

Utställningsutlåtande

Bilaga till fördjupning av översiktsplanen för Vivalla och Boglundsängen

Utställningsutlåtande - vad är det?

Utställningsutlåtandet är en bilaga till antagandebeslutet av den fördjupade översiktsplanen. Syftet är att beskriva hur utställningen har gått till, redogöra för vilka synpunkter som har kommit in och vilka eventuella ändringar som de har medfört.

Hur utställningsutlåtandet ska se ut och formerna för planens antagande regleras i Plan-och bygglagens (2010:900) kapitel 3, 17-22 §. I 17 och 18 § står att "[e]fter utställningstiden ska kommunen i ett särskilt utlåtande sammanställa de synpunkter som kommit fram och redovisa de förslag som synpunkterna gett anledning till" och att: "[o]m planförslaget ändras väsentligt efter utställningen, ska kommunen ställa ut förslaget på nytt".

Den fördjupade översiktsplanen anses inte ha förändrats så mycket efter inkomna synpunkter att en ny utställning behövs. Planen kan därmed tas vidare för antagande

Hur har utställningen gått till?

Förslag till fördjupad översiktsplan för Vivalla-Boglundsängen har varit utställd mellan den 10 mars och 10 maj 2015. Planen har ställts ut digitalt på www.orebro.se/detaljplan. I pappersform har planen funnits tillgänglig på biblioteket i Vivalla, Eurostop, kommunens servicecenter samt i receptionen på Stadsbyggnadshus 1. Kungörelse har skett på kommunens anslagstavla och i lokaltidningen Nerikes Allehanda.

Den 14 april mellan kl 17 och 19 ordnades ett drop in-tillfälle i Vivalla centrum, där politiker och tjänstemän fanns på plats för att berätta om planen och svara på frågor.

Planen efter utställningen

Örebro kommun gör bedömningen att den fördjupade översiktsplanen inte har förändrats så pass mycket efter att inkomna synpunkter har beaktats, att en ny utställning är nödvändig. Nedan följer en sammanfattning av de ändringar som har gjorts utifrån inkomna synpunkter som inte är av redaktionell karaktär:

Inkomna yttranden

Under utställningstiden har ca 30 yttranden inkommit. Samtliga yttranden redovisas i sin helhet och följs av kommentarer över hur synpunkterna har hanterats.

1. Länsstyrelsen:

Länsstyrelsens sammanfattande synpunkter

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 anser att synpunkttema som framfördes vid samrådet har beaktats och tillgodosetts i planen. Länsstyrelsen har några ytterligare synpunkter gällande översvämning som redovisas nedan.

Risk för översvämning

Större delen av Boglundsängens nuvarande verksamhetsområde samt motorvägen och vissa sträckor av järnvägen ligger inom ett område som hotas av översvämning vid beräknat högsta

flöde (BHF). Enligt FÖP:en anser Örebro kommun att detta flöde är för osannolikt för att ligga till grund för lokalisering av bebyggelse. Kommunen anser däremot att exempelvis ett 500-årsflöde skulle kunna ligga till grund för var det är lämpligt att placera ny sammanhållen bebyggelse. Inom ett sådant flöde anser kommunen att kompletterande handel och verksamheter kan byggas ut, däremot inga byggnader eller anläggningar med större samhällsviktig funktion.

Inom ramen för framtagandet av en riskhanteringsplan för Örebro enligt förordning (2009:956) om översvämningsrisker pågår det en diskussion om tillämpningen av BHF. Länsstyrelsen har i detta arbete kommit fram till att BHF i Örebro stad endast är relevant för högprioriterade samhällsviktiga funktioner. Länsstyrelsen gör generellt samma bedömning av BHF för planärenden. För övriga flöden tillämpar dock Länsstyrelsen de gällande riktlinjerna som finns i rapporten Översvämningsrisker i fysisk planering, framtagen av länen i Mellansverige 2006. I rapporten anges att i de fall översvämningshotad mark önskas användas 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 kan inte utifrån nuvarande underlag bedöma vilket flöde som skulle kunna användas som komplettering till BHF för att bedöma hur markområden med låg sannolikhet för översvämnning ska användas. Kommunen har i tidigare diskussioner t.ex. framhållit att ett 1 000-årsflöde skulle kunna vara lämpligt eftersom man i risk- och sårbarhetsanalyser arbetar med risker på just 1 000 år.

I detta ärende har länsrådet Kjell Unevik beslutat. I handläggningen av ärendet har också bitr. länsarkitekt Lena Lundkvist samt vattenvårdshandläggare Christian Brun deltagit och samhällsplanerare Camilla Lund varit föredragande.

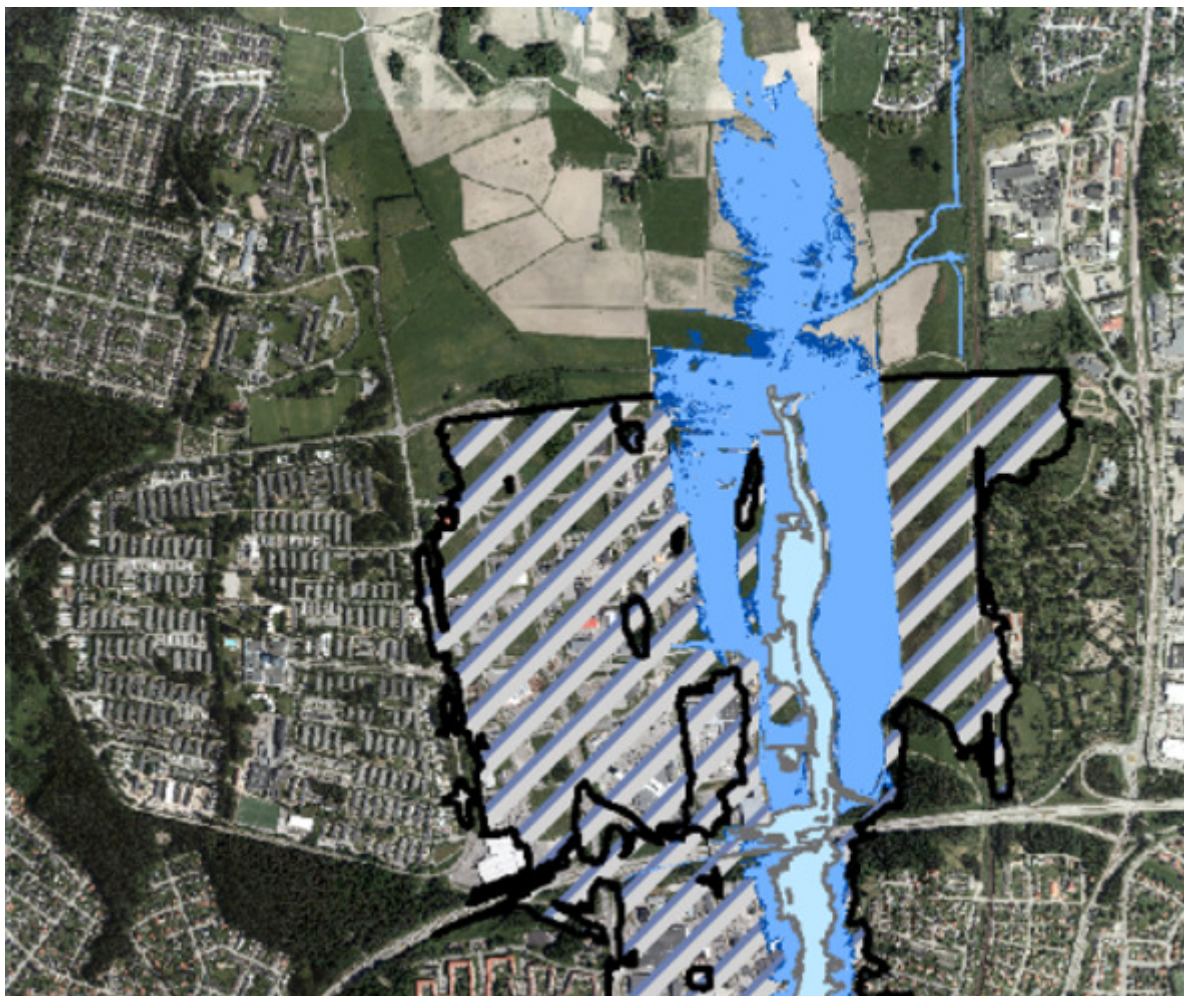
Kjell Unevik

Camilla Lund

Kommentar: Örebro kommun har beställt en komplettering till den översvämningskartering som redan finns som, när det är färdig, kommer att rekommendera en lämplig nivå som kan användas som dimensionerande för ny samhällsviktigt bebyggelse.

I avsaknad av en färdig kompletterande översvämningskartering har kommunen tittat dels på de höjdnivåer som redovisas i den riskbedömning¹ som utförts över Holmen inom ramen för detaljplan för del av Järnmalm 3 m fl (utbyggnad av transformator- och ställverksbyggnad), och dels på ett mycket preliminärt och inte kontrollberäknat resultat i den pågående utredningen. Där är 500- och 1000-årsflöden i Lillån framräknade till 18 respektive 19 m³/s, men i kartbilden som redovisas nedan är dessutom konfidensintervall 95% tillagt så att flödena som används istället är 23 respektive 25 m³/s, vilket mycket väl istället kan motsvara exempelvis ett 1000- och 2000-årsflöde. Kartbilden kommer att förändras innan utredningen är färdig.

¹ Riskanalys översvämnning fördelningsstation F3, WSP, 2014-11-28



Mycket preliminärt resultat i pågående översvämningskartering

Denna preliminära kartering indikerar att Boglundsängens nordöstra delar, som i planen innehåller ytor för park, fritid och rekreation, utbyggnadsområde för verksamheter och bostäder riskerar att hamna under vatten vid ett preliminärt 1000- och 500-årsflöde. I kommande detaljplaneskede blir det därför viktigt att studera bebyggelsens placering, utformning, markhöjder och lägsta tröskelvärden etc. utifrån en för platsen anpassad översvämningskartering. Det samlade underlaget gör det sedan möjligt att ta ställning till exakt placering, typ och omfattning av bebyggelse i norra Boglundsängen. Det kan också bli aktuellt att på utvalda platser sänka marken utmed Lillån för att skapa ytor som kan magasinera vattenmängder vid höga flöden och hantera dagvatten från Boglundsängen. För att undvika att samhällsviktiga funktioner placeras i områden med risk för översvämmning har avsnitt 4.2 Skola och förskola förtydligats med ett tillägg i texten om att exakt placering av skola och förskola i norra Boglundsängen ska bestämmas i detaljplaneskedet utifrån bl.a. risken för översvämmning. I övrigt kvarstår planens ställningstagande om översvämmning: "Om delar av Boglundsängen visar sig omfattas av dimensionerande flöde (preliminärt 500-årsflöde) är rekommendationen att låta bygga ut kompletterande handel och verksamheter, men inga byggnader eller anläggningar med större samhällsviktig funktion."

2. Trafikverket:

Trafikverket anser att FÖP:en är väl genomarbetad och att synpunkterna som framfördes vid samrådet till stor del har beaktats och tillgodosetts i planen. Trafikverket har inte några ytterligare synpunkter att framföra i detta skede.

Med vänlig hälsning

Erica Löfqvist

Samhällsplanerare

Ingen kommentar

3. Region Örebro län

Region Örebro län har inga ytterligare synpunkter gällande fördjupning av översiktsplan för Vivalla och Boglundsängen i Örebro. Som Örebro läns landsting har skrivit under samrådsskede är man fortfarande mycket positiv till ambitionerna i den nya fördjupningen av översiktsplanen och ställer sig bakom planförslaget. Även ur kollektivtrafikhänseende anser Region Örebro län att Örebro kommun gjort en rimlig sammanvägning av de synpunkter som inkommit på kollektivtrafikens planförutsättningar. Region Örebro län har därför inga ytterligare synpunkter på granskningshandlingen.

Vänliga hälsningar,

Cornelia Liebl

Utvecklingsledare/ Development Manager

Ingen kommentar.

4. E.ON

Yttrande över fördjupning av översiktsplanen för stadsdelarna Vivalla och Boglundsängen: Utställningshandling

E.ON har tagit del av handlingarna avseende planförslag enligt rubrik. E.ON äger och driver fjärrvärmenät och elnät inom planområdet genom dotterbolagen E.ON Värme Sverige AB och E.ON Elnät Sverige AB (fortsättningsvis E.ON Värme och E.ON Elnät). På uppdrag av E.ON

Värme och E.ON Elnät vill jag framföra följande synpunkter på planförslaget.

Precis som det framgår av den fördjupade översiktsplanen är området väl försörjt med fjärrvärme. Detta innebär att fjärrvärmenätet är utbrett och i många fall är ledningarna förlagda längs gator. I den fördjupade översiktsplanen föreslås flera nya gröna stråk och trädkantade gator. Det är av yttersta vikt att det i samband med planering av sådan plantering tas hänsyn till befintlig ledningsdragning.

Värmeledningar är trycksatta, 10 Bar, och innehåller vatten med hög temperatur upp till 120° varför de skyddsavstånd och grävbestämmelser som finns är viktiga att följa. De är framtagna med tanke på framtida underhåll och inte minst med tanke på säkerhetsaspekter.

Om befintliga ledningar ska flyttas till förmån för trädplanteringar eller andra åtgärder som föranleds av planen måste ny mark anvisas och flytt bekostas av den som kräver förflyttning.

Av ovanstående framgår att det förslag till ställningstagande kring övrig infrastruktur som föreslås på sid 97 i den fördjupade översiktsplanen måste justeras.

Där står

"I kommande planeringsskeden ska utrymme skapas för nödvändig infrastruktur. *Om möjligt ska trädplanteringar och ledningsdragnings separeras*"

E.ON Värme framför mot bakgrund av ovanstående förklaring att *fjärrvärmeledningar och trädplanteringar måste separeras*.

E.ON Värme vill avslutningsvis framföra att framtida utbyggnad av bebyggelse i området ges större möjligheter till val av uppvärmningsform om utbyggnad av Vivalla och kanske framförallt Boglundsängen sker succesivt utifrån nuvarande bebyggelse.

E.ON Elnät har nätkoncession inom stor del av Örebro kommun och enligt ellagen är bolaget skyldigt att ansluta nya elanläggningar. För mer generell information kring detta, se bifogat informationsblad.

Byggnation nära elanläggningar: Byggnation eller annan exploatering nära en danläggning medför att vissa restriktioner kan komma att införas i markanvändningen i det aktuella området. Därutöver skall arbete i närheten av starkströmsanläggningar utföras i enlighet med Elsäkerhetsverkets föreskrifter om elsäkerhet vid yrkesmässig verksamhet samt de av elbranschen framtagna Elsäkerhetsanvisningarna.

Det är därför viktigt att E.ON Elnät kontaktas för samråd vid exploatering och i samband med bygglov.

Magnetfält: Hittills har inga svenska centrala statliga myndigheter identifierat sådana risker som kan motivera införandet av gränsvärden för begränsning av allmänhetens exponering för kraftfrekventa elektromagnetiska fält, härrörande från produktion, överföring, distribution och användning av el. Eftersom hälsoeffekter kopplade till långvarig exponering för kraftfrekventa magnetfält inte helt kan uteslutas, rekommenderar emellertid svenska centrala statliga myndigheter, vid samhällsplanering och byggande, tillämpning av "Myndigheternas försiktighetsprincip om lågfrekventa elektriska och magnetiska fält - en vägledning för beslutsfattare". Se bifogat informationsblad för mer information.

Elanläggningar i kommunen: E.ON Elnät har inom kommunen ett regionalt ledningsnät för elförsörjning, både inom kommunen men även vidare till angränsande kommuner och regioner. Detta ledningsnät består av 130, 40 och 10 kV ledningar samt fördelningsstationer i Åby, Älvtomta, Mosås och Osmundgatan. En 130 kVs kabel finns inom planområdets östra del intill järnvägen, se karta.

...Därutöver finns ett förgrenat distributionsnät för den lokala elförsörjningens behov:.....

Gällande utbyggnader i samband med bebyggelseutveckling och exploateringar önskar E.ON Elnät få möjlighet att återkomma i samband med upprättandet av detaljplaner.

Då regionnätledningarna samt fördelningsstationer har stor betydelse för regionen yrkar E.ON Elnät på att dessa ska redovisas såväl i planens verbala del som i dess kartdel, se bifogad karta över våra anläggningar i kommunen. (ej bifogad här).

Master och vindkraftverk: För skötseln av E.ON Elnäts luftledningar används helikopter för flygbesiktning. Det är därmed viktigt att vid nytillkomna vindkraftverk/master följa Transportstyrelsens rekommendationer för att upprätthålla en god flygsäkerhet vid besiktningar.

Förändringarna av plan- och bygglagen och miljöbalken med syfte att undanröja dubbelprövningen vid vindkraftsetablering innebär bland annat att vindkraftverk som prövas enligt 9 eller 11 kap. miljöbalken inte omfattas av bygglovspflicht Regeringen framför med anledning av detta i prop. 2008/09:146 att en aktuell och väl underbyggd översiktsplan eller motsvarande underlag bör ges stor betydelse vid en tillståndsprövning enligt miljöbalken om att uppföra och driva vindkraftverk. Med anledning därav yrkar E.ON Elnät på att kommunen för in Transportstyrelsens avstånd och försiktighetsmått i översiktsplanen, se informationsblad.

E.ON Elnät vill redan i ett tidigt skede bli kontaktade för samråd då master eller vindkraftverk uppförs inom 250 meter från våra luftburna kraftledningar.

Med vänlig hälsning

E.ON Sverige AB (Publ)

Markjuridik

Pär Hultberg

Kommentar: Ställningstagandena kring trädplanteringar och övrig infrastruktur har förtydligats enligt E.ONs yttrande.

I fråga om utbyggnadstakt och -ordning så är det inget som den fördjupade översiktsplanen styr över. I kommande planeringsskeden blir detaljeringsgraden högre och i det läget är avsikten att återigen samråda med E.ON för att på bästa sätt synkronisera respektive parts planering.

I vårt planeringsarbete använder vi en stor mängd planeringsunderlag, där elledningar är en av många faktorer som vi tar hänsyn till. Allt planeringsunderlag redovisas inte i kartmaterialet men finns naturligtvis med när utformningen av planen sker.

Övriga synpunkter om vindkraftverk och master är inte relevanta i den aktuella planen då varken master eller vindkraftverk ska upprättas inom planområdet. Gällande rekommendationer för dessa nämns i den kommunomfattande översiktsplanen.

5. Vuxenutbildnings- och arbetsmarknadsnämnden

Vuxenutbildnings- och arbetsmarknadsnämnden har inte några synpunkter på översiktsplanen för stadsdelarna Vivalla och Boglundsängen.

Enligt uppdrag

Inga-Lill Nilsson

Nämndadministratör

Ingen kommentar.

6. Örebrostäder och Västerporten, fastighetsägare

Samrådsyttrande FÖP Vivalla från ÖBO och Västerporten

I ÖBOs tidigare yttrande om den fördjupade översiktsplanen 2014 fanns följande synpunkter på trafikplaneringen:

"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 helt nödvändiga. Här anser vi 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. Man har provat det mesta och upplever nu att man nått vägs ände vad gäller total bilfrihet. Att tillåta biltrafik på några lågfartsgator anser vi skulle höja tryggheten, såväl trafiksäkerhetsmässigt som i övrigt. Att få kortare avstånd till bussen och ett kontrollerat flöde av biltrafik genom området skapar också fler "civila väktare" på fler av dygnets timmar.

Många har idag långt till bussen och för ett område i denna storlek anser vi att det vore rimligt med en bussdragning genom området, så som föreslås (syftar här på det tidigare planförslaget- i den nya är det borttaget). 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 vi det alternativ som kopplar samman Poesigatan med Lyrikgatan. På så vis korsar man inte den framtida parken med trafik utan man kan låta den framtida parken/aktivitetsytan inklusive badet vara fri från trafik. "

I den nya versionen av den fördjupade översiktsplanen har Stadsbyggnad till stor del stängt dörren för nya gatunät inne i stadsdelen. Att låta gatustrukturen fortsätta se ut som idag anser vi vore mycket ogynnsamt för Vivallas utveckling.

Kommentar: I samrådsversionen av den fördjupade översiktsplanen diskuterades tre alternativa gatusträckningar för buss, alternativt för bil och buss, genom Vivalla. En av anledningarna till att gatusträckningarna undersöktes i samrådsversionen var för att ÖBO hade uttryckt önskemål om en gata genom området. En annan anledning var att undersöka hur tillgängligheten till kollektivtrafiken skulle kunna förbättras. Alla tre gatusträckningsförslagen förkastades i utställningsversionen, efter

Örebro kommun

2015-10-12

orebro.se



SAM 230/2014

att mycket tid lagts ner på att undersöka för- och nackdelar med respektive förslag utifrån en mängd olika faktorer och inkomna synpunkter. Nedan listas de viktigaste anledningarna till att genomfartsgatorna togs bort i utställningsversionen:

- *Negativa konsekvenser för människor som vistas i parken, inte minst för barn.*
- *Negativa konsekvenser för stadsdelens höga kulturmiljövärden.*
- *Ingen ensidig viljeinriktning där det går att kombinera Öbos önskemål (om att tillmötesgå den olovliga biltrafik som förekommer i stadsdelen), med en gata som tillgodoser ökad tillgänglighet till kollektivtrafik och som Länstrafiken dessutom skulle se vinster i att trafikera.*
- *Bullernivåerna skulle öka och i vissa fall kräva omfattande bulleråtgärder.*
- *Starkt medborgarmotstånd mot en genomfartsgata.*
- *Flera andra möjligheter till ändrad kvartersstruktur och sammanhängande stadslandskap erbjuds i ställningstaganden för trafik, mötesplatser, bebyggelse och grönstruktur.*

I utställningsversionen av den fördjupade översiktsplanen öppnar Stadsbyggnad för en förändring av den befintliga kvarters- och gatustrukturen, som i hög utsträckning stämmer överens med den utveckling som Öbo framställer, dels i sitt samrådsyttrande, dels i företagets långsiktiga visioner om stadsdelens utveckling, som Stadsbyggnad har tagit del av, och som Öbo också jobbar aktivt med i till exempel i kvarteret Visgatan. De förändringar av kvarters- och gatustrukturen som planen öppnar för är att möjliggöra för att dagens säckgator på enstaka platser kan bindas samman med varandra för att skapa nya gator i nord-sydlig riktning. I antagandehandlingen av planen framhålls en stark rekommendation om att hålla det centrala parkstråket intakt och fortsatt fritt från biltrafik, men att om det i framtiden uppstår starka skäl för att frångå ställningstagandet så ska det utredas inom ramen för en ny detaljplan. En sådan utredning måste beakta trafikprogrammets efterlevnad, trafiksäkerhet, trafikmiljö, bullerstörning, kulturmiljö, konsekvenser för barn, de boendes önskemål och behov, nyttoeffekt för länstrafikens busslinjetrafikering samt också nyttoeffekt i ett större geografiskt sammanhang.

Vi vill också poängtera att de trafikräkningar som man hänvisar till i FÖP:en skiljer sig väsentligt från den erfarenhet ÖBOs och Västerportens personal i området har, dessa i sin tur huvudsakligen grundade i hyresgästers klagomål. Vår erfarenhet är att denna olovliga biltrafik i huvudsak sker på kvällstid och under helger, alltså inte vid de tidpunkter som kommunens trafikräkningar genomfördes.

Kommentar: Tidpunkten för trafikräkningen är genomförd under maxtimmen, dvs. den tid på dygnet som flest trafikrörelser normalt sker, och som är den brukliga tidpunkten att mäta trafik. Om det är maxtimmen även på denna plats är svårt att tala om, men utifrån den information som Öbo och Västerporten nu framhåller borde trafikräkningen kompletteras med ytterligare en mätning under kvällar och helger. Trots att samtal har förts med såväl Öbo som med närpolisen har inte denna information framkommit i utredningsskedet.

Ur trafiksäkerhetspunkt är det ett mindre problem om smittrafik förekommer kvälls- och nattetid, eftersom det då är få övriga trafikanter i rörelse som kan skadas eller störas. Oavsett när maxtimmen för motorfordonstrafik på den aktuella platser igenom Vivallaparken inträffar idag, så är det under dagtid, då många oskyddade trafikanter, varav en stor andel är barn, rör sig genom området, som de största riskerna i att kombinera motorfordonstrafik med oskyddade trafikanter föreligger. Med andra

ord, om en gata som knöt samman östra och västra sidan av Vivalla skulle öppnas så skulle sannolikt maxtimmen för biltrafik på denna plats sammanfalla med den generella. Under den tiden rör det sig oerhört många oskyddade trafikanter genom området, och det är då riskerna att kombinera motorfordonstrafik med oskyddade trafikanter är som störst.

Medborgarperspektivet

Att genomföra dialoger med medborgare om utvecklingsfrågor är mycket komplext. Det vet vi av lång egen erfarenhet av boinflytande. Sättet man ställer frågorna på och metoderna man använder för dialog är avgörande för det som kommer fram. Vår egen erfarenhet av dialog om just trafikfrågor på Visgatan var att de boende spontant inte önskade nya gator. När vi fick möjlighet att gemensamt fördjupa oss i frågan, fundera över effekterna av att låta det vara som det är alternativt att tillåta biltrafik under kontrollerade former, blev resultatet av samtalen ibland ett annat. Vi känner inte till de exakta formerna för hur Stadsbyggnads dialogarbete sett ut men tror att det kan finnas en möjlighet att reaktionerna hade sett annorlunda ut om man fördjupat sig mer i frågan.

Det är relativt få boende som lämnat sina synpunkter på förslaget till fördjupad översiktsplan. I en stadsdel med över 7000 boende kan man då fundera över hur demokratiskt det är att ta långgående beslut om hela stadsdelens framtid, till stor del baserat på en mindre grupp individers åsikter.

Den folkomröstning som genomfördes 2009 hade specifikt utformade frågor om olika alternativ för bussdragnings. Att boende då var kritiska mot det liggande förslaget om bussgata anser vi inte kan överföras till att betyda att boende i stadsdelen sex år senare är kritiska till alla former av nya vägdragningsar.

Som ni själva nämner är det mer vanligt att man höjer sin röst om man är negativt inställd i en fråga än om man är positiv. Hur infrastrukturen ser ut är en viktig faktor i en stadsdels utveckling och för att få fungerande trafikflöden har Örebro kommun tillåtit nya dragningsar av vägar på flera håll i staden de senaste åren, trots boendes protester. Som ni själva lyfter måste principen om det allmännas bästa vara vägledande.

Kommentar: Samhällsplanering handlar om att väga samman en mängd fakta, indikatorer och underlagsmaterial av såväl kvantitativ som kvalitativ karaktär. Inkomna samrådsyttrande från boende i Vivalla utgör således bara ett av flera underlag som vi har lutat oss mot i planeringen. Planens ställningstaganden är framställda utifrån en sammanvägd bedömning där de allmännas bästa har varit vägledande.

Vi instämmer i att dialoger med medborgare är komplext och vi jobbar aktivt med att hela tiden utveckla och förbättra våra metoder och rutiner för kontakter med medborgare.

En annan hållning än i övriga staden

Att låsa ett så stort område för framtida biltrafik anser vi vara ett drastiskt ställningstagande. Bilfria miljöer är naturligtvis bra men i vilket annat sammanhang har man det i denna stora skala? Vad gäller Boglundsängen, samt en stor del av övriga staden, önskar Stadsbyggnad attdet tillskapas mindre kvarter och en finmaskigare gatustruktur, varför gäller då detsamma... inte Vivalla?

Att styra utvecklingen av Örebro största stadsdel i en helt annan riktning än den övriga staden känns märkligt och även utpekande.

I andra sammanhang pratar man oftast helt andra skalor, man pratar om gården och kvarteret som medborgarens hemmavist. Och på gårds-, och kanske även kvartersnivå, kan det visst vara mycket viktigt att hålla det så bilfritt som möjligt, inte minst får barnens skull. Men att växla upp skalan till att en hel stadsdel med över 7000 invånare ska vara trafikseparerad är något helt annat. Föreställ er ett likande resonemang i Nora, en stad jämförbar i storlek med avseende på invånarantal!

En alternativ hållning till trafikstruktur

ÖBOs utvecklingsarbete, som även detta sker i nära samråd med boende och lokala aktörer, syftar i att bryta upp storskaligheten och att stärka de unika identiteter som redan finns i de olika kvarteren. Denna utveckling kommer ske organiskt och gradvis och man kan idag inte förutspå de exakta utvecklingslinjerna.

Att i det läget skapa så tydliga begränsningar för hela Vivalla känns för oss mycket negativt. En mer lämplig skrivning i den fördjupade översiktplanen skulle enligt oss vara att man bör beakta de argument som finns mot nya vägdragningar men öppnar för att man i enskilda framtida detaljplaner får fördjupa sig i lämpligheten av nya väglösningar i just det aktuella kvarteret.

Kommentar: Det Öbo skriver här kring synsätt på skala och stadsutformning är i sak helt felaktigt. Två av planens mest centrala frågor har varit: "Hur och på vilka sätt kan stadsdelar som Vivalla och närbelägna Boglundsängen, Hjärsta och Lundby länkas samman med varandra, samtidigt som sammanhängande grönområden bibehålls? och " 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?"

De viktigaste ställningstaganden som planen tar för att skapa förutsättning för detta är:

- *Skapa förutsättningar för att bryta upp bostadskvarters- och gatustruktur på ömse sidor om det centrala grönstråket*
- *Förlänga Vivallas säckgator in i Boglundsängen*
- *Ny bostadsbebyggelse mellan Vivalla och Lundby och Boglundsängen (mot Vallby)*
- *Utveckla strategiska mötesplatser i Hjärstaskogen, Vivallaparken och andra platser i området.*
- *Placering av förskolor mellan stadsdelar*
- *Skapa fler gång- och cykelvägar mellan stadsdelarna i området.*
- *Att inte omöjliggöra för ett öppnande av Skördevägen för kollektivtrafik i framtiden*
- *Fler framtida alternativ till överfarter för buss, bil, cykel över E18/20*

En utveckling baserat på dessa ställningstaganden, tillsammans med ett öppnande av bussgatan mellan Vivalla och Lundby, innebär även att två mycket viktiga grönområden (Hjärstaskogen och det centrala grönstråket i Vivalla) i området kan utvecklas och få en integrerande effekt. En

sammanhängande stad skapas inte enbart av gator för biltrafik, utan av en kombination av åtgärder som tillskapar, utvecklar respektive bevarar värden utifrån det specifika rumsliga sammanhanget. Angreppssättet i Vivalla är alltså detsamma som för planeringen av hela staden.

Stadsbyggnad kan se att en rätt placerad och utformad gatusträckning genom grönområdet kan vara en åtgärd som tillsammans med de ovan nämnda förslagen kan bidra till visionen om ett mer rumsligt (och socialt) integrerat Vivalla. En myllrande plats är parkstråket redan idag. I en sammanvägning av argumenten för- respektive mot en sådan vägsträckning för bil eller bil/buss, är det idag svårt att stå för ett ställningstagande som medger en sådan gatusträckning. I antagandehandlingen infogas dock en mening, i enlighet med Öbos önskemål, om att frågan kan komma att utredas igen i en framtid. Frågor kring buller, trafiksäkerhet, trafikmiljö, nyttoeffekten i ett större geografiskt perspektiv, kulturmiljövärden, grön- och parkstråkets kvalité och bevarandevärden, boendes önskemål och behov, konsekvenser för barn samt att Länstrafiken kan tänka sig att trafikera en sådan väg är ytterst viktiga att de då kan lösas på ett tillfredställande sätt.

Att jämföra Vivalla med en mindre stad som Nora är inte relevant, mer än till invånarantal, eftersom de har vuxit fram utifrån helt skilda situationer. Varje bebyggd miljö har sin unika situation, sina specifika förutsättningar och sitt kulturarv som behöver ses i ett större sammanhang och som planeringen behöver förhålla sig till. Grundstrukturen i Vivalla utgår från att stadsdelens bostadshus, servicefunktioner och parkstråk är separerade från trafikmiljöerna, som i form av en ringlinje med säckgator in till stadsdelens bostadskvarter, omgärdar stadsdelen och på så sätt skapas bilfria gårdsmiljöer och mötesplatser centralt.

Minskning av barriärer

En av de mer övergripande frågeställningarna som FÖP-en skulle behandla var den om på vilket sätt Vivalla och närliggande stadsdelar kan länkas samman med varandra. Ett sätt att i någon mån öka måluppfyllelsen i detta anser vi är följande förslag. Stadsbyggnad framhåller själva att man önskar utveckla Hjärstaskogen som ett led i att minska barriärer mellan Vivalla och Hjärsta. Vi anser att man då bör markera denna vilja på ett tydligare sätt i den fördjupade översiktsplanen. Här föreslår vi att man låter klassificeringen "Fritid och rekreation" som markerar platsen för Vivalla IP tillåts växa över Vivallaringen mot dess södra sida och låter en del av Hjärstaskogen få samma klassificering.

Självfallet ska grönstrukturen bevaras men vi är övertygade om att man kan utveckla denna skogsdunge med mötesplatser, bättre rustat motionsspår, lekytor och dylikt. Inte minst är detta viktigt utifrån barnperspektivet. Många barn boende i Vivalla kommer sällan till Örebros mer yttre belägna rekreativområden, t.ex. Ånnaboda eller Oset, varför det är extra viktigt att det finns attraktiva rekreativområden i närområdet. Med hjälp av exempelvis kommunens erkänt duktiga kommunekolog är vår övertygelse att man kan skapa en mjuk övergång mellan framtida park och ren skog.

En sådan utveckling skulle dessutom skapa förutsättningar för ett möte med en eventuell framtida ekodukt över motorvägen.

Kommentar: Stadsbyggnad har ett pågående uppdrag att utveckla Vivallakullen i sin helhet i enlighet med vad FÖP:en presenterar, som även ligger i linje med vad Öbo och Västerporten framhåller. Samtidigt som planeringen för Vivallakullens utveckling pågår ser vi även över möjligheterna att utveckla den kringliggande skogen genom att gallra och tillgängliggöra med nya och upprustade stigar. I kartan har ritmaneriet "Fritid och rekreation" används för att illustrera de delar av skogen där

karaktären av park och aktivitetsytor kan vara mer framträdande än i övriga delar. Det betyder dock inte att de delar av skogen som är markerade som grönstruktur saknar sociala värden, utan att karaktären av natur ska vara mer tongivande.

På sid. 71 föreslås ny förskola på grusplanen mellan Hjärsta och Vivalla. Detta ser vi som ett positivt inslag i FÖP:en just utifrån perspektivet om att skapa länkar. Vi föreslår att man här inte endast ser skogen som en tillgång för förskolan utan också har det motsatta perspektivet, dvs. låter förskolan och dess utegård integreras i Hjärstaskogens utveckling enligt förslag ovan och låter dem smälta samman.

Kommentar: Synpunkten stämmer överens med intentionen i planen.

Kopplingen mot Boglundsängen

I ÖBOs yttrande på den första versionen av FÖP-en framhölls att det måste bli mjuka övergångar mellan handel och bostäder som görs på ett sådant sätt att dessa bostäder blir attraktiva och att handeln kan fungera väl. I denna reviderade version ser vi inte riktigt att man tagit hänsyn till den faktiska utveckling som skett runt exempelvis CityGross de senaste åren. Här överensstämmer vår analys delvis med den som lyfts fram av W-invest kring problematiken med funktionsblandning på kvartersnivå och frågan kring volymhandel eller ej. Görs detta på ett mindre genomtänkt sätt kan en risk vara att det inte blir bra för vare sig handeln eller de boende.

Kommentar: Se kommentar till yttrande 7 från W-invest.

Vi ser positivt på att man pekar ut förbindelsen mellan Vivalla och Boglundsängens naturreservat med trädkantade gator. Vikten av just denna koppling och att den görs med grön karaktär vill vi härmed betona. Idag är såväl entrén till naturreservatet som vägarna för att ta sig dit mycket otydliga.

Poesigatan

När det gäller Poesigatan säger man i FÖP:en att denna bör smalnas av och att verksamheter kan tillkomma i enlighet med gällande detaljplan. Här vill vi nu vara lite efterkloka då vi inser att den analys som låg till grund för ÖBOs tidigare begäran om ny detaljplan för gatan inte längre håller. Viljan att förändra karaktären på gatan tillkom för ca åtta år sedan utifrån de fakta och kunskaper vi då hade. En ide som då fanns på flera håll i landet var den om Bokaler, dvs. en kombination av verksamhetslokaler och bostäder. ÖBO tyckte att detta lät spännande och bedömde att Poesigatan kunde vara en lämplig plats för att tillskapa detta på husens gavlar. Sedan dess har tiden gått och vi har på håll kunnat följa utvecklingen av de Bokaler som utvecklats i bl.a. Malmö. Liknande tankar har även funnits med kring Rinkebystråket. Satsningarna har inte fallit så väl ut som man hoppats, bl.a. då efterfrågan inte varit den förväntade och ökade byggkostnader gjort att hyresnivåerna blir orimligt höga i relation till potentiella hyresgäster och karaktären på verksamheten.

Sedan dess har också Västerporten som bolag tillkommit och genom sin närvaro och särskilda kompetens kunnat inhämta djupare kunskap om hur efterfrågan ser ut just i Vivalla. De svar man då får är att nyproducerade lokaler på det sätt som det framställdes vid begäran om ny detaljplan inte längre är lika aktuella. Vid djupare analyser har det också visat sig att en avsmalning av gatan skulle innebära omfattande problem med sophantering.

Sammantaget gör detta att vi fastighetsägarna i stadsdelen inte längre tror på dessa lösningar varför heller inte de tidigare föreslagna ändringarna av gatan är nödvändiga.

När vi arbetar med utveckling måste vi vara ödmjuka inför att vi inte kan ha alla frågor klara för oss vid varje enskilt tillfälle. Med ökad kunskap måste vi kunna vara beredda att ompröva tidigare ställningstaganden på ett prestigelöst sätt.

Kommentar: Ställningstagandet om omgestaltningen av Poesigatan i den fördjupade översiktsplanen, är anpassade efter gällande detaljplaner för gatan som har juridiskt högre status är FÖP:en. Detaljplanen möjliggör en blandad bebyggelse på ett strategiskt läge i planområdet, vilket skulle kunna tillföra området aspekter som idag saknas, samtidigt som ett genomförande av detaljplanen skulle kunna stärka kopplingen mellan Vivalla och Boglundsängen. Båda dessa möjligheter är centrala och som planen framhåller som eftersträvansvärda i området. Det exploateringsavtal som Öbo har ingått med kommunen, som tydliggör respektive parts åtaganden i genomförandet av planen, är ingen fråga som den fördjupade översiktsplanen har rådighet över.

Gräsytan söder om Vivalla centrum

Gräsytan söder om Vivalla centrum är idag planlagd som parkeringsplats avsedd för besökare till Kulturarenan och Vivalla centrum. I FÖP:en på sid. 65 skrivs att "om parkeringsbehovet kan lösas på annat sätt, exempelvis söder om Vivallaskolan, utmed Vivallaringen, föreslås att hela eller delar av ytan utvecklas till park som kan fungera som en central mötesplats med utrymme för lek, spel, marknader, festivaler och andra aktiviteter". ÖBO och Västerporten anser båda att detta inte vore en god ide. Vivalla centrum och Kulturarenan kommer att behöva denna yta till parkeringar för sin fortsatta utveckling.

Ett problem med dagens grönstruktur i Vivalla är just fragmenteringen ytorna ofta är små och ibland icke strategiskt placerade. Detta är ett skäl till att man nu landat i behovet av en stor sammanhängande parkmiljö. Satsa nu på detta fullt ut och låt det bli den naturliga platsen för just lek, spel, festivaler och liknande.

Kommentar: Eftersom den aktuella ytan är planlagd som parkering och fastigheten ägs av Västerporten AB så kvarstår rätten och möjligheten för fastighetsägaren att uppföra parkering på ytan. Vi ser det dock som positivt om delar av ytan skulle kunna fungera som en park eller parkstråk som knyter samman de östra delarna av planområdet, från Boglundsängens naturreservat, med stadsdelens nordvästliga parkstråk och vidare västerut mot Hjärstaskogen. Vi ser det som viktigt att förstärka det öst-västliga gång- och cykelstråket som knyter samman Diktargatan med Lyrikgatan, något som en park skulle göra, medan en parkering på ytan snarare skulle tydliggöra det bilorienterade stråket mellan Vivalla centrum och Vivallaskolan i nord-sydlig riktning. Något som inte ligger i linje med den trafikplan som kommunen arbetar utifrån. Vi vill därför uppmana Västerporten AB att inför en eventuell framtida utbyggnad enligt gällande plan, utreda möjligheten att behålla och förtydliga det öst-västliga gång- och cykelstråket, exempelvis genom en parkremsa och trafiksäker passage mot den nord-sydliga gatan.

Om gällande detaljplan 1880-P710 skulle ändras, eller om en ny detaljplan som inkluderar ytan tas fram innan en parkeringsplats har byggts ut, bör frågan om det öst-västliga gång- och cykelstråket i förhållande till det nord-sydliga bilstråket utredas och lämpliga lösningar presenteras.

Sammanfattning och förväntningar

ÖBO och Västerporten, Örebro kommuns egna fastighetsbolag med uttalade uppdrag att stärka och utveckla Vivalla som stadsdel, har tillsammans här framfört våra synpunkter på frågor ur den fördjupade översiktsplanen för Vivalla och Boglundsängen gällande:

- Gatustrukturen
- Länken mellan Vivalla och Hjärstaskogen i form av förslag om utökat fritids- och rekreationsområde
- Kopplingen till Boglundsängen
- Poesigatan samt dess koppling till Boglundsängens naturreservat
- Gräsytan söder om Vivalla centrum samt att följa uppsatta utvecklingslinjer för en ny stor park i hjärtat av Vivalla

Vi förutsätter att Örebro kommun står upp för Vivallas långsiktiga utveckling och det allmännas bästa genom att ompröva beslutet om gatustrukturen i den fördjupade översiktsplanen och inte stänga dörrar för utvecklingsmöjligheter vi idag inte kan överblicka.

Vi hoppas att ni delar vår känsla av ödmjukhet inför att det i nuet kan vara svårt att sja om de bästa möjligheterna för framtiden och att denna insikt gör att vi bör se till att hålla många möjligheter öppna.

Örebrobostäder AB och Västerporten AB 150505

ÖrebroBostäder AB

Västerporten AB

Ulf Rohlen, vd

Per Cardesjö, vd

7. W-invest

Yttrande över utställningshandling

Allmänt

W-Invest Fastigheter AB har under många år arbetat med utvecklingen av Boglundsängen som handelsområde. Genom att aktivt driva projekt och processer samt investera i och förvalta fastigheter för företag som är beredda att satsa på Örebro, har vi bidragit till att tillföra 100-tals arbetstillfällen i Vivallas närområde.

Näringslivsutveckling är en långsiktig process som kräver uthållighet och trovärdiga kommunala spelregler för att investerare skall våga satsa i Örebro genom att binda kapital i fastigheter. Kommunens uttalade ambition, i den övergripande översiktsplanen, att peka ut Boglundsängen som ett strategiskt handelsområde i Örebro måste ligga fast.

I den slutrapport om Handelsstaden Örebro, som processats och utarbetats av en samverkansgrupp med representanter för bl a City Örebro, Aspholmen, Marieberg och Boglundsängen, ger en samlad bild av hur vi som aktiva företag och organisationer vill utveckla Örebros handel i samverkan.

För Boglundsängens del handlar det främst om att bidra till en stärkt handelsstad som helhet samt att kunna erbjuda ett utbud till stadsdelen/närområdet som möjliggör "vardagsinköp" nära bostaden. Idag lämnar 80% av kunderna området för att kunna köpa sällanköpsvaror, vilket ger en onödigt kraftig miljöbelastning för inköpsresor. Genom att utveckla Boglundsängen som attraktivt handelsområde bidrar vi till en förbättrad miljö i Örebro.

Vi har fortfarande inte fått någon återkoppling på vårt arbete och rapport om Handelsstaden Örebro, men utgår från att materialet läggs till grund för kommunens beslut om föreliggande fördjupad översiktsplan. Dessutom förutsätter vi att kommunen omgående tar initiativ till ett möte med samverkansgruppen, vilket utlovats av såväl ansvarigt kommunalråd som ledande tjänstemän för kommunens näringslivs- och stadsbyggnadsverksamhet.

Vi ser även tidigare framförda synpunkter, i samrådsyttrandet från 2014-06-10, som viktiga utgångspunkter i föreliggande yttrande. Samtidigt saknar vi allmänt sett ett tydligt näringslivsperspektiv och kravet på utvecklande företagsmiljöer för Boglundsängens framtid. Processen och sannolikt även företagsklimatet hade tjänat på en mera öppen direktdialog med berörda företagare och entreprenörer innan ett färdigt kommunalt förslag läggs fram för formellt yttrande.

Fortsättningsvis koncentrerar vi oss på avsnitt i handlingen som främst berör Boglundsängens framtid.

4. Området i framtiden

En av de tre frågeställningar som utgör utgångspunkt för kommunens ställningstagande berör förutsättningarna för att utveckla handel i Boglundsängen. Trots att Boglundsängen utpekats som strategiskt område för Handelsstaden Örebro och att vi tillsammans med representanter för Örebros tongivande handelsområden formulerat visioner och konkreta förslag för framtida utveckling, väljer kommunen att åter lansera bostadsbebyggelse inom redan planlagda områden för handels utveckling. Detta försvårar och sannolikt omöjliggör handels och vårt företags ansträngningar att utveckla området på ett sätt om tillgodoser såväl handels som konsumenterna behov.

Med FÖP:ens intentioner blir det svårt att motivera handels fastighetsägare och aktörer att ta initiativ till förändringar som vi trots flera ansträngningar inte kan påverka. stadsdelen behöver fler arbetstillfällen och ett varuutbud som Vivallaborna och andra konsumenter anser attraktiva och möjliga att efterfråga med hänsyn till hushållsekonomin.

4.3 Arbetsplatser, kommersiell- och offentlig service

Företags och verksamheters behov av attraktiva och funktionella miljöer för att fungera och - utvecklas måste få större genomslag i FÖP:en. En stad utvecklas inte enbart genom -

bostadsbyggande utan måste även ge företag och arbetsplatser möjligheter att skapa sysselsättning och erbjuda service till nuvarande och inflyttande invånare.

Vi ifrågasätter starkt lämpligheten i att bygga bostäder på den mark vi äger i området öster om Vivallaringen, eftersom vi strävar efter att erbjuda våra nuvarande och framtida hyresgäster rationella och kostnadseffektiva lokaler och miljöer som gör det möjligt för Vivallaborna att få tillgång till varor och service till rätt pris. Vi vill ännu en gång understryka att vår ambition är att erbjuda boende i närområdet och övriga regioner varor och tjänster till låga och konkurrenskraftiga priser som motsvarar människors vardagsbehov.

I detta sammanhang är det varken "en önskvärd utveckling" att begränsa volymhandeln genom krav på flerplanslösningar eller att se dyrbara parkeringshus som "en fördel". Sammantaget är dessa krav närmast en funktionell katastrof och en ekonomisk orimlighet. Flerplanslösningar för handel fungerar inte ens för shoppinghandeln i Örebro City, exempelvis Kompassen, Krämarens och Oscar C.

Däremot kan offentlig service med många besökare vara ett komplement till handel och kommersiell service, förutsatt att kommunen är beredd att satsa ekonomiskt på att realisera en viss del av förslagen om blandat utbud.

Bland förslagen på ställningstaganden kan inslag av kontor och småskalig industri övervägas förutsatt att detta inte begränsar möjligheterna att tillgodose volymhandel och övrigt utbud som stärker Boglundsängens profil som handelsområde.

4.4.5 Kompletteringsbebyggelse

Utvecklingen av Södra och Östra Boglundsängen måste utgå från ett tydligare näringslivsperspektiv snarare än en låsning till en fysisk "blandfilosofi" som kan vara direkt hämmande för företagets framtid. Professionella företagsanalyser och direktdialog med områdets företag krävs för att kvalitetssäkra lösningar i FÖP:en och detaljplaner som tillgodoser näringslivets behov.

Förslagen i FÖP:en är mycket omfattande och detaljrika på ett sätt som inte lämnar mycket utrymme över för kompetens och kreativitet som även finns utanför de kommunala korridorerna och som måste leda till att entreprenörer och andra aktörer vågar göra långsiktiga satsningar och investeringar i området

4.5 Trafik och kommunikationer

Det behöver framhållas att Boglundsängen redan idag är det område, näst efter Örebro City, som har den högsta andelen besökare som tar sig till området på annat sätt än med bil Jämför med ex.vis Marieberg, där 90-95% är bilbesökare.

Vi vill ändå förorda en kommunal satsning på förbättrad miljö, tillgänglighet och trygghet för gående, cyklister och bussresenärer. Kollektivtrafiken kan förbättras avsevärt både initialt och när Vallby byggs ut

Det är också angeläget att försöka behålla kapaciteten i det gatunät som redan finns. Förslagen om förbättringar av Vivalliusrondellen och avfart från E18/E20 välkomnas; liksom dubbelriktad trafik över bron mellan Ozon- och Osmundgatan.

Örebro 2015-05-07

W-invest Fastigheter AB

Johan Willerman

Kommentar: Långsiktighet i planer är viktigt och något som vi strävar efter att upprätthålla. Dock är det så att även långsiktiga planer revideras när behov finns. Denna fördjupade översiktsplan utgår ifrån gällande översiktsplan från 2010 och i de fall översiktsplanens ställningstaganden av någon anledning bedöms behöva revideras hanteras det i den fördjupade översiktsplanen.

Stora delar av den handelsutveckling som W-invest har varit drivande i att etablera och där kommunen med flera parter har varit inblandad under lång tid, börjar nu ta form i Boglundsängen. Denna utveckling, där Boglundsängen har genomgått en stor förändring på förhållandevis kort tid, är en viktig utgångspunkt för varför den fördjupade översiktsplanen behövs. Stadsdelen struktur och fortsatta utveckling behöver ses i ett större sammanhang för att fungera optimalt med sin omgivning. De handelsetableringar som nu är klara, eller som är planerade inom gällande nyligen antagna detaljplaner, medför att det finns ett nytt utgångsläge som behöver analyseras, utifrån bl.a. aktuell handelsutveckling, trender, nya planer i närområdet och nya politiska ställningstaganden.

Utifrån dagens uppdaterade situation togs en konsultutredning för hela kommunens handelsutveckling fram på uppdrag av kommunen 2014 (W-invest bjöds in att delta, tillsammans med ett flertal andra fastighetsägare). I den konsultutredningen föreslås Boglundsängen fortsätta utvecklas som handelsplats, men samtidigt förtätas och integreras med andra verksamheter och integreras med omringande bostäder. Handelsutredningen tillsammans med de trafikberäkningar som har tagits fram för denna plan, ger vid handen att trafikapparaten har svårt att ta hand om ytterligare handel, utöver den handel som redan finns, är under uppförande, eller planeras enligt nyligen antagna detaljplaner i den södra delen av Boglundsängen. Kommunen har därför i denna fördjupade översiktsplan reviderat markanvändningen i de norra delarna av Boglundsängen till att omfatta en markanvändning som är mindre trafikalkstrande än handel. Eftersom W-invests mark i södra Boglundsängen är detaljplanerad och företaget har beviljade och pågående bygglovsärenden, påverkas företaget inte direkt av de förändringar av markanvändningen som den fördjupade översiktsplanen pekar ut.

Angående den blandzon i västra delen av Boglundsängen som W-invest invänder emot har intentionen i planen aldrig varit att tvinga fram bostäder på fastigheter som angränsar till eller ägs av W-invest. Den blandning som planen vill åstadkomma, i framförallt zonen längs den östra sidan av Vivallaringen, handlar om att möjliggöra för flera verksamheter, där bostäder kan, men inte behöver, vara ett inslag. Det är inte varken rimligt eller lämpligt att alla fastigheter som ryms inom den blandade zonen bör innehålla bostäder. Förutom bostäder kan blandningen bestå av kontor, lättare industri, service, handel, eller annan ickestörande verksamhet. Det viktiga som vi vill framhäva med blandzonen är att byggnader och verksamheter tillsammans med trafikrummet förstärker känslan av sammanhang och att barriärupplevelsen som i mångt och mycket finns idag mellan Vivalla och Boglundsängen minskas. Det är således lika viktigt att skala och uttryck på respektive sida av gatan passar ihop. Dessa intentioner har förtydligats ytterligare i antagandehandlingen av planen. Med andra ord finns ett flertal möjligheter till att vara kreativ vid framtida byggnation inom zonen. För att tillmötesgå W-invest synpunkter på planens markanvändning i den sydöstra delen av kvarteret

Kardanen, har blandzonen justerats för att inte omfatta fastigheten Kardanen 2 som W-invest har tomträtt på. För att ytterligare tillmötesgå W-invest har blandzonen utökats för att även omfatta fastigheterna Tanken 2 och 3, vilket ger en större handlingsfrihet än planens utställningsförslag, samtidigt som blandzonen stämmer överens med gällande detaljplan för de aktuella fastigheterna.

Angående handel och parkeringsplatser i flerplanslösningar vill kommunen återigen framföra att FÖP:en antar ett långsiktigt perspektiv och pekar ut en inriktning som kommunen ser som önskvärd i ett längre perspektiv, samtidigt som kommunen förstår om marknaden i dagsläget inte är mogen för flerplanslösningar och parkeringshus.

8. Försvarsmakten

Utställning fördjupning av översiktsplanen för Vivalla och Boglundsängen, Örebro kommun, Örebro län

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Bramer, Camilla

Tj.f. delprocessledare fysisk planering, produktionsledningens infrastrukturavdelning

Ingen kommentar.

9. Hagaby villaägarförening

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

Hagaby Villaägareförening lämnade under samrådstiden synpunkter, daterade 2014-06-17, på ovanstående förslag.

När vi nu tar del av samrådsredogörelsen, daterad 2015-03-10, visar det sig att våra synpunkter har förvrängts, till något som mest liknar förtal! Vi kan inte acceptera att Örebro Kommun drar helt felaktiga slutsatser och i det närmaste hånar vår förening i offentliga dokument! Vi kräver därför upprättelse, korrigerings av dessa dokument samt en offentlig ursäkt!

Vi tror inte att det ligger i Örebro Kommuns intresse att, medvetet eller omedvetet, förvränga inlämnade samrådssvar. Inte heller att redan från början ha en bestämd inriktning som inlämnade samrådssvar sedan tolkas in under. Frågor vi därför ställer oss är: Är det verkligen Örebro Kommun som står bakom detta dokument? Eller är det resultatet av en enskild individs egna syften? Har dokumentet överhuvudtaget korrekturlästs?

Det vi reagerar starkt på är den text i samrådsredogörelsen som refererar till bostadsområdet Hagaby. Vi har läst hela dokumentet och eftersom vi verkar vara den enda part som inlämnat synpunkter från just detta område, drar vi slutsatsen att de kommentarer kring Hagaby som Örebro Kommun lämnar i dokumentet härrör från våra synpunkter.

Referenser till Hagaby hittas på tre (3) ställen i samrådsredogörelsen:

.....
1) Punkt 3.3 Gränsdragningar, sid 5

"I många samrådsvar 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 som Lundby, Hagaby och Nya Hjärsta."

Vad menar Örebro Kommun här? Vad i Hagaby Villaägareförenings samrådsvar har föranlett Örebro Kommun att anse att det är viktigt, bl.a. för Hagaby att dra och upprätthålla gränser mellan Vivalla och övriga staden?

2) Punkt 3.3 Gränsdragningar, sid 5

"Lundby, Hagaby och Nya Hjärsta konstrueras i vissa samrådsvar 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.."

Vad menar Örebro Kommun här? Vad i Hagaby Villaägareförenings samrådsvar har föranlett Örebro Kommun att påstå detta? Här börjar det stå allt klarare för oss att den som författat samrådsredogörelsen inte klarat av att hålla isär de olika samrådsvarerna. Vi hittar nämligen ett svar på sidan 73 som innehåller en i det närmaste identisk lydelse. Skillnaden är dock att den som inlämnat det svaret pratar om Lundby, Nya Hjärsta och Gamla Hjärsta. Av någon anledning har dock området Gamla Hjärsta bytts ut mot Hagaby i samrådsredogörelsens text. Det är vår förhoppning att det troligtvis rör sig om en ren förväxling av misstag. Det som fick oss på spåren är att Hagaby inte ligger på väster utan tillhör norra stadsdelarna. Gissningsvis kan detta vara förklaringen även till den inledande felaktiga referensen ovan.

3) Punkt 3.5 Inkomna synpunkter med kommentarer till Hagaby Villaägareförenings samrådsvar, sid 50-51

"Kommentar: Samrådsvaret implicerar idéer om att nya cykel- och gångvägar som förbinder Hagaby med Boglundsängen, Holmen och Vivalla leder till fler inbrott, skadegörelse och att barnen kan lockas iväg ut från stadsdelen. Rimligheten i detta är högst tveksam dels eftersom befolkningen i Vivalla inte är mer brottsbenägen än i andra delar av staden, dels eftersom ökad möjlighet till rörelse brukar leda till ökad naturlig bevakning av en plats och ökad trygghet. Rent konkret, vad gäller de gång- och cykelvägar som omnämns så är de inte en fråga som behandlas i denna plan, däremot är det viktigt att det finns många möjligheter att ta sig till framför allt Boglundsängen och Holmen på andra sätt än med bil med tanke på den utveckling av handel som växer fram där idag."

Vad menar Örebro Kommun här? Vad i Hagaby Villaägareförenings samrådsvar har föranlett Örebro Kommun att överhuvudtaget komma med sådana kommentarer? Totalt befängt och helt gripet ur luften!

Läs vårt ursprungliga samrådsvar igen! Var påstår vi det som samrådsredogörelsen inte bara ...antyder utan tydligt proklamerar?..Vi har lämnat synpunkter på en cykelbana! Inget annat!..Vi har aldrig påstått att nya cykel- och gångvägar leder till ökad brottslighet för att den leder till

ett visst område. Än mindre påstått att brottsligheten skulle vara hög i en viss stadsdel! Och varför har Örebro Kommun själva valt ut just en av alla stadsdelar? Våra synpunkter grundar sig på erfarenhet: längs de båda gång- och cykelbanor vi refererar till sker klotter, skadegörelse, stölder och inbrott, men även grövre brottslighet såsom misshandel och våldtäkt har förekommit. Det har inget att göra med åt vilket väderstreck gång- och cykelbanorna leder utan det faktum att många människor rör sig där under alla tider på dygnet! Troligtvis har textförfattaren med sig den skeva uppfattningen från de båda felaktiga inledande referenserna och därför fortsatt i samma spår när vårt samrådssvar skulle kommenteras. Därefter påpekas även att den gång- och cykelväg vi har synpunkter på inte ingår i den fördjupade översiktsplanen. Vi undrar då försynt varför den överhuvudtaget finns med i planen, både i den ursprungliga och den nu reviderade planen?

Det bor totalt uppskattningsvis strax under 1000 personer i stadsdelen Hagaby. Dessa medborgares upplevda trygghet måste väl också vara något som Örebro Kommun ska kunna förhålla sig till? Lekplatsen är idag en trygg miljö som barn själva kan besöka, just beroende på att det inte på ett enkelt sätt går att förirra sig därifrån. Vi vill återigen påpeka att det redan finns två befintliga gång- och cykelvägar i öst-västlig riktning till/från Hagaby. Dessa ligger endast 600 meter från varandra. Att då bygga en tredje gång- och cykelbana mellan dessa känns inte rimligt.

Lägg då hellre resurserna på att förbättra möjligheten att kunna passera järnvägsbarriären till fots eller på cykel. Hagaby Villaägareförening har under många år aktivt bidragit till medborgardialog med Örebro Kommun, både i egen regi med flitiga samrådssvar i närområdet såsom exempelvis gällande mejeritomten och Mannatorpsterminalen, regelbundna Miljövandringar i området med inbjudna representanter från Örebro Kommun, men även som en del av stadsplanegruppen inom Områdesgrupp Norr med samrådssvar exempelvis kring järnvägsområdet, Svampen, Norrbyskolan, Resecentrum etc. Vidare lämnade vi exakt samma synpunkter, daterade 2014-02-12, på den föreslagna cykelbanan i ärende Sam 601/2013, gällande förslag till cykelnätsplan för Örebro Kommun. Då möttes vi inte av den attityd som Örebro Kommun nu helt plötsligt uppvisar. Det som nu inträffat får oss att starkt överväga att helt avsluta vårt tidigare aktiva engagemang.

Örebro Kommuns påhopp känns både tråkigt och oförskämt men samtidigt mycket olustigt! Vi ser allvarligt på dessa anklagelser och känner oss orättvist och helt felaktigt uthängda! Därför kräver vi en förklaring men även upprättelse via korrigerande av Örebro Kommuns felaktiga dokument samt en offentlig ursäkt!

Hagaby Villaägareförening

Anders Stenmark Torbjörn Roos Markku Ruonakangas Ingemar Allvin

Ordförande Kassör Sekreterare Styrelseledamot

Kommentar: I samrådsredogörelsen har namngivandet av stadsdelarna Lundby, Hagaby och Nya Hjärsta tagits bort för att inte, som ni helt korrekt hävdar, några missförstånd ska uppstå och åsikter riskeras att "klistras fast" där de inte hör hemma. De olika samrådssvaren får i det avseendet tala för sig själva.

När det gäller Stadsbyggnads kommentering av er skrivning av att en ny cykel- och gångväg in till/ut från Hagaby leder till fler inbrott, skadegörelse och att barnen kan lockas ut från området, vill vi be om ursäkt för att vi läste in att de brott och den skadegörelse som då sker skulle begås av befolkningen i det planområde som planen gäller. Vi har omformulerat kommentaren i samrådsredogörelsen. Stadsbyggnad är dock fortfarande 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 också 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 ändå visar på en helhet av, i det här fallet, gång- och cykelnätet.

Vår förhoppning är att detta, tillsammans med den parallella brevväxling som skett mellan er och kommunens politiker och tjänstemän, har inneburit en större förståelse hos oss alla för situationen som helhet och de lärdomar vi kan dra av den.

10. Hjärsta villaägarförening

Synpunkter – Fördjupad 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 informerat villaägare i Gamla och Nya Hjärsta om den fördjupade översiktsplanen, och var den finns utställd, och pekat på de punkter som berör de boende i detta område. Vi har fått in många synpunkter, både muntligt och skriftligt, där det mycket tydligt framkommer:

Öppna inte Skördevägen för genomgående trafik.

I översiktsplanen finns skrivningar om att inte omöjliggöra en öppning av Skördevägen för genomgående biltrafik och kollektivtrafik. Vi har från partipolitiskt håll fått en "försäkran" om att det ej varit uppe till diskussion och att det inte "finns på kartan" att öppna upp Skördevägen.

I sådant fall anser vi att skrivningarna skall tas bort från FÖP:en, på samma sätt som man tog bort skrivningen om kollektivtrafik genom Vivalla.

Det finns en mycket stor oro hos de boende i Hjärstaområdet att Skördevägen och anslutande villagator kommer att bli en otrygg miljö för främst barn. Biltrafiken kommer att öka i området och medföra stora problem. Att dessutom leda in kollektivtrafik på Skördevägen, som redan idag och framför allt vintertid är trång och svårframkomlig, verkar mycket ogenomtänkt. Dessutom blir det ökat buller och en försämring av luftkvalitén.

Samhällsbyggnad tog till sig kritiken mot kollektivtrafik genom Vivalla och vi hoppas ni gör det även när det gäller genomgående trafik genom vårt område.

Hjärsta Villaägareförenings medlemmar är emot en öppning av Skördevägen för genomgående trafik.

Hjärsta Villaägareförening

Sören Wistrand ordförande

Kommentar: I den fördjupade översiktsplanen för Vivalla och Boglundsängen finns inget konkret förslag om att öppna Skördevägen för trafik. Det som framhålls i utställningshandlingen är att de "fysiska möjligheterna för framtida tvärförbindelse för kollektivtrafik bör bevaras" (s. 9) och att "en framtida förlängning av Skördevägen inte ska omöjliggöras" (86). Dessa skrivningar bygger på redan gällande ställningstaganden som finns i Örebro kommuns översiktsplan – Vårt framtida Örebro, som antogs 2010. Således är detta inga nya förslag som framförs i den aktuella planen. Det innebär att vi i planen identifierar ett markreservat som bedöms viktigt att bevara för att i framtiden behålla möjligheten att eventuellt skapa ett kollektivtrafikstråk.

Det som är nytt i denna plan, som inte har stöd i gällande översiktsplan, är att en gång- och cykelväg planeras i Skördevägens förlängning för att kunna ansluta till sydvästra delen av Vivallaringen. Reaktionerna på det förslaget bedömer vi som övervägande positiva.

Om det blir aktuellt att gå vidare med tankarna om en anslutning mellan Skördevägen och Vivallaringen, liksom för en förskola mellan stadsdelarna, så behöver detaljplaner upprättas. I det skedet blir detaljeringsgraden högre för specifika åtgärder och frågor som buller, vägbredd, trafiklasträng, parkering med mera utreds mer ingående. I detaljplaneskedet har sakägare möjlighet att på nytt framföra sina synpunkter.

11. HSB BRF Byalaget

Hej,

Detta är tyvärr lite försenad info från HSB Brf Byalaget i Nya Hjärsta (Emån 1 och Byälven 1) ang öppning av Skördevägen mot Vivallaringen.

BRF Byalagets styrelse har gett mig uppdraget att meddela vår synpunkt på detta ärende. Vi kan inte tänka oss att öppna upp genomfartstrafik från Ekersvägen till Vivallaringen, vi tycker inte att Skördevägen är en lämplig genomfartsväg. Så vi vill inte att detta skall genomföras.

Med vänlig hälsning

Anders Molin

Ordf -

.....HSB BRF Byalaget.....

Kommentar: Vänligen se svar till yttrande nr 10.

12. Privatpersoner, Thomas Ekstrand och Lena Magnusson

Hej !

Vi har tagit del av den fördjupade översiktsplan för Vivalla och Boglundsängen och har en del - synpunkter om den! Det finns mycket som är bra i planen, som anläggande av förskolor och - motions central vid Vivalla kullen! Och att tunnlarna skall tas bort känns också väldigt bra med - tanke på de risker en mörk tunnel innebär! -

Det vi inte tycker är så bra är att öppna upp Skördevägen för biltrafik till Vivalla, för det finns - många barnfamiljer och familjer som valt att satsa på en villa i ett lugnt område som det inte - kommer att bli med detta förslaget. -

Och vi känner också att villa priserna kan förändras till det sämre!

Vår farhåga förutom att det kommer förekomma en massa extra onödig trafik i området det kommer också bli enklare att ta sig in och ut i området, risken för ökade inbrott är mera - överhängande! -

Överbyggnaderna över motorvägen finns väl redan idag vad jag vet!

//MVH Thomas Ekstrand Lena Magnusson boende på Gläntvägen!

Kommentar: Beträffande koppling mellan Skördevägen och Vivallaringen hänvisas till svar till yttrande nr 10.

Det är korrekt att motorvägen är överbyggd i form av broar som binder samman den östra och västarna sidan. Det som avses med överbyggnad i den fördjupade översiktsplanen kan vara bredare än en bro och skulle kunna utformas som exempelvis parkstråk, aktiviteter eller kontor.

13. Privatperson, Maria Forssten

Hej.

Ang Skördevägen i Nya Hjärsta.

Vi är en bland flera villaägare längs med Skördevägen, det är direkt olämpligt att släppa - biltrafik mellan Varberga Vivalla orsak till detta som följer: -

- Risk för värdeminskning av Villan.
- Miljöaspekter såsom buller , gifter från uppriven asfalt på vintern, avgaser m.m.
- Säkerhet för barnen försämras, farten på vägen höjs, inte ens i dagsläget respekteras 30 - gränsen och då bromsas det åtminstone ner vid kurvan på slutet av skördevägen som övergår i - cykelväg. -

.....• Vem kommer köra den vägen då? - människor som vill ta bilen till Vivalla snabb väg till
Moskén, Citygross, Ica Maxi och Plantagen.

Örebro kommun

2015-10-12

orebro.se



SAM 230/2014

ÖREBRO

- Dagistanken då? - Jättefin ide men det finns redan ett Dagis i Nya Hjärsta, (det kanske inte räcker till) vilket kommer leda till ytterligare belastning, lämna och hämta barn vart ska det parkeras?
- Bredda vägen: vem bekostar ev. ändring av in och utfart från villan? vilket kommer bli aktuellt i vårt fall då vi är det sista huset mot skogen.

Med vänlig hälsning Maria Forssten

Kommentar: Beträffande koppling mellan Skördevägen och Vivallaringen hänvisas till svar till yttrande nr 10.

14. Privatperson, Lars Thunman

Hej! Jag tycker att det är ett dåligt förslag att öppna Skördevägen för genomfartstrafik. Skälen är:

- Det bor många barnfamiljer i området. Riskerna för olyckor är uppenbara.
- Många tvärgator korsar Skördevägen, återigen med ökad risk för olyckor.
- Skördevägen är alldeles för smal redan nu. Att bara tänka på kollektivtrafik här väldigt dumt.
- Jag har svårt att se vem som skulle tjäna på en öppning. Själv föredrar jag Västerleden för nord- sydliga bilresor mellan
- Vivalla/Boglundsområdet och Hjärsta/Varberga. Cykelleden som finns nu fungerar bra.

Hälsningar Lars Thunman

Kommentar: Beträffande koppling mellan Skördevägen och Vivallaringen hänvisas till svar till yttrande nr 10.

15. Privatpersoner, Torbjörn Axelsson och Robi Amanipour

Hej

Här kommer våra synpunkter på FÖP för Vivalla och Bolundsängen

Planen innehåller ett stort antal mycket dåliga förslag. Förslag som förstör det som är bra med Vivalla.

1. För det första var 2014 års Trafikprogram för Örebro ett stort feltänk. Målet att förhindra biltrafiken för att tvinga folk att cykla eller åka buss har inte fungerat. Framtiden trafiklösning

är inte bilfri, det är en utopi från ett antal bakåtsträvande naturromantiken. I stället kommer biltrafiken att öka. Framtiden är elbilar och kollektivtrafik som bygger på kollektiva mindre spårfordon som går på efter behov. Exempelvis förarlösa spårfordon som kan beställas via en app i mobilen så kommer och går dit man önskar. Förändringen från att leda trafiken mellan olika delar av staden via trafikleder till att sila trafiken på diverse små gator är förödande för miljön och framkomligheten. Det gör att tiden för att ta sig från A till B har ökat drastiskt, med ökade avgasutsläpp, mer buller och damm i bostadsområdena. Dessutom har transporttiderna och kostnaderna för transporter ökat. Inom ett par decennium så kommer många trafikforskare att förespråka en återgång.

2. Cykel och busstrafik kan inte ersätta bilen. Se bara på den ökade biltrafik som har skapats därför att man fritt kan välja skola över hela kommunen.

3. Cykel, buss, bil i form av traditionella bilar, elbilar och nya kollektiva transportlösningar liksom gångtrafik kommer alla att behövas och måste fungera tillsammans utan stora miljöstörningar

4. En stor andel av invånarna, i området cyklar inte, de har aldrig lärt sig att cykla då det i ett flertal länder ingår inte i kulturmönstret att kvinnor cyklar . Att bygga fler cykelbanor kommer inte att öka cyklandet nämnvärt.

5. Att förlänga Skördevägen mot Vivalla och öppna den för biltrafik och stänga en stor del av Vivallaringen är ett mycket dåligt förslag. Det medför följande nackdelar:

- Nya Hjärsta är idag förskonad från genomgående biltrafik vilket fungerar bra. Varför släppa in genomgångstrafik i ett villaområde?

- Att släppa in bussarna inne i Vilalla eller Nya Hjärsta som idag är bussfria är miljöstörande. Det leder till ökat buller, damm och avgaser bland bostäderna. Dessutom förstörs det gröna stråket från väster fram till Hjärstaskogen. Det är ett viktigt stråk för främst för småvilt.

- För att förbättra busstillgängligheten så är det bättre att låta någon busslinje gå runt på dagens Vivallaring och eventuellt via Blåbärsvägen gå till Nyponlunden.

- Varför smalna av södra delen av Vivallaringen och göra den till en lokalgata. Det är bättre att behålla den som det är för att klara av den framtida förväntade trafikökningen när man bygger ut norr om Vivallaringen.

- Varför satsar politikerna på att göra centrum bilfritt men samtidigt vill öka biltrafiken i bostadsområdena?

6. Gång och cykel tunnlar som förbinder Vivalla och Hjärsta beskrivs som otrygga. Det är överdrivet. Tunneln mellan Vivalla och Hjärsta är mycket bred, ljus och med bra sikt. Den är ett bra exempel på hur en tunnel kan byggas utan att upplevas som otrygg. I tunneln mellan Slättvägen och Vivalla genomfördes ett konstprojekt för några år sedan, föreställande bland annat en tiger. Den är fortfarande mycket fin, varför förstöra den. Jag tror inte att den upplevs som speciellt otrygg, säkert kan man förbättra den med enkla åtgärder. Om gång och cykeltunnlar upplevs så otrygga varför planeras det då en ny tunnel på Boglundsängen? I Örebro finns det andra tunnlar som är mycket mer otrygga, åtgärda först dem.

7. Att Bygga förskolor och bostäder söder om Vivallaringen i Skogen mellan Vivalla och Hjärsta är fel. Ska barnen korsa en trafikerad gata för att komma till förskolan. En stor fördel med dagens Vivalla är att föräldrarna vågar släppa ut barnen och låta dem gå själva till skolan och dagis då Vivalla är nästan bilfritt. Förstör inte det.

8. Förskolor för barnen i Vivalla bör även i fortsättningen vara placerade inom Vivallaringen för att nå bästa trafiksäkerhet och trygghet.

9. Att göra om Vivallakullen till en motions och rekreationsområde är däremot ett bra förslag. På början av 80-talet fanns det en skidlift på kullen. Varför den togs bort vet jag inte. Vivallakullen kan åter bli en bra mötesplats för barn och vuxna från både Hjärsta och Vivalla, bra.

10. Att gallra skogen mellan Vivalla och Hjärsta och anlägg gångstigar så att det blir ett fint parkområde där människor kan mötas är bra, det främjar integrationen. Öknaskogen och de östra delarna av Boglundsängen är idag naturreservat, varför inte göra Vivallakullen och Hjärstaskogen till naturreservat. Vi ser ett ökat behov av stasnära naturmiljöer i framtiden. Fler människor har i dag en mycket svag koppling till naturen och landsbygden än för 20 år sedan. Det gör att det finns och kommer att finnas ett ökat behov av stasnära natur och strövområden.

11. Det är mycket bra att den planerade bussgatan genom Vivalla det centrala parkområdet är borta från planen. Att förstöra Vivalla med en bussgata genom den centrala parken hade varit förödande för Vivallas miljö.

12. En framtida överbyggnad över motorvägen mellan Baronbackarna och genom Hjärstaskogen är ett dåligt förslag. Bevara Hjärstaskogen, gör den till ett naturreservat. Det är en viktig naturmiljö, dessutom är Baronbackarna klassat som riksintresse.

13. När man behöver ytterligare en förbindelse över motorvägen så är det bättre att placera den mellan Holmen och Boglundsängen där buss och cykelbron är belägen.

14. De ursprungliga planerna från 1960-talet med närhet till naturen och bort från storskaliga huskroppar och där även att hyrorna skulle vara låga var en bra tanke, den håller även för framtiden. Tanken bakom Vivalla och låghusprofilen var att komma bort från storskaliga bostadshus för att istället placera de boende mindre tätt och med större tillgång till naturen. Vivalla planerades enligt principerna för trafikseparering, med säckgator från en omslutande ringväg, utan genomfartsgator. Initialt innebar det att parkeringsplatserna placerades invid ringvägen (Vivallaringen), men kom slutligen på grund av områdets storlek också att placeras vid säckgatornas slut. Kollektivtrafiken skulle, liksom övrig motortrafik, passera runt stadsdelen. Centrumanläggningen med butiker, samhällsservice, skolor, förskola och bostadskomplement var tillsammans med omgivande natur viktiga delar i den grannskapstanke som präglade planeringen av området. Varför vill man nu förstöra dessa kvalitéer. Det kanske är på tiden att bussarna tillåts gå runt Vivalla som det var tänkt från början.

15. Boglundsängens naturreservat har blivit ett fint område som är viktigt att bevara och underhålla.

16. Den planerade bebyggelsen norr om Vivallaringen och norr om Boglundsängen är ok.

MVH

Torbjörn Axelsson och Robi Amanipour

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanen delar åsikten att bilen har och fortsättningsvis kommer att ha en framträdande roll för hus vi rör oss i staden, och beaktar detta i de ställningstaganden som tas, men ger också en bredare bild som inkluderar alla trafikslag; kollektivtrafik, cykel- och gångtrafik, och lösningar som utvecklar även dessa, i linje med gällande trafikprogram.

När det gäller Skördevägen ber vi att få hänvisa till kommentaren på yttrande 10.

Alternativen med busslinjesträckningar i och kring Vivalla har prövats i planen, men några ställningstaganden som förändrar dagens linjesträckningar föreslås inte annat än att Skördevägen i framtiden kan vara en delsträcka på en ringlinje för kollektivtrafiken. Frågan behöver dock studeras djupare och i ett bredare, geografiskt perspektiv. Möjligheten att trafikera Vivallaringen med buss finns idag, men Länstrafiken som är huvudman för busstrafiken bedömer inte att en sådan trafikering är tillräckligt attraktiv och lönsam.

Vivallaringen är idag en överdimensionerad vägsträckning och stadslandskapet som helhet skulle tjäna på att dess skala togs ned och det är ett viktigt ställningstagande i planen för att ex. minska dess barriärverkan.

De tunnlar som finns i området har konstaterats vara otrygga platser i flertalet trygghetsinventeringar. Att ta bort och ersätta dem, alternativt komplettera dem, med trafiksäkra övergångar i en omgestaltning av Vivallaringen skulle påtagligt öka den upplevda tryggheten i området, på dessa platser. På samma sätt kan också tillgängligheten till de nya förskolor som föreslås på strategiska platser i området nås. Behovet av nya förskolor är stort och kan inte rymmas enbart innanför Vivallaringen.

En av planens viktigaste uppgifter har varit att säkerställa att de kvalitéer som finns idag kan bevaras och utvecklas samtidigt som nya kan få tillkomma som ytterligare berikar området. De aspekter som lyfts i yttrandet, ex. den lågskaliga, humana skalan och funktionssepareringen, är några av dem.

16. Privatperson, Roger Thelenius

På den fördjupade översiktsplanen för Vivalla & Bogelundsängen har jag följande synpunkter:

1. - På sid 91 i Karta 27 står det fel i "bubblan" som beskriver övergången mellan Vivalla och - Baronbackarna. "Nya Hjärsta" ska väl vara "Gamla Hjärsta". "Hjärstagatan" ska väl vara - "Hjärstavägen". Även i texten på sid 90 nämns namnet "Hjärstagatan". -
2. - Generellt vad det gäller trafikflöden så vänder jag mig emot att ni ökar trafikflödet i områden med villabebyggelse. En av anledningarna till att människor väljer att bo i villaområden är att det där går att uppnå ett relativt lågt trafikflöde, vilket bidrar till en lugn, trafiksäker och miljövänlig bostadsmiljö.

Örebro kommun -

2015-10-12

orebro.se



ÖREBRO

SAM 230/2014

I rubricerad detaljplan vill kommunen göra det motsatta. Alltså öka trafikflödet i både Gamla och Nya Hjärsta. Det ter sig mycket märkligt eftersom gatorna i Gamla Hjärsta redan nu är i uruselt skick p g a dåligt underhåll. Att leda in mer trafik i dessa områden ger ett ännu större slitage på gatorna. Behålls dagens underhållsnivå, så kommer gatornas standard i Hjärsta att gå från dåligt till urdåligt.

3. - I dokumentet trafikutredning så föreslår ni:

"Ny bro över motorvägen för bil, buss, gång och cykel som kopplar ihop Vivalla/Boglundsängen med Baronbackarna. Åtgärden bedöms minska flödet på Hedgatan med 6000 f/d. Bland fördelarna finns dessutom att åtgärden binder samman stadsdelar och möjliggör en integration för och bättre orienterbarhet i denna del av staden."

Om förslaget minskar flödet med 6000 f/d på Hedgatan så blir väl ökningen motsvarande i Baronbackarna. Alltså i nära anslutning till bostäder. Mycket märkligt förslag. En fördel, säger förslaget, ska vara att orienterbarheten i området ska bli bättre. Men vad då, har folk hittills dags gått vilse i området. Eller vad betyder "orienterbarhet" i det här sammanhanget?

Hittills har Hedgatan varit en trafikled dit trafiken, in och ut från närliggande bostadsområden, ska hänvisas till. Alltså en matningsled. Det för att begränsa trafikintensiteten in i angränsande bostadsområden. Nu föreslår ni att minska trafikflödet på Hedgatan på bekostnad av bostadsområdenas trafikintensitet. Det är ju en klar nackdel för boenden i berörda bostadsområden. Om ett sådant förslag genomförs så innebär det att kommunen går ifrån tidigare strategi vad det gäller trafik in i bostadsområden kontra matartrafikleder typ Hedgatan. Är det så? I så fall tycker jag att det vittnar om en mycket dålig syn, från kommunens sida, vad det gäller boendemiljö.

4. - I Er vision finns tydligen tankar på att koppla ihop Vivallaringen med Hjärstavägen. Jag antar att det innebär att släppa på trafik från Vivalla igenom Gamla Hjärsta, och då via Hjärstavägen.

"Ytterligare en möjlighet till att koppla samman stadsdelar genom kollektivtrafiknätet är genom en framtida bro/överbyggnad mellan Vivalla och Baronbackarna. En sådan länk kan i en framtid möjliggöra en sammankoppling av Vivalla med dels med Lars Wivallius väg, dels Hjärstagatan, som också kan verka som länkar i ett större sammanhang. Denna åtgärd ligger dock bortom den fördjupade översiktsplanens tidshorizont".

När REX-husen iordningsställdes så valde ni att förhindra genomfart på Hjärstavägen, genom trafikhindrande åtgärder, p g a att det blev för mycket trafik på Hjärstavägen i o m bostadsområdet REX tillkomst. Man ville vid den tidpunkten att REX-borna och boende i Baronbackarna skulle använda andra gator än Hjärstavägen som in/ut-fart. Man valde då att styra den trafiken ut mot Hedgatan. Alltså ingen genomfartstrafik genom Gamla Hjärsta, och det tycker jag borde gälla fortfarande.

Hjärstavägens nuvarande standard klarar inte ens av dagens begränsade trafikflöde, utan att vägen har blivit starkt nedsliten. Utöver det så finns det ett fåtal trottoarer längs Hjärstavägen (säkerhetsfråga) och det lär inte gå att förändra med mindre än att ta villatomter i anspråk. Är det så ni tänker?

5. - Under de år jag har bott i Gamla Hjärsta så har vi konsekvent arbetat för att säkra trafiken i området genom farthinder på vissa gator samt begränsad hastighet till 30 km/h. Det har vi gjort för att säkerställa en trafikmässig säker boendemiljö. Inte minst för barnen i Gamla

Hjärsta som ska cykla/gå till närliggande skolor. Tätare trafikflöde i området bidrar till att risken för olyckor ökar. Så vill vi som bor här i Hjärsta inte ha det. Förslagen i översiktsplanen går enligt min mening i motsatt riktning.

Med vänlig hälsning

Roger Thelenius

Apelvägen 34

Kommentar: De kommentarer som förs fram i yttrandet gäller i allt väsentligt den trafikutredning som är bilagd planhandlingen. Trafikutredningen hade som primärt syfte att hantera en förväntad ohållbar trafiksituation i Boglundsängen generellt och på Hedgatan specifikt när handeln kommer att växa fram fullt ut enligt de möjligheter som ges i antagna detaljplaner. De förslag som beskrivs i utredningen skulle medföra att trafiksituationen på Hedgatan kan hanteras när all handel är utbyggd, men de har, som beskrivs, ett antal "bieffekter" som måste tas i beaktande om och när de kan bli aktuella. Troligen behövs inte alla åtgärder genomföras för att hantera en ansträngd trafiksituation i Boglundsängen.

Vänligen se också kommentar till yttrande nr 10.

Tack för att du uppmärksammade felskrivningar i kartan. Dessa har rättats till.

17. Privatpersoner, Maria och Anders Carlsson

Synpunkter på FÖP för Vivalla och Boglundsängen. Ärende Sam 230/2014.

Utveckling av ett område i en växande stad kan vi förstå är nödvändig för att dels bli attraktivare och för att möta de krav nya medborgare har. I förslaget finns anläggande av två nya förskolor på platser som skulle vara lämpade för barnverksamhet och att göra Vivallakullen till ett ställe för motion är något som skulle göra den delen bättre. Men förslaget att öppna Skördevägen för biltrafik med upp till 1500 mer fordon ser vi som en omöjlighet då gatan redan idag är tät trafikerad där ingen håller den hastighetsbegränsning som råder på 30km/tim utan snarare mellan 50-70km/tim. Flera försök med diverse hinder har gjorts och inget dämpar hastigheten, man saktar inte ens ner fast man ser att det går småbarn på trottoaren. Gatan är idag i undermåligt skick, den är smal och kurvig. Vintertid finns ibland inte utrymme att mötas på grund av snövallarna, den plogas inte ofta utan bilarna får köra ner snön, ett undantag har dock varit den här vintern när det faktiskt kom en plogbil och tog bort vallarna och även sand och saltbilen tog sig in en gång, men det är under våra 24 år som boende efter Skördevägen är det första gången vi varit med om det, kan ha hänt någon enstaka gång för många år sedan. Att använda gatan till kollektivtrafik lämpas den kanske enbart till om en sk Flexbuss som hämtar äldre och funktionsnedsatta sattes in.

Vårt förslag är att istället använda sig av den ringled som Vivallaringen utgör och som inte har tät bebyggelse in på knuten. Hjärsta ligger som en fyrkant mellan Dammvägen linje 6, Ekersv. Linje 3 och 4 och Blåbärsvägen som idag inte har en trafikerande busslinje men som tillsammans med Vivallaringen skulle kunna få en busslinje och då kan man från Hjärsta gå till närmaste busshållplats från fyra olika håll, även de i Vivalla skulle få fyra håll att välja vilken buss man vill ta.

De bostäder man vill bygga i begränsad omfattning vid Vivallaringen kan vara okej beroende på vart de hamnar, skogen som finns mellan områdena har ett rikt djurliv, det finns promenadstigar och är utmärkt att vistas i för de barn som ska gå i de tilltänkta förskolorna och ska man även bygga en motionscentral vid Vivallakullen behöver man spara lite av den natur som finns runt i kring. Men skogen behöver skötas så den inte blir tillhåll utan ska kännas säker att vistas i.

Synpunkter inlämnade av:

Maria och Anders Carlsson

Kommentar: Angående Skördevägen, se kommentar till yttrande 10. Förslaget kring busslinjesträckningar tas med som underlag i kommunens kontinuerliga trafikplanering.

Djur- och växtlivet kommer att beaktas i kommande planering av ny bebyggelse i området. Kommunens ekologer deltar alltid i planarbetet.

18. Privatperson, Maria Askroth

Hej! Jag har några synpunkter på er idé om att öppna Skördevägen för mer trafik.

Öppna INTE Skördevägen för mer biltrafik. Vägen är inte dimensionerad för den trafik som kör där nu, så en ökning av bilar och kollektivtrafik vore i stort sett omöjlig. Det är en väldigt smal gata, och under vintertid bildas köer på grund av att det är så trångt.

Jag som använder denna gata dagligen och som bor i anslutning till den upplever redan nu att det är väldigt mycket buskörning med både bilar och mopeder i höga hastigheter, främst under sommartid, mellan Vivalla och Varberga. Jag vågar inte tänka på hur det skulle bli om Skördevägen skulle öppnas mot Vivalla. Mina barn har aldrig fått/kommer inte att få leka i närheten av Skördevägen med den trafik det är nu. Dessutom kommer naturligtvis värdet på vårt hus minska ordentligt på grund av att Vivalla kommer bli som en del av Hjärsta med en bilanslutning mellan områdena.

Tunnlarna är osäkra, men jag tror inte att det kommer att spela någon roll för säkerheten om de byggs bort, det är inte där problemet ligger.

Det enda bra med samtliga förslag kring Hjärsta/Vivalla är förslaget med att förse Vivallakullen med parkering och toaletter. det har vi saknat många gånger när vi varit där och lekt.

Om förslagen går igenom tror jag att ingen kommer att vilja bo kvar!

Med vänlig hälsning Maria Askroth

Kommentar: Med avseende på Skördevägen, se kommentar till yttrande 10.

Genom att ta bort och ersätta tunnlar under Vivallaringen, alternativt komplettera dem med trafiksäkra övergångar, kan den upplevda tryggheten i området öka, vilket är planens ambition.....

19. Privatpersoner, Belinda och Sahit Erdis

Protest mot en öppning av Skördevägen mot Vivallaringen

God dag!

Våra namn är Belinda och Sahit Erdis och vi bor på Nya Hjärsta, Skördevägen 6 A i Örebro.

Vi vill gärna på den här vägen uttrycka våra åsikter angående den nyaste fördjupad översiktsplan (FÖP) för Vivalla och Boglundsängen.

Det som kommer berör oss mest är en öppning av Skördevägen för biltrafiken mot Vivallaringen. Redan idag är trafikbuller så hög att det knappt går att öppna fönstren som ligger mot Skördevägen. Den ljudbelastning som orsakas av mopeder och deras delvis hänsynslösa körningar är särskilt besvärlig. Under vissa dagtider är trafiken så mycket att det är svårt för barn och cyklister att rör sig fritt. Vi vill även påpeka att vi oroar oss för ökat luftförorening framför vår dörr. Allt detta kommer bli värre i och med att öppna Skördevägen för biltrafiken mot Vivallaringe.

Härmed uttrycker vi vår protest och vårt motstånd mot en öppning av Skördevägen.

Med vänliga hälsningar

//Belinda och Sahit Erdis

Kommentar: Beträffande koppling mellan Skördevägen och Vivallaringen hänvisas till bemötande av yttrande nr 10.

20. Privatpersoner, Ewa och Hans Slätmo

Hej

Vi vill som boende i Nya Hjärsta framföra synpunkter på översiktsplanen för Vivalla och Boglundsängen.

Information via Hjärsta Villaägarförening pekar på ett framtida förslag till öppning av Skördevägen för biltrafik mot Vivallaringen med en kraftig ökning av biltrafik genom området som följd. Uppgifter vid ett informationstillfälle i Vivalla centrum den 14/4 tydde på en osäkerhet kring de uppgifterna men vi vill ändå framföra synpunkter på en sådan eventuell förändring. Den person som fanns tillhands vid informationstillfället ställde sig tveksam till de uppgifterna men det finns åtminstone skisser i planen som antyder öppning för biltrafik.

Eftersom vi bor precis i en gatukorsning, Plommonstigen-Skördevägen, kommer en sådan förändring att direkt påverka oss personligen vilket vi inte upplever som en godtagbar eller positiv förändring. Om ökningen blir som det beskrivs från villaägarföreningen med ca 1500 bilar/dygn skulle det få en mycket stor negativ effekt ur flera perspektiv. Bullernivå, avgasnivå och trafikfaran ökat markant liksom att värdet på villorna påverkas negativt. Skördevägen är idag en väldig rak gata som inbjuder till högre hastigheter än rekommenderat. Idag är det 30 km/tim och många har svårt att hålla det nu när gatan är en återvändsgata. Vi undrar då hur ...det skulle fungera med drygt 1500 bilar/dygn som ska köra i 30 km/tim och sedan ta sig ut.....

genom tunneln mot Varberga där det sannolikt skulle behövas trafikljus alt rondell för att ta sig ut?

Dessutom anser vi också att det verkar vara en mycket underligt sätt att lösa trafiksituationen i ett område genom att skapa nya bekymmer i ett närliggande där det dessutom finns höga andel små barn. Det borde vara bättre att eftersträva lösningar där motortrafik inte integreras direkt genom ett område och mellan husbebyggelses om detta skulle innebära .

Vi inser att en bättre trafiklösning i området är angeläget och många av de övriga förslagen är bra.

Vänlig hälsning

Ewa och Hans Slätmo

Kommentar: Beträffande koppling mellan Skördevägen och Vivallaringen hänvisas till bemötande av yttrande nr 10.

21. Privatpersoner, Daniel Forslund och Linda Carlsson

Hej.

Fick för några veckor sedan ett informationsblad från Hjärsta villaägareförening i min postlåda där det stod om förändringar som skulle drabba Hjärsta. Bland annat stod det att politiker i Örebro kommun tagit upp som förslag att man skulle öppna Skördevägen för trafik hela vägen till Vivalla ringen. Då jag och min familj bor på Skördevägen kom detta som en chock för oss.

Vi har bosatt oss på Skördevägen i Nya Hjärsta för att uppfostra våra barn i en lugn och trygg villaområdesmiljö, där barnen ska kunna leka tryggt i våra trädgårdar. Att då få höra att ni vill öppna upp för genomfartstrafik precis utanför vår dörr känns helt befängt.

Öppningen av Skördevägen skulle innebära stora försämringar i den miljö som jag och min familj vill leva i, och som vi vill att våra barn ska växa upp i. Några av de punkter vi anser direkt skulle försämrats och innebära förändringar för vår familj är:

- - Minskad säkerhet för barn i vår trädgård och i villaområdet
 - - Minskad trafiksäkerhet längst Skördevägen
 - - Ökat buller både inomhus och utomhus
 - - Ökad påfrestning och slitage av hus längst Skördevägen som inte är anpassade för genomfartstrafik
 - - Ökad påfrestning och slitage av Skördevägen som inte är stor nog och anpassad för genomfartstrafik. Skördevägen är både för smal och klen för att klara denna trafik på ett sätt som vore bra för vårt villaområde
 - - Ökade föroreningar i vårt villaområde
 - - Ökad risk för inbrott då fler passerar i närhet till våra hem
-
- Försämrad säkerhet för cyklister längst "cykelhuvudled"

- Stort behov av anpassningar av miljön kring och i bostäder belägna på Skördevägen (bullerplank, ljudisolerande fönster, etc.)
- Mer trafik under kvällar, helger och nätter som stör bl.a. nattsömn för hela familjen
- Minskat värdet på villor i området

Trafiken på Skördevägen är redan idag hög och kan ibland vara rent farlig för barn och vuxna i området då bilister inte respekterar rådande hastighetsbegränsningar. Det jag, min familj och alla de grannar vi varit i kontakt med tycker skulle göras är att behålla vägen som den är, men att istället införa fler farthinder utmed Skördevägen för att göra vårt villaområde än trevligare och säkrare.

Det konstigaste med förslaget, speciellt när man ser allt negativt det medför, är att ingen riktigt kan se några positiva saker en öppning av Skördevägen skulle innebära. Genomfarter, och fullt fungerande alternativa rutter, finns redan idag i samma färdriktning som Skördevägen i och med Blåbärsvägen och E20/E18. Dessa vägar har heller inte familjehem inom en meters avstånd från vägkanten.

En annan sak som gör öppningen av Skördevägen otänkbar är att ni planerar att bygga nya förskolor i slutet på vägen som gör att barn och föräldrar, inklusive vår familj, kommer färdas dagligen längst Skördevägen för att komma till och från förskolorna. Att stora mängder barn färdas till fots och på cykellängst denna smala väg, tillsammans med genomfartstrafik är självklart inte ok.

Dokumentet har skickats till Örebro kommun och Hjärsta villaägareförening

Daniel Forslund

Linda Carlsson

Kommentar: Beträffande koppling mellan Skördevägen och Vivallaringen hänvisas till bemötande av yttrande nr 10.

22. Privatperson, Marika

Hejsan!

Jag skulle vilja lämna min synpunkter gällande planen för Vivalla och Boglundsängen.

Jag bor i Nya Hjärsta och de delar av planen som ligger långt härifrån har jag inte satt mig in i och har därför inga synpunkter. När det gäller de förändringar som är tänkta tycker jag att mycket verkar bra som t.ex. nya förskolor, göra platser mer säkra, göra fint vid Vivallakullen och bygga fler bostäder. Det jag motsätter mig är att öppna upp Skördevägen för trafik. Vi är många som bor längst Skördevägen och redan idag åker det tillräckligt med bilar direkt utanför våra bostäder. Det bor många småbarnsfamiljer här och önskan är att det inte blir en än mer

Örebro kommun

2015-10-12

orebro.se



SAM 230/2014

ÖREBRO

trafikerad gata. Om tanken är att underlätta rörligheten mellan områdena så skulle jag föredra att det fanns en busslinje som gick på den befintliga vägen mellan Mellringe och Vivalla/Lundby istället.

Det var allt för mig!

Fortsatt lycka till med planeringen!

Marika

Kommentar: Beträffande koppling mellan Skördevägen och Vivallaringen hänvisas till bemötande av yttrande nr 10.

23. Privatpersoner Thomas och Irene Lindberg,

Hej!

Ang. öppning av Skördevägen.

För oss verkar det ej klokt att skära itu området med genomfartstrafik.

Det blir en mycket osäker väg för barnen till Wallerska skolan.

Vad händer med cykelleden ?

Högerregeln följs ej i dagsläget av bilisterna.

Kollektivtrafik: Endast Skördevägen eller på fler gator i området ?

Tänk till ordentligt.

Hälsningar Thomas och Irene Lindberg

Kommentar: Beträffande koppling mellan Skördevägen och Vivallaringen hänvisas till bemötande av yttrande nr 10.

24. Privatpersoner, Siv och Stig Viberg

Här kommer några synpunkter på den FÖP som gjorts gällande Vivalla och Boglundsängen.

I förslaget finns en idé om att man ska bygga ut barnomsorgen i området genom att bygga en förskola i slutet av Skördevägen och en vid tunneln vid Vivallakullen. Det är en bra idé för att öka integrationen mellan barn i Vivalla, Baronbackarna och Hjärsta. Man talar också om att göra iordning skogsområdet mellan dessa tre områden. Det är också en fin tanke. Detsamma gäller utbyggnaden av Vivallakullen för att det området ska kunna utnyttjas mer effektivt än vad man kan idag.

Man talar också om att bebygga vissa områden omkring Vivallaringen. Det är bra bara man inte tar något av skogsområdena. Dessa behövs för att vi ska få en friskare stadsmiljö, för rekreation och inte minst för de barn som idag växer upp i området.

I förslaget öppnar man för att i en framtid kunna öppna Skördevägen för busstrafik. Det är en

god tanke men Skördevägen är knappast en lämplig gata för bussar. Den är smal och den är ganska trafikerad. Den kommer att bli ännu mer trafikerad om man öppnar en förskola i slutet av gatan. Dessutom har man gjort gatan till huvudcykelstråk. I utredningen som gjordes 2012 gällande cykling i Örebro, påpekar man att det cyklister önskar är en rak gata utan störande trafik. Det rimmar illa med att göra gatan till bussgata. I ert nuvarande förslag öppnar man också för en ev öppning av Skördevägen och då förutsätter jag att man menar att även bilar ska kunna åka genom området från Varberga till Vivalla. Det vore ytterst olämpligt med tanke på miljön och säkerheten för barn i området.

Med vänliga hälsningar

Siv och Stig Viberg

Kommentar: Beträffande koppling mellan Skördevägen och Vivallaringen hänvisas till bemötande av yttrande nr 10.

25, Privatperson, Rebecca

Hej,

Vill här med bidra med min åsikt i era planer på att öppna upp Skördevägen som - genomfartsled: -

Vi flyttade till Nya Hjärsta och Skördevägen i väntans tider. Vi märkte ganska snart att det här är en trafikerad gata redan som det är som infart för alla boende i Nya Hjärta. Vår dotter som nyss fyllt år har fått sin första trehjuling och det är med lite ångest jag inser att vi knappt kommer kunna cykla på gatan vi flyttat till. Men jo, det kan kanske gå kortare stunder. Så här ser läget ut i Nya Hjärsta för tillfället, många unga barnfamiljer flyttar hit eftersom husen i regel är lite billigare än övriga Örebro. Det är bra bussförbindelser och det är nära till city. Motorvägen ligger ett stenkast bort vilket är suveränt. På två år har vi fått sällskap av flera nya grannar som är utlandsfödda. Nya Hjärsta är redan helt ihopkopplat med Varberga och de gamla lämnar och de unga tillkommer, "svenska" som "utländska". På några få minuter kan jag köra ut på motorvägen och på nästa avfart är jag vid City Gross och Vivalla. Vill jag skippa motorvägen (som jag för övrigt inte anser är överbelastad mellan dessa två områden, jag kör den dagligen till och från jobbet) kan jag köra längs Vivalla-ringen och blåbärsvägen hem. Det finns en anledning till att genomfartsleder byggs nära bostadsområdena men inte mitt i där familjer bor, trafikerade bilvägar hör inte ihop med barn som springer fritt mellan husen.

Resultatet om Ni öppnar Skördevägen som genomfartsled och låter 1500 extra bilar per dygn passera, alltså upp till två extra bilar i minuten (om man räknar normala tider mellan 6 och 22), leder till en väldigt osäker bostadsgata. Jag kan med säkerhet säga att mitt hus läggs ut till försäljning, för här vill jag inte att mitt barn ska gå till kompisar för att leka. Och jag flyttar antagligen till ett annat område. Den integration Ni vill ha pågår redan i Nya Hjärsta men den kommer upphöra om ni öppnar upp Skördevägen. Värdena på husen kommer sjunka i hela Nya Hjärsta och området kommer tyvärr anses som mer otryggt än det redan gör. Även om vi valt att flytta hit så anser tyvärr 80 % av våra vänner att de aldrig skulle köpa hus här idag. Hade vi känt till dessa planer innan vi köpte vårt hus och flyttade till Skördevägen hade vi också tillhört de 80 % som inte skulle köpa hus här, åtminstone inte på Skördevägen.

Med vänlig hälsning,

Rebecca, en otroligt besviken boende på Skördevägen

Kommentar: Beträffande koppling mellan Skördevägen och Vivallaringen hänvisas till bemötande av yttrande nr 10.

26, Privatpersoner, Jenny och Jonas Bergdahl

Hej,

Vi har tyvärr inte hunnit sätta oss in i alla detaljer i planen, men vill ändå lämna ett par synpunkter så här i elfte timmen.

Det gäller främst förslaget att öppna upp Skördevägen i Nya Hjärsta till genomfartsled för bil- & ev. busstrafik(!?), vilket vi har väldigt svårt att se några fördelar med och därför starkt motsätter oss (i likhet med många andra vi talat med och som ju framgår av Villaägareföreningens svar). Finns behov av att bygga fler förskolor, exempelvis vid Skördevägens slut, måste det ju gå att göra dem tillgängliga från båda håll utan att göra Skördev till genomfartsled.

På samma sätt som man i Vivalla inte vill öppna upp för ökad biltrafik i området vill även vi i Nya Hjärsta fortsätta bo i ett relativt lågtrafikerat bostadsområde. Det var ju en av anledningarna att vi flyttade hit... det och skogen.

Till skillnad från det förra förslaget som bl.a. handlade om att bygga en fotbollshall i Hjärstaskogen verkar ju detta förslag bl.a. gå ut på att bevara den fantastiska natur som vi är så lyckligt lottade att ha tillgång till "mitt i stan".

Vi ser det som mycket positivt att de nya planerna vad gäller våra skogsområden verkar vara tänkta att bevara och förbättra dem i stället för som tidigare bebygga och förändra dem. Tack för det!

Med vänliga hälsningar

Jenny & Jonas Bergdahl

Kommentar: Beträffande koppling mellan Skördevägen och Vivallaringen hänvisas till bemötande av yttrande nr 10.

27. Privatperson, Karim Barsoum

Angående fördjupningen av översiktsplanen för Vivalla och Bolundsängen, Sam 230/2014

Jag har tagit del av fördjupningen av översiktsplanen för Vivalla och Bolundsängen och har följande synpunkter.

Miljökonsekvens-och trafikutredningen är undermåliga, t ex har man inte utrett vilka fordon som kommer att köras till och från Vivalla via Skördevägen. Man kan tänka sig att den överväldiga majoriteten som kommer att köra Skördevägen mot Vivalla är de boende i Vivalla.

...Jag har fått statistik från Transportstyrelsens vägtrafikregister (i folkmun kallat bilregistret) och statistiken visar att fordonsägarna i Vivalla har äldre och mindre miljövänliga bilar än vad

övriga fordonsägare i Örebro har. En genomsnittlig bil i Vivalla är 15 år gammal och släpper ut mer koldioxid än övriga bilar från andra delar av Örebro. Dessutom är bullret från bilarna i Vivalla högre än från andra bilar från övriga Örebro.

Då husen efter Skördevägen ligger tätt intill vägen kommer luften från avgaserna att i väsentligt avseende märkas av. Framförallt då bilarna från Vivalla släpper ut nästan 16 g/km mer koldioxid än övriga bilar. Att bilarna från Vivalla släpper ut så pass mycket mer koldioxid är anmärkningsvärt. Jag är ingen läkare men skulle ändå definiera det som hälsofarligt. Dessutom kommer bullret att öka (vilket ni redan har konstaterat i utredningen).

Dagens infartsvägar till Vivalla går inte genom ett villaområde utan de går från större vägar utan bostadsbebyggelse. Att ändra på detta och tillåta infarten till Vivalla gå via ett villaområde (Skördevägen) med många barnfamiljer måste ett betydligt bättre underlag av miljökonsekvens- och trafikutredning finnas som beslutsunderlag. Anledningen är att utredningarna saknar väsentliga och betydelsefulla fakta som jag har presenterat och som inte finns med i utredningarna.

Skördevägen går genom ett villaområde med många barnfamiljer och det råder 30 km/h i hastighetsbegränsning. Jag vill påstå att den övervägande delen som kör där inte håller hastigheten, och att sen släppa på ytterligare 1.500 bilar skulle få förödande konsekvenser för alla som bor där, speciellt barnfamiljerna. Skördevägen skulle bli väldig otrygg med den mängden trafik, speciellt då många barn går och cyklar på den.

Utdrag ur vägtrafikregistret

Här är ett utdrag ur Vägtrafikregistret från den 27 april 2015 på personbilar i Vivalla samt i hela Örebro.

	Vivalla	Örebro
Antal personbilar	1.424	63.471
Genomsnittlig årsmodell på personbilarna	2000	2003
Genomsnittligt koldioxidutsläpp på	185,6	169,9
Genomsnittlig bränsleförbrukning på	7,71/100	6,911/100
Genomsnittlig ljudnivå på personbilarna	72 dB(A)	71 dB(A)
Genomsnittlig euroklass på personbilarna	4	5

De specificerade uppgifterna för Vivalla bifogas som bilaga till detta brev. De specificerade uppgifterna för Örebro är på 870 sidor. Om ni vill ta del av dom så hör av er. -

De specificerade uppgifterna för både Vivalla och Örebro finns även i elektroniskt form, om ni vill ta del av dom elektroniskt så hör av er.

Slutsats

Då miljökonsekvens- och trafikutredningen saknar grundläggande och betydelsefulla fakta som har nämnts här ovan och som borde framgå i utredningarna, begär jag att:

1. - I första hand, inte genomföra den rekommenderade åtgärden att knyta ihop Skördevägen med Vivalla. Min begäran bygger på de fakta som presenteras i detta brev.
2. - I andra hand, göra om miljökonsekvens- och trafikutredningen. Bl a bör de fakta som har presenterats i detta brev tas i beaktande då de är väsentliga och avgörande. -

Med vänliga hälsningar -

Karim Barsoum -

Kommentar: Beträffande koppling mellan Skördevägen och Vivallaringen hänvisas till bemötande av yttrande nr 10. Beträffande trafiksituationen hänvisas till svar till yttrande nr 16.

28. Privatperson, Roland Ericsson

Hej!

Jag tycker det är en god tanke att kunna göra en överbyggnad av motorvägen så att man läker - det sår som uppstod när motorvägen en gång anlades. -

Hälsningar -

Roland Ericsson -

Kommentar: Planen ger förutsättningar för en sådan åtgärd om än oklart när och hur.

Ändringar gjorda i antagandehandlingen

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

Övergripande:

- Mindre redaktionella ändringar som inte påverkar planens innehåll och syfte har gjorts i hela - planen. Det handlar exempelvis om rättade stavfel, ändrade sidhänvisningar, ändring av - ordval eller ordalydelse i meningar etc. Dessa ändringar redovisas inte i detalj. -
- Textdokumentet har anpassats till att vara en antagandehandling genom att textavsnitt i - utställningshandlingen som indikerade att planhandlingen var ett förslag har tagits bort. - Exempelvis har "planförslaget" ersatts med "planen" för att förtydliga att det inte längre rör - sig om ett förslag. -
- Framsidan har bytts ut och hela dokumentet har fått ny layout.

Kapitel 3:

- Siffran över antal barn som lever i ekonomiskt utsatta hushåll har uppdaterats från 65 % år - 2012 till 60% år 2013. -

Avsnitt 4.1 om Grönytor och fritid

- I avsnittet som beskriver Vivallakullens utvecklingsmöjligheter har följande förtydligande -mening lagts till avseende placering av förskola: "I kommande planeringskedan behöver förskolans exakta placering utredas vidare."

Örebro kommun -

2015-10-12

orebro.se



ÖREBRO

SAM 230/2014

- Förtydligande över byggnader som bör avlägsnas i den centrala parken och vilka som kan vara kvar. Förtydligandet medför att ställningstagandet har ändrats och lyder: *"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."* Sista meningen ersätts med *"Förskolorna Hallongården och Musikanten ska avlägsnas medan Öknaskolan gymnastiksal kan bevaras och utvecklas som en del i den framtida parken"*.
- Ändring i text och ställningstagande om gräsytan söder om centrum efter synpunkt från fastighetsägaren. Ställningstagandet lyder: *Hela, eller åtminstone den norra delen av gräsytan söder om Vivalla centrum bör utvecklas till park eller parkstråk som förtydligar den öst-västliga gröna stråket som binder samman Boglundsängens naturreservat med Hjärstaskogen, förutsatt att delar av parkeringsbehovet för Kulturarenan kan lösas på annan plats. För genomförande behöver detaljplan 1880-P710 ändras. Vid en planändring bör frågan om det öst-västliga gång- och cykelstråket i förhållande till det nord-sydliga bilstråket utredas och lämpliga lösningar presenteras.*

Avsnitt 4.2 om Skola och förskola

- Tillagd mening på s. 70: *"En annan viktig aspekt att väga in vid placering av skola i norra delen av Boglundsängen är risken för översvämning"*.

Avsnitt 4.4.2

- På s. 85 har ställningstagandet om genomfartsgator i Vivalla förlängts med två meningar. Ställningstagandet lyder: *På enstaka platser i Vivalla kan säckgator bindas samman till nya lågfartsgator i nord-sydlig riktning. Detta sker med varsamhet i förhållande till områdesstrukturen, exempelvis bebyggelsen och utifrån att det centrala grönområdet bibehålls intakt. Om det i framtiden uppstår starka skäl för att frångå ställningstagandet så ska det utredas inför en ny detaljplan. En sådan utredning måste beakta trafiksäkerhet, trafikmiljö, bullerstörning, kulturmiljö, konsekvenser för barn, de boendes önskemål och behov, nyttoeffekt för länstrafikens busslinjetrafikering samt också nyttoeffekt i ett större geografiskt sammanhang.*

Avsnitt 4.6 Övrig infrastruktur.

- Ställningstaganden om att trädplanteringar och ledningsdragningar ska separeras har skärpts enligt synpunkt från E.On. Formuleringen "om möjligt" har strukits.

Avsnitt 4.7 Hantering av dagvatten, översvänningsrisker och skyfall

- Meningen *"Det kan också bli aktuellt att sänka marken utmed Lillån för att skapa ytor som kan magasinera vattenmängder vid höga flöden och hantera dagvatten från Boglundsängen"* har lagts till på s 99.

.....
Ändringar i kartmaterialet: -

- I samtliga kartor har "Utställningshandling" ersatts med "Antagandehandling".
- Karta 11 som visar fordonsflöden har uppdaterats med ny karta från 2014.
- Karta 14 har uppdaterats med en ny förskola som har bebyggts vilket även föranleder ändring av karta 23 där ytan för samma förskola har tagits bort då det inte längre är yta för framtida förskola.
- Kartorna 24, 25 och 29 har ändrat. Ändringarna innebär att fastigheten Kardanen 2 markeras som "Utbyggnadsområde handel" istället för "Utbyggnadsområde blandat", efter synpunkt från tomträttsinnehavaren på fastigheten. Vidare markeras fastigheterna Tanken 2 och 3 som "Utbyggnadsområde blandat" istället för "Utbyggnadsområde verksamheter" till att omfattas av för att bättre överensstämma med gällande detaljplan.
- Karta 25 har även kompletterats med ytor som visar vision att överbygga motorvägen ur gällande översiktsplan som saknades i tidigare upplaga.

Ändringar i övrigt material:

- Kommentarer i samrådsredogörelsen har ändrats efter inkomna synpunkter från Hagaby villaägarförening.