

Byggnadsnämnden

Granskningsutlåtande

Detaljplan för del av Norra bro 15:7 m.fl.

Sammanfattning

Planområdet ligger längs Lilla Ässkogsvägen i Norra Bro cirka 6 km sydost om centrala Örebro. Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för blandad bostadsbebyggelse i form av villor, parhus och radhus. Planförslaget möjliggör för maximalt 56 nya bostäder. Planen kommer även att reglera byggrätter i den befintliga bebyggelsen inom planområdet.

Beslutsunderlag

Se planbeskrivning.

Förslag till beslut

Örebro Stadsbyggnads förslag till Byggnadsnämnden

1. Med stöd av 5 kap 27 § plan- och bygglagen samt Kommunfullmäktiges delegation antar byggnadsnämnden (ärendets namn)
2. Planförslaget bedöms inte medföra en betydande miljöpåverkan i den betydelse som avses i 4 kap 34 § plan- och bygglagen och följaktligen inte behöva innehålla en miljökonsekvensbeskrivning.

Ärendet

Se planbeskrivning.

Handläggning

- Planförslaget har handlagts genom standardförfarande.
- Planförslaget har varit utskickat för samråd till berörda kommunala och statliga organ och myndigheter samt fastighetsägare och övriga berörda under tiden 28 november 2016 – 6 januari 2017.
- Planförslaget har varit utställt för granskning i enlighet med bestämmelserna i 5 kap. 18 § plan- och bygglagen under tiden 24 april

2017 – 12 maj 2017.

- Planförslaget har gjorts tillgängligt för medborgarna på Servicecenter, Örebro Stadsbyggnad, Åbylundsgatan 8A samt orebro.se/detaljplan
- Planförslaget är godkänt på delegation för Kommunstyrelsen.

Inkomna yttrande utan synpunkter har inkommit från:

- Länsstyrelsen Örebro län
- E.ON Värme Sverige AB

Inkomna yttranden med synpunkter har inkommit från:

- Länsstyrelsen



Länsstyrelsen
Örebro län
Helena Siegert
010-224 84 74
helena.siegert@lansstyrelsen.se

1(1)

GRANSKNINGSYTTRANDE

2017-05-04

Dnr. 402-2519-2017

Byggnadsnämnden, Örebro kommun
Box 33400
701 35 ÖREBRO

Detaljplan för fastigheten Norra Bro 15:7 m.fl. (Lilla Ässkogvägen, Norra Bro), Örebro kommun

Detaljplanen har överlämnats till Länsstyrelsen i enlighet med 5 kap. 18 § plan- och bygglagen (PBL). Länsstyrelsen har beretts tillfälle att lämna synpunkter.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att ett antagande av detaljplanen inte kommer att prövas.

De som deltagit i Länsstyrelsens beslut

Detta beslut har fattats av enhetschef Malin Rosén med samhällsplanerare Helena Siegert som föredragande.

Malin Rosén
Enhetschef

Helena Siegert
Samhällsplanerare

- **Tekniska förvaltningen**

Tekniska förvaltningen vill framföra följande synpunkter på granskningsförslaget:

Enligt bifogad dagvattenutredning föreslås det att planområdet ska bli verksamhetsområde för dagvatten. Det bör framgå i planhandlingen.

I dagvattenutredningen saknas det uppgifter på att befintlig recipient klarar avvattningen av den nya exploateringen (inga beräkningar finns med i utredningen). Detta måste utredas innan detaljplanen antas eftersom det kan krävas en yta i planen för fördröjning om områden nedströms inte klarar den nya belastningen.

Kommentar:

Planhandlingen har kompletterats med information om att planområdets ska bli verksamhetsområde för dagvatten.

Bebyggelsen kommer att bestå av småhusbebyggelse vilka har goda möjlighet till infiltration. Det finns yta söder om planområdet som skulle kunna användas till fördröjning om sådana problem skulle uppstå.

- **Skanova**

Generellt önskar Skanova att så långt som möjligt behålla befintliga tele-anläggningar i sitt nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova generellt att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Skanova utgår från att nödvändiga åtgärder i telenät till följd av planförslaget kommer att framgå av planhandlingarna.

Kommentar:

Det är upp till fastighetsägaren/exploatören att ta kontakt med ledningsägaren för en överenskommelse

- **Norra Bro Vägförening (bilaga)**

*Delsvar på Detaljplan för fastigheten Norra Bro 15:7 m.fl.
(Lilla Ässkogsvägen, Norra Bro.*

Detaljplanen kan i nuläget inte godkännas.

Efter senaste mötet med planläggare-exploatörer den 3 maj hos Stadsbyggnad (Paul Göransson), har det ryktesvägen spridits att ägarförhållanden ändrats och att de exploatörer som då var aktuella inte är det i dag.

Omfattningen av antal fastigheter är i nuläget oklart, samt vilka exploatörer som vi skall sluta avtal med är icke namngivna slutgiltigt.

Vid mötet 3 maj infann sig en representant för en exploatör.

Planförslaget möjliggör för 60-80 bostäder enligt underrättelsen från 18 april.

Kommentar

Trafikenheten inom stadsbyggnad måste utreda huruvida det är trafiksäkert att på en genomfartsgata med parallell cykelväg ha så många som elva garageutfarter direkt ut mot genomfartsgatan samt två korsande cykelvägar.

Dessutom ifrågasätts tidigare utredning beträffande ökningen av antal fordonspassager p.g.a. den utökade bebyggelsen. Nuvarande antal fastigheter som trafikerar vägen är ca 17 st.

Dessutom är det tveksamt om nuvarande möjliga vägbredd kan inkludera en bilväg på 5,5m plus en cykelväg på 3,5m. Är detta kontrollerat?

Ref. till tel.samtal med Johanna Thuresson den 4 maj har vägföreningen fått respittid på datumet för inlämnande av svar på underrättelsen. Dock har inget nytt datum angivits.

Efter att J Thuresson inkommit med ett nytt datum kommer vägföreningen att inkomma med ytterligare synpunkter som skall sammanföras med detta preliminära svar.

Kommentar:

Som framgår av planbeskrivningen kommer vägbredden att varieras på Lilla Ässkogsvägen men ambitionen är att få till en 5,5 meter bred vägbana och en 3,5 meter bred gång- och cykelbana på så stora delar som möjligt.

Örebro 19 maj 2017

Granskningsvar för detaljplan Norra Bro 15:7 m.fl. BN 742/2014

1.

I och med att Norra Bro växer bör planläggning av hela Norra Bros vägar göras där Kommunen tar över ansvaret för vägarna så att vägföreningen kan läggas ner. En vägförening kan inte sköta ett för stort område. Man kan jämföra med exempelvis Brickeberg som inte har någon vägförening.

Kommentar:

I dagsläget finns inget beslut om att huvudmannskapet ska ändras i Norra bro men det pågår ett arbete med att se över olika områdets huvudmannskap.

2.

Kommunen bör starkt överväga att själva göra alla vägarbeten som gäller detaljplanen. Detta för att det är inte mindre än tre exploatörer som annars ska komma överens och göra vägarbetena. Det känns som en stor risk för att det blir undermåligt utfört när ingen har huvudansvaret.

Kommentar:

Vägens standard är kommer att regleras i det exploateringsavtal som ska upprättas och utgår från Örebro kommuns riktlinjer avseende väg. När det gäller V/A-utbyggnad är kommunen ansvarig för utbyggnaden.

3.

Detaljplanen innefattar inga nya lekplatser. 60-80 nya bostäder innebär många barn som behöver någonstans att leka. Det verkar orimligt att man kan bygga så många bostäder utan att tänka på lekplatser. I detaljplanen tar man under rubriken "Lek och rekreation" (sid 8) upp att det finns en nedgången asfalterad tennisbana i området. Denna tennisbana används idag för lek och tennis av de boende i området. Men i detaljplanen planeras det för bostäder på ytan, så den kan man inte tillgodoräkna sig som "lek och rekreation" i framtiden.

Kommentar:

Synpunkten är noterad och naturområdet till öster breddas för att kunna rymma en lekplats vilket också kommer ingå i exploateringsavtalet. Referensen till planbeskrivningen på s. 8 beskriver platsens förutsättningar.

4.

I avtalet mellan Kommun och exploatör som det hänvisas till i detaljplanen måste det framgå i vilken ordning de olika delarna ska utföras. Där iordningställande av nya vägar, samt

asfaltering av Lilla ässkogsvägen ska ligga som första åtgärd. Detta för att de boende i området inte ska riskera att få sin tillfartsväg till sina bostäder sönderkörd under byggtiden av det nya området. Samt att alla tunga fordon med transporter måste ha någonstans att vända. Vägen är under all kritik idag, och gör man inte i ordning vägen först finns det risk att den blir totalt sönderkörd under byggtiden.

Kommentar:

Utgångspunkten är att boende ska kunna ta sig till sina fastigheter under byggnationen.

5.

Eftersom området även eventuellt ska byggas ut ytterligare söder om det nya området måste man ta hänsyn till detta redan nu när man planerar tillfartsvägar och VA. Det finns endast en tillfartsväg till området idag. Och den kommer bli väldigt hårt belastad med trafik i och med de nya bostäderna i denna detaljplan. Redan med de tillkommande bostäderna i denna detaljplan kan man ifrågasätta om en tillfartsväg är tillräcklig. Och ska antalet bostäder området öka ytterligare krävs fler tillfartsvägar.

Kommentar:

I ett längre perspektiv är det möjligt att det tillkommer fler tillfartsvägar i området. I förslaget till reviderad översiktsplan är det t.ex. utpekad ett utbyggnadsområde mellan Norra bro och Brickebacken.

6.

Enligt detaljplanen ökar trafikbelastningen från 300 bilar till 600 bilar inklusive de nya bostäderna i planen. Det är en ökning med 100%. Hur är denna beräkning gjord? Eftersom det är 60-80 nya bostäder i den nya planen borde det alltså vara upp mot 80 bostäder som belastar vägen idag. Räknar man hushållen som använder vägen idag blir det mindre än 80 stycken.

Kommentar:

För beräkning av förväntat trafikflödet genererat av nya bostäder enligt detaljplanen har Trafikverkets alstringsverktyg använts. De trafikflöden som presenteras i detaljplanen är redovisade i fordon per dygn. Detta innebär att de 58 nya bostäderna i snitt genererar 5,1 fordonsrörelser per bostad och dygn. Beräkningen är gjord för ett snitt i början av Lilla Ässkogsvägen, innan korsningen med Gällerstavägen, vilket innebär att all trafik som passerar detta snitt räknas med, d.v.s. även befintlig trafik från intilliggande villagator. Trafikflödet avtar västerut längs Lilla Ässkogsvägen.

7.

I detaljplanen på sid 14, jämför man den nya trafikbelastningen på Lilla Ässkogsvägen med

"Boosegatan" i Ormesta. Men det finns en stor skillnad mellan vägarna. Boosegatan har inga utfarter från enskilda fastigheter. Utfarter från fastigheterna i området i Ormesta sker på mindre gator som grenar från Boosegatan. Medans Lilla Ässkogvägen har många utfarter direkt från enskilda fastigheter. Detta innebär att bilar kommer behöva backa direkt ut i en hårt trafikerad gata för att ta sig ut. Detta är en stor risk för kollision både för bilar och för cyklister. Eftersom det är en nedförbacke ner till Gällerstavägen kan cyklister ha svårt att stanna ifall det backar ut en bil som inte ser cyklisten komma nerför backen.

Kommentar:

Referensen till Boosegatan handlar om trafikflöde, d.v.s. antal fordon som passerar per dygn. Det framtida flödet på Lilla Ässkogvägen är inte att klassa som ett stort flöde i jämförelse och kan hittas på ett flertal befintliga villagator i staden.

8.

I detaljplanen på sid 14 m.fl., hänvisar man till en bilaga innehållande en dagvattenutredning. Bilagan saknas dock i utskicket. Det är intressant att veta vad den utredningen säger, med tanke på att detta idag är lägsta punkten i området.

Kommentar:

Dagvattenutredningen har varit möjlig att ta del av via nätet, vilket framgår på s. 3 i planbeskrivningen.

9.

I detaljplanen står det ingenting om hastighetsminskande åtgärder på Lilla Ässkogvägen. Detta måste ses över igen. Det finns flera gång och cykelvägar som korsar Lilla Ässkogvägen. Och barn och boende måste korsa vägen för att ta sig till skolbussen/bussen. Att göra detta i full trafik utan farthinder känns helt fel. Det framgår inte heller att det ska göras övergångsställe eller andra åtgärder i dessa korsningar. Även längre västerut på Lilla Ässkogvägen inom det nya området känns det befogat att bygga någon form av farthinder.

Kommentar:

En bedömning har gjorts att en avsmalning av gatan från dagens ca 8 meter till ca 5,5 meter är en åtgärd som kommer att reducera hastigheten ner mot den skyltade hastigheten 30 km/h. Oskyddade trafikanter kommer dessutom att separeras från biltrafiken via en egen bana vilket ökar säkerheten på sträckan. Att placera ut hastighetsdämpande åtgärder i form av hinder på körbanan har som syfte att sänka hastigheten till 30 km/h och då den avsmalning av gatan bedöms ge motsvarande effekt har ytterligare hastighetssäkringar inte ansetts som nödvändiga. I korsningen Lilla Ässkogvägen/Gällerstavägen där trafikflödet är som störst och där biltrafiken ska sänka hastigheten kommer

dock någon form av hastighetssäkring att byggas i samband med utbyggnaden av cykelstråket längs Gällerstavägen.

10.

I detaljplanen planeras det för en vändzon i väster på Lilla Ässkogvägen för avfallsbämningsfordon och vinterväghållning. (beskrivs bl.a. på sid 15.) Men det finns en fastighet till längre västerut på Lilla Ässkogvägen som både avfallsbämningsfordon och vinterväghållningsfordon måste ta sig till. Så vändzonen kommer inte fylla någon funktion där den är ritad idag. Fordonen måste ändå vända längre västerut.

Kommentar:

Vändzonen handlar om att planen måste säkerställa att fordon kan vända även om det i praktiken sker längre västerut. För att undvika trafik in till privat fastighet har denna möjlighet tillskapats i planen.

11.

I detaljplanen (sid 16) står det att "Gator som går norrut från Lilla Ässkogvägen och angör befintliga fastigheter planläggs som kvartersgator då de inte bedöms vara av allmänt intresse." Detta känns fel när man planerar ett helt nytt område, och då inte planera dessa smågator med samma förutsättningar som de övriga smågatorna i området. Varför skulle dessa gator vara av mindre intresse än några andra? Dessa gator är idag gemensambetsanläggningar, vilket känns helt fel i området som helhet. För att få området enhetligt och samma standard på hela området bör man planera dessa gator med samma förutsättningar som de övriga.

Kommentar:

Gatorna är återvändsgator och är inte av allmänt intresse då de enbart leder till ett mindre antal privata bostäder, utan möjlighet att förlänga gatan. Gatorna håller inte kommunal standard och de inte har tillräckligt stora vändytor för att t.ex. sopbil ska kunna vända. Det är inget som hindrar att dessa gemensambetsanläggningar kan ingå i vägföreningens samfällighet.

12.

I detaljplanen (sid 19) står det att "Exploatören ombesörjer och ansvarar för att allmänna vägar i området anläggs enligt lämplig standard." Vad är det för standard? Här behövs förtydligande vad det är exploatören ska göra. I det avtal som ska skrivas med Exploatören måste det framgå vilken standard som gäller för vägar, samt hur g/c vägar och farthinder ska utformas.

Kommentar:

Standard kommer att anges i avtalet. Utgångspunkten är att gatorna ska följa Örebro kommuns standard.

Kommentar

I planprogrammet från 2006 (Dnr P0067/05) för området mellan Norra Bro och Brickebacken, kan man läsa om, citat: "Kommunens ambition är framförallt att ta fram fler småbustomter, men också bryta stadsbilden av Brickebacken som ett isolerat bostadsområde." I det planprogram som vi skall svara på kan man inte hitta något som kan härledas till den skrivningen.

Jag bifogar en kopia på det planprogrammet med markeringar på utvalda avsnitt.

Varför fullföljdes inte dessa intentioner innan det nu aktuella planförslaget påbörjades?

Kommentar:

Det planprogram som refereras till antogs aldrig av politiken utan var endast ute för samråd. Vissa delar av planprogrammet beslutade man istället skulle ingå i den översiktsplan som antogs några år efteråt. Även i gällande översiktsplan är dessa utbyggnadsområden med. Den här detaljplanen initierades av en privat exploatör och utbyggnad och upprustning av gator och lekplats bekostas av exploatörerna.

I och med att staden växer kan områden som förut ansågs ligga långt från centrum komma att omvärderas och bli mer populära. I den gällande översiktsplanen förespråkas att staden förtätas. Denna plan kan anses vara en förtättningsplan då den ligger i anslutning till befintlig bebyggelse.

- **Jimmy Lindblad**

Följande synpunkter rör utsänd planbeskrivning över "Detaljplan för del av fastigheten Norra Bro 15:7 m.fl. (Lilla Ässkogvägen, Norra Bro)" (ärendenummer BN 742/2014).

Enligt samrådsredogörelsen som är daterad 2017-04-04 har det inkommit synpunkter på att de två kvartersgator som finns inom området (GA:11 och GA:15) bör tas över av Norra Bro vägförening eller av kommunen, samt göras i ordning med samma standard som Lilla Ässkogvägen. Kommunens kommentar på detta var följande: "I Norra Bro är det enskilt huvudmannaskap genom Norra Bro vägförening samt gemensambetsanläggningar vilket innebär att kommunen inte har rådighet över vägarna."

Jag tycker att det låter som en enkel bortförklaring på något som bör lösas på ett bättre sätt. Enligt Boverket gäller följande:

"Om kommunen bestämmer att huvudmannaskapet för de allmänna platserna ska vara enskilt ska detta anges med en planbestämmelse. Det krävs särskilda skäl för en sådan bestämmelse och skälen ska anges i planbeskrivningen. Det ska tydligt framgå vilka avvägningar som gjorts samt vad huvudmannaskapet innebär för dem som blir berörda. Särskilda skäl kan till exempel vara att området är avsett för bostadsbebyggelse som endast används under delar av året, för industriområde eller för att få en enhetlig förvaltning vid ny

eller kompletterande detaljplaneläggning i ett område där det finns enskilt huvudmannaskap sedan tidigare."

Eftersom det här är en ny detaljplan i ett tidigare oplanerat område bör det också "tydligt framgå vilka avvägningar som gjorts". Såvitt jag kan se står det ingenting om detta. Det enda som står i detaljplanen är "Gatorna som går norrut från Lilla Ässkogvägen och angör befintliga fastigheter planläggs som kvartersgator då de inte bedöms vara av allmänt intresse". Jag ser ingen skillnad på dessa gator jämfört med exempelvis gatan söder om Lilla Ässkogvägen i det nya området (blå linje på sida 15 (25)) - eller för all del resterande gator i hela Norra Bro. På vilket sätt är någon av dessa gator av större allmänt intresse än dessa kvartersgator? Eftersom fastigheterna längs kvartersgatorna ingår i detaljplanen bör det vara i kommunens intresse att det finns en fungerande väg, något det inte gör idag då inte ens soppbilen anser den ena av dem vara tillräckligt bra.

På sida 18 (25) står det att det inom varje fastighet ska finnas tillräckligt utrymme för sortering av avfall. Om inte kvartersgatorna byggs om med fungerande vändplan uppfylls inte syftet med denna punkt, eftersom sophämningsfordonen i dagsläget vägrar att åka in på åtminstone den ena kvartersgatan.

Om det nu vore så att kommunen inte har rådighet över vägarna borde samma kommentar kunna tillämpas för samtliga vägar i hela området? Varför går det bra att göra vissa åtgärder men inte andra? Oavsett vem som har huvudmannaskapet över vägarna bör detaljplanen tillgodose att samtliga vägar inom området bör vara ordentliga - något de enligt planbeskrivningen inte föreslås vara.

På sida 20 (25) i planbeskrivningen står det att vägarna "sannolikt" kommer att övertas av kommunen i framtiden. Om en sådan plan redan nu finns bör samtliga vägar göras i ordning enligt kommunens standard, på samma sätt som de nya föreslås byggas. Jag anser dessutom att det är en vag kommentar som endast syftar till att medvetet lugna (eller lura, för den delen) eventuella läsare, vilket i sin tur leder till att färre berörda skickar in synpunkter. Finns det planer på att ta över huvudmannaskapet måste detta framgå. Antingen har kommunen som avsikt att överta huvudmannaskapet för vägarna - och då ska detta naturligtvis in i planbeskrivningen - eller så har kommunen ingen avsikt att överta huvudmannaskapet för vägarna, och då ska skälen till detta tydligt redovisas i planbeskrivningen.

Enligt Lantmäteriet bör en gemensambetsanläggning upphävas när exempelvis en kommun har ändrat en detaljplan och tagit över huvudmannaskapet för vägarna. Eftersom en ny detaljplan nu föreslås, där det står skrivet att kommunen "sannolikt" kommer att ta över huvudmannaskapet för vägarna i framtiden, bör därmed gemensambetsanläggningarna GA:11 och GA:15 upphävas.

Jag anser med andra ord följande:

De två kvartersgator som går norrut från Lilla Ässkogvägen och angör befintliga fastigheter,

bör göras i ordning enligt kommunens standard. Gatorna bör asfalteras och kompletteras med vändplan för exempelvis sophämningsfordon.

Gemensambetsanläggningarna GA:11 och GA:15 bör upphävas.

Örebro kommun bör i samband med detaljplanen överta hundmannaskapet för samtliga vägar i Norra Bro, vilket inkluderar ovan nämnda kvartersgator.

Vidare står det på sida 10 (25) i planbeskrivningen att kommunen planerar att förlänga gång- och cykelbanan längs Gällerstavägen till Lilla Ässkogvägen, samt att kommunen planerar att bygga om bussbållplatsen och öka trafiksäkerheten genom att anlägga en passage över Gällerstavägen. Detta står som förutsättningar, men inte under "Planförslag och förändringar". Jag tycker inte att det framgår ifall detta ska ingå i den här detaljplanen, eller ifall det redan finns befintliga projekt som behandlar detta. Jag ser dock ingenting om detta när jag kollar efter pågående gatuarbeten och trafikprojekt på kommunens hemsida, och anser att meningarna bör omformuleras med referens till pågående eventuella planer - samt att det ska vara en förutsättning att dessa planer genomförs för att den här detaljplanen ska kunna godkännas. Även dessa kommentar har förmodligen till syfte att minska antalet inskickade synpunkter. Det kan liknas med vallöften som aldrig genomförs. Vänligen ändra "planerar" till "ska", samt lägg in detta under "Planförslag och förändringar".

Utöver detta bör även vägbehandling (som slutar vid Broängsvägen) längs Gällerstavägen förlängas till Silver-Anders väg. Detta eftersom trafiken längs Gällerstavägen kommer att öka ytterligare, och då det redan idag är en trafikfara med många cyklister och gångtrafikanter, samt folk som väntar på bussen, på väg till och från industrier som exempelvis Atlas Copco.

Detaljplanens karta innehåller i princip bara bebyggelse. Ett litet dike kan inte anses vara tillräckligt under kapitlet "Natur och friytor". Kommunen bör överväga att inkludera en större naturyta som planläggs som natur, eftersom närheten till skog är en stor anledning till att folk vill bo i Norra Bro.

Kommentar:

Kvartersgatorna planläggs inte som allmän plats utan som kvartersmark. En skillnad mellan dessa gator och de tillkommande är att kvartersgatorna är kopplade till befintlig bebyggelse och fastighetsgränser. I den tillkommande bostadsbebyggelsen kan kommunen säkerställa att gatornas bredd blir enligt kommunens riktlinjer.

Sophanteringen handlar om att det ska finnas utrymme på den egna fastigheten för att hantera hushållets avfall och har inget med kommunens avfallshantering att göra. Det skulle t.ex. vara möjligt att göra en gemensam avfallslösning nere vid Lilla Ässkogvägen.

Gatorna är återvändsgator och är inte av allmänt intresse då de enbart leder till ett mindre antal privata bostäder, utan möjlighet att förlänga gatan. Gatorna håller inte kommunal standard och de inte har tillräckligt stora vändytor för att t.ex. sopbil ska kunna vända. Idag sköts de av gemensamhetsanläggning. Det är inget som hindrar att dessa gemensamhetsanläggningar kan ingå i vägföreningens samfällighet och att iordningställa gatorna efter den standard som önskas. I detaljplanen har prickmark lagts in på de privata fastighetstomterna, vilket möjliggör för en utvidgning av gatan om så önskas. Detta är något som delägarna i samfälligheten kan komma överens om.

I dagsläget finns inget beslut om att huvudmannskapet ska ändras i Norra bro men det pågår ett arbete med att se över olika områdets huvudmannskap.

Örebro kommun planerar att bygga ut cykelvägen längs Gällerstavägen ner till Silver Anders väg under 2018/2019. I projektet kommer belysningen längs sträckan att ses över. Kommunen planerar även att förbättra busshållplatsen. Busshållplatsen för skolbarnen kommer att flyttas ner till Gällerstavägen där en timglashållplats kommer att byggas. En timglashållplats innebär att vägen smalnas av så att bilarna får vänta på bussen när den stannar.

Synpunkten är noterad och naturområdet till öster breddas för att kunna rymma en lekplats.

- **Marina Hallström**

Inkom 2017-05-11

Med den kraftigt ökande biltrafiken medför att vi som bor efter Lilla Ässkogsvägen och närliggande gator kommer inte kunna vistas på våra tomter på grund av ökat avgasutsläpp. Vi flyttade ut hit på landet för att slippa avgaser och dålig miljö för oss som har astma, lung och hjärtsjukdom. Eller måste vi flytta som redan bor här på grund av att Kommunen inte vill utreda andra alternativ.

Jag har pratat med några som bor i området som kommer att byggas ut. De tycker det vore bra med en väg från Rudbecksgatan (Norrköpingsvägen) jag förstår inte problemet.

Vid Ekeby/Kumla går det väldigt bra att svänga vänster när man kommer från Örebro.

Det finns två alternativ till en ny väg till området Norra Bro 15:7 som ska byggas ut. Väg från Rudbecksgatan (Norrköpingsvägen) eller fortsätta från Saxonsväg in genom skogen.

Det är viktigt att Örebro Kommun gör en långsiktig planering för en ny väg till området Norra Bro 15:7 m fl.

Vad jag hört kommer ytterligare utbyggnad av området att göras.

Inkom 2017-05-17

Med den kraftigt ökande biltrafiken medför att vi som bor efter Lilla Ässkogsvägen och närliggande gator kommer inte kunna vistas på våra tomter på grund av ökat avgasutsläpp. Vi flyttade ut hit på landet för att slippa avgaser och dålig miljö för oss som har astma, lung och hjärtsjukdom. Eller måste vi flytta som redan bor här på grund av att Kommunen inte vill utreda andra alternativ.

Jag har pratat med några som bor i området som kommer att byggas ut. De tycker det vore bra med en väg från Rudbecksgatan (Norrköpingsvägen) jag förstår inte problemet.

Vid Ekeby/Kumla går det väldigt bra att svänga vänster när man kommer från Örebro.

Det finns två alternativ till en ny väg till området Norra Bro 15:7 som ska byggas ut. Väg från Rudbecksgatan (Norrköpingsvägen) eller fortsätta från Saxonsväg in genom skogen.

Jag har hört att det finns funderingar på att det kan bli en genomfarts gata från Rudbecksgatan (Norrköpingsvägen) till Atlas Copco. Om det skulle visa sig att det blir så då går det väl att sätta upp en vägskylt med genomfartstrafik förbjuden.

Det är viktigt att Örebro Kommun gör en långsiktig planering för en ny väg till området Norra Bro 15:7 m fl.

Det är oklart hur många boenden som kommer att byggas. Det pratades om ca 60 - 80 boenden och att radbus kanske ska byggas där också.

80 boenden \times 2 bilar = 160 bilar \times 2 till och från jobbet = 320 bilar som kommer åka Lilla Ässkogsvägen. Har de dessutom aktiviteter 1 gång per dag blir det ytterligare 160 bilar som åker på Lilla Ässkogsvägen det blir ca 480 passager per dag utanför vårt hus.

Gång och cykelbana som Kommunen har planerat på Lilla Ässkogsvägen är inte bra, det är att invägga folk i falsk trygghet eftersom det är så många utfarter från de boende efter Lilla Ässkogsvägen. Olycksriskerna ökar markant.

Vad jag hört kommer ytterligare utbyggnad av området att göras.

Kommentar:

Stadsbyggnad har bedömt att Lilla Ässkovägen kan hantera det tillkommande trafikflödet som planen medför. En ombyggnation av gatan kommer göras med syfte att få ner hastigheten på biltrafiken och erbjuda en separerad gång- och cykelbana för oskyddade trafikanter. I ett längre perspektiv är det möjligt att det tillkommer fler tillfartsvägar i området. I förslaget till reviderad översiktsplan är det t.ex. utpekade ett utbyggnadsområde mellan Norra bro och

Brickebacken, i vilket nya gatukopplingar kommer utredas.

I planen planeras en ny gång- och cykelväg mellan det nya området ner till busshållplatsen Lilla Ässkogsvägen. Busshållplatsen planeras få en ökad standard och säkerhet. Dessutom planerar kommunen att under 2018/2019 bygga ut cykelbanan längs Gällerstavägen. Dessa åtgärder erbjuder boende i Norra Bro bättre kommunikationer med cykel och med buss till Örebro vilket kan bidra till att fler väljer att låta bilen stå.

Efter granskningen har planen reglerats med en bestämmelse om max antal bostäder. Totalt kan det tillkomma 56 nya bostäder.

- **Margareta Fredriksson**

Som ägare till fastigheten Almbro 1:14, Lilla Ässkogsvägen 19 har jag synpunkter på planerna att öka trafiken på nämnda väg.

Jag har garauppfart/ nedfart direkt på Lilla Ässkogsvägen med begränsad sikt från väster. Då trafiken kommer att öka markant kommer jag att få backa ut bilen med risk för liv och lem. Kanske kan jag då få ett trafikljus, men betydligt bättre vore att bygga en ny väg med anslutning till Norrköpingsvägen.

Kommentar:

Stadsbyggnad har bedömt att Lilla Ässkogsvägen kan hantera det tillkommande trafikflödet som planen medför. En ombyggnation av gatan kommer göras med syfte att få ner hastigheten på biltrafiken och erbjuda en separerad gång- och cykelbana för oskyddade trafikanter.

I ett längre perspektiv är det möjligt att det tillkommer fler tillfartsvägar i området. I förslaget till reviderad översiktsplan är det t.ex. utpekade ett utbyggnadsområde mellan Norra bro och Brickebacken, i vilket nya gatukopplingar kommer utredas.

- **Thed Nilsson**

1.

I och med att Norra Bro växer ska det enskilda huvudmannskapet genom Norra Bro vägförening upphöra och istället ska kommunalt huvudmannskap inträda. Därför borde en planläggning av hela Norra Bros vägar göras där Kommunen tar över ansvaret för vägarna så att vägföreningen kan läggas ner. En vägförening kan inte sköta ett för stort område. Man kan jämföra med exempelvis Brickeberg som inte har någon vägförening.

Kommentar:

I dagsläget finns inget beslut om att huvudmannskapet ska ändras i Norra bro

men det pågår ett arbete med att se över olika områdens huvudmannaskap.

2.

Kommunen bör starkt överväga att själva göra alla vägarbeten som gäller detaljplanen. Detta för att det är inte mindre än tre exploatörer som annars ska komma överens och göra vägarbetena. Det känns som en stor risk för att det blir undermåligt utfört när ingen har huvudansvaret.

Kommentar:

Vägens standard kommer att regleras i det exploateringsavtal som ska upprättas och utgår från Örebro kommuns riktlinjer avseende väg. När det gäller V/A-utbyggnad är kommunen ansvarig för utbyggnaden.

3.

Detaljplanen innefattar inga nya lekplatser. 60-80 nya bostäder innebär många barn som behöver någonstans att leka. Det verkar orimligt att man kan bygga så många bostäder utan att tänka på lekplatser. I detaljplanen tar man under rubriken "Lek och rekreation" (sid 8) upp att det finns en nedgången asfalterad tennisbana i området. Denna tennisbana används idag för lek och tennis av de boende i området. Men i detaljplanen planeras det för bostäder på ytan, så den kan man inte tillgodoräkna sig som "lek och rekreation" i framtiden.

Kommentar:

Synpunkten är noterad och naturområdet till öster breddas för att kunna rymma en lekplats vilket också kommer ingå i exploateringsavtalet. Referensen till planbeskrivningen på s. 8 beskriver platsens förutsättningar.

4.

I avtalet mellan Kommun och exploatör som det hänvisas till i detaljplanen måste det framgå i vilken ordning de olika delarna ska utföras. Där iordningställande av nya vägar, samt asfaltering av Lilla Ässkogvägen ska ligga som första åtgärd. Detta för att de boende i området inte ska riskera att få sin tillfartsväg till sina bostäder sönderkörd under byggtiden av det nya området. Samt att alla tunga fordon med transporter måste ha någonstans att vända. Vägen är under all kritik idag, och gör man inte i ordning vägen först finns det risk att den blir totalt sönderkörd under byggtiden.

Kommentar:

Utgångspunkten är att boende ska kunna ta sig till sina fastigheter under byggnationen.

5.

Eftersom området även eventuellt ska byggas ut ytterligare söder om det nya området måste man ta hänsyn till detta redan nu när man planerar tillfartsvägar och V/A. Det finns endast en tillfartsväg till området idag. Och den kommer bli väldigt hårt belastad med trafik i och

med de nya bostäderna i denna detaljplan. Redan med de tillkommande bostäderna i denna detaljplan kan man ifrågasätta om en tillfartsväg är tillräcklig. Och ska antalet bostäder området öka ytterligare krävs fler tillfartsvägar.

Kommentar:

I ett längre perspektiv är det möjligt att det tillkommer fler tillfartsvägar i området. I förslaget till reviderad översiktsplan är det t.ex. utpekad ett utbyggnadsområde mellan Norra bro och Brickebacken.

6.

Enligt detaljplanen ökar trafikbelastningen från 300 bilar till 600 bilar inklusive de nya bostäderna i planen. Det är en ökning med 100%. Hur är denna beräkning gjord? Eftersom det är 60-80 nya bostäder i den nya planen borde det alltså vara upp mot 80 bostäder som belastar vägen idag. Räknar man hushållen som använder vägen idag blir det mindre än 80 stycken.

Kommentar:

För beräkning av förväntat trafikflödet genererat av nya bostäder enligt detaljplanen har Trafikverkets alstringsverktyg använts. De trafikflöden som presenteras i detaljplanen är redovisade i fordon per dygn. Detta innebär att de 58 nya bostäderna i snitt genererar 5,1 fordonsrörelser per bostad och dygn. Beräkningen är gjord för ett snitt i början av Lilla Ässkogsvägen, innan korsningen med Gällerstavägen, vilket innebär att all trafik som passerar detta snitt räknas med, d.v.s. även befintlig trafik från intilliggande villagator. Trafikflödet avtar västerut längs Lilla Ässkogsvägen.

7.

I detaljplanen på sid 14, jämför man den nya trafikbelastningen på Lilla Ässkogsvägen med "Boosegatan" i Ormesta. Men det finns en stor skillnad mellan vägarna. Boosegatan har inga utfarter från enskilda fastigheter. Utfarter från fastigheterna i området i Ormesta sker på mindre gator som grenar från Boosegatan. Medans Lilla Ässkogsvägen har många utfarter direkt från enskilda fastigheter. Detta innebär att bilar kommer behöva backa direkt ut i en hårt trafikerad gata för att ta sig ut. Detta är en stor risk för kollision både för bilar och för cyklister. Eftersom det är en nedförbacke ner till Gällerstavägen kan cyklister ha svårt att stanna ifall det backar ut en bil som inte ser cyklisten komma nerför backen.

Kommentar:

Referensen till Boosegatan handlar om trafikflöde, d.v.s. antal fordon som passerar per dygn. Det framtida flödet på Lilla Ässkogsvägen är inte att klassa som ett stort flöde i jämförelse och kan hittas på ett flertal befintliga villagator i staden.

Stadsbyggnad har bedömt att Lilla Ässkovägen kan hantera det tillkommande trafikflödet som planen medför. En ombyggnation av gatan kommer göras

med syfte att få ner hastigheten på biltrafiken och erbjuda en separerad gång- och cykelbana för oskyddade trafikanter.

8.

I detaljplanen på sid 14 m.fl., hänvisar man till en bilaga innehållande en dagvattenutredning. Bilagan saknas dock i utskicket. Det är intressant att veta vad den utredningen säger, med tanke på att detta idag är lägsta punkten i området.

Kommentar:

Dagvattenutredningen har varit möjlig att ta del av via nätet, vilket framgår på s. 3 i planbeskrivningen.

9.

I detaljplanen står det ingenting om hastighetsminskande åtgärder på Lilla Ässkogsvägen. Detta måste ses över igen. Det finns flera gång och cykelvägar som korsar Lilla Ässkogsvägen. Och barn och boende måste korsa vägen för att ta sig till skolbussen/bussen. Att göra detta i full trafik utan farthinder känns helt fel. Det framgår inte heller att det ska göras övergångsställe eller andra åtgärder i dessa korsningar. Även längre västerut på Lilla Ässkogsvägen inom det nya området känns det befogat att bygga någon form av farthinder.

Kommentar:

En bedömning har gjorts att en avsmalning av gatan från dagens ca 8 meter till ca 5,5 meter är en åtgärd som kommer att reducera hastigheten ner mot den skyltade hastigheten 30 km/h. Oskyddade trafikanter kommer dessutom att separeras från biltrafiken via en egen bana vilket ökar säkerheten på sträckan. Att placera ut hastighetsdämpande åtgärder i form av hinder på körbanan har som syfte att sänka hastigheten till 30 km/h och då den avsmalning av gatan bedöms ge motsvarande effekt har ytterligare hastighetssäkringar inte ansetts som nödvändiga. I korsningen Lilla Ässkogsvägen/Gällerstavägen där trafikflödet är som störst och där biltrafiken ska sänka hastigheten kommer dock någon form av hastighetssäkring att byggas i samband med utbyggnaden av cykelstråket längs Gällerstavägen.

10.

I detaljplanen planeras det för en vändzon i väster på Lilla Ässkogsvägen för avfallshämtningsfordon och vinterväghållning. (beskrivs bl.a. på sid 15.) Men det finns en fastighet till längre västerut på Lilla Ässkogsvägen som både avfallshämtningsfordon och vinterväghållningsfordon måste ta sig till. Så vändzonen kommer inte fylla någon funktion där den är ritad idag. Fordonen måste ändå vända längre västerut.

Kommentar:

Vändzonen handlar om att planen måste säkerställa att fordon kan vända även om det i praktiken sker längre västerut. För att undvika trafik in till privat fastighet har denna möjlighet tillskapats i planen.

11.

I detaljplanen (sid 16) står det att "Gator som går norrut från Lilla Ässkogvägen och angör befintliga fastigheter planläggs som kvartersgator då de inte bedöms vara av allmänt intresse." Detta känns fel när man planerar ett helt nytt område, och då inte planera dessa smågator med samma förutsättningar som de övriga smågatorna i området. Varför skulle dessa gator vara av mindre intresse än några andra? För att få området enhetligt och samma standard på hela området bör man planera dessa gator med samma förutsättningar som de övriga. Det framgår inte tydligt av detaljplanen om dessa gator ingår ett kommunalt, eller enskilt huvudmannaskap, och i så fall vilket?!

Enligt Plan- och bygglagen (PBL) 4 kap:

7 § Kommunen ska vara huvudman för allmänna platser. Kommunen får dock, om det finns särskilda skäl för det, i detaljplanen bestämma att huvudmannaskapet i stället ska vara enskilt för en eller flera allmänna platser. Lag (2014:900)

Text hämtad från Boverkets hemsida:

Huvudregeln är att kommunen är huvudman för de allmänna platserna. Detta anges direkt i plan- och bygglagen och i de fall planen ska ha kommunalt huvudmannaskap, ska det därför inte finnas någon planbestämmelse om huvudmannaskap. Däremot är det lämpligt att det nämns i genomförandedelen i planbeskrivningen att huvudmannaskapet är kommunalt.

Om det finns särskilda skäl kan någon annan än kommunen vara huvudman, så kallat enskilt huvudmannaskap. Detta måste anges genom en planbestämmelse. Ska en allmän plats ha enskilt huvudmannaskap är det viktigt att kommunen motiverar de särskilda skälen i planbeskrivningen.

Kommentar: I detaljplanen framgår det inga särskilda skäl varför dessa "kvartersgator" ska planeras annorlunda från de övriga vägarna. Eftersom detta sedan tidigare är ett oplanerat område, ska det framgå i denna plan om dessa "kvartersgator" ska planeras annorlunda. Kommunen har endast svarat med en kommentar i samrådsredogörelsen att:

"I Norra Bro är det enskilt huvudmannaskap genom Norra Bro vägförening samt gemensambetsanläggningar vilket innebär att kommunen inte har rådighet över vägarna."

Men eftersom detta område med dessa "kvartersgator" inte är detaljplanerade sedan tidigare, stämmer inte detta överens med vad som står i Plan- och bygglagen.

Text hämtad från Boverkets hemsida:

Om kommunen bestämmer att huvudmannaskapet för de allmänna platserna ska vara enskilt ska detta anges med en planbestämmelse. Det krävs särskilda skäl för en sådan bestämmelse och skälen ska anges i planbeskrivningen. Det ska tydligt framgå vilka avvägningar som gjorts samt vad huvudmannaskapet innebär för dem som blir berörda. Särskilda skäl kan till exempel vara att området är avsett för bostadsbebyggelse som endast används under delar av året, för industriområde eller för att få en enhetlig förvaltning vid ny

eller kompletterande detaljplaneläggning i ett område där det finns enskilt huvudmannaskap sedan tidigare.

Kommentar: Eftersom alla andra vägar i området förvaltas genom enskilt huvudmannaskap av Norra Bro vägförening, borde även dessa vägar göra det. Och om kommunen i framtiden tar över huvudmannaskapet i Norra Bro borde även dessa "kvartersgator" också ingå.

I detaljplanen framgår det inte alls vilka särskilda skäl kommunen har för att planera dessa vägar annorlunda. Den enda anledningen som finns med är att de "inte bedöms vara av allmänt intresse." Men den kommentaren skulle väl i så fall gälla samtliga gator i hela Norra Bro? Det är ingen skillnad på dessa "kvartersgator" och andra gator i Norra Bro. De är alla vägar till bostäder. Det framgår inte heller i detaljplanen vad det innebär för dem som blir berörda, vilket är en direkt avvikelse från Plan- och bygglagen.

Kommentar:

Kvartersgatorna planläggs inte som allmän plats utan som kvartermark. En skillnad mellan dessa gator och de tillkommande är att kvartersgatorna är kopplade till befintlig bebyggelse och fastighetsgränser. I den tillkommande bostadsbebyggelsen kan vi säkerställa att gatornas bredd blir enligt kommunens riktlinjer.

Gatorna är återvändsgator och är inte av allmänt intresse då de enbart leder till ett mindre antal privata bostäder, utan möjlighet att förlänga gatan. Idag sköts de av gemensamhetsanläggning. Det är inget som hindrar att dessa gemensamhetsanläggningar kan ingå i vägföreningens samfällighet och att iordningställa gatorna efter den standard som önskas. I detaljplanen har prickmark lagts in på de privata fastighetstomterna, vilket möjliggör för en utvidgning av gatan om så önskas. Detta är något som delägarna i samfälligheten kan komma överens om.

Det kommer inte bli någon skillnad från hur det är idag. I genomförandebeskrivningen framgår hur berörda fastigheter påverkas av detaljplanen.

12.

*I detaljplanen (sid 19) står det att "Exploatören ombesörjer och ansvarar för att allmänna vägar i området anläggs enligt **lämplig standard.**" Vad är det för standard? Här behövs förtydligande vad det är exploatören ska göra. I det avtal som ska skrivas med Exploatören måste det framgå vilken standard som gäller för vägar, samt hur g/c vägar och farthinder ska utformas.*

Kommentar:

Standard kommer att anges i avtalet. Utgångspunkten är att gatorna ska följa kommunens standard.

- **Stefan Anastasio Ässkogen**

Synpunkter i detaljplan Norra bro 15:7mfl.

1. *I första utskicket utgör förslaget förutsättningar för 25-30 bostäder.*

- Nu står det att planens syfte är 60-80 bostäder vilket starkt ifrågasätts då det på utritad yta med detaljplanens förutsättningar omöjliggör så många bostäder. Max antal hushåll per kvarter/ inritad stortomt bör redovisas innan antagande.

-

2. *Tekniska nämnden har kommenterat. ” la ässkogsvägen ska i västra*

- kanten av planområdet anslutas med en vändzon, dimensionerad för avfallshämtningsfordon och vinterväghållning”

- vårt hushåll ligger ytterligare 100m längre västerut och vi har gärna öven i fortsättningen väghållning och avfallshämtning.

- Vändzonen bör även dimensioneras för lastbilar med släp för kommande busbyggen om planen blir av. Tungtransporter kommer INTE ha möjlighet att vända längre väster ut på L:a Ässkogsv.

Kommentar:

1. Inför antagande har detaljplanen kompletteras med en bestämmelse om max antal bostäder. Det kan totalt tillkomma 56 nya bostäder. Det är också möjligt att det blir färre om tomterna avses att styckas till villatomter.

2. Vändzonen handlar om att planen måste säkerställa att fordon kan vända även om det i praktiken sker längre västerut. Framkomlighet under byggtiden för boende i området regleras inte i detaljplan, men synpunkterna vidarebefordras till exploatören.

- **Niclas och Anna Lindqvist**

Hej!

Vi bor på Lilla Ässkogsvägen 13 och har två små barn. Vi har redan nu märkt en stor ökning av trafiken sen de nya busen kommit längre ner på gatan/ grusvägen. Därför blir vi bekymrade när vi hör att det ska byggas ca 80 hushåll till. Därför tycker vi att det är ett bra förslag att stänga av vägen efter Fredrikssons (19) och istället släppa in trafik från väg 51 eller göra en ny väg från Gällerstavägen längre bort. Vi anser att det blir farligt att bo där vi bor annars med tanke på alla utfarter och skolbuss. Vägen är för smal att göra gång och cykelväg av och det är många in och utfarter utmed Lilla Ässkogsvägen. Vi hoppas att ni tar detta i beaktande när ni tar beslut om de nya byggnationerna!

Kommentar:

Inför antagande har detaljplanen kompletteras med en bestämmelse om max antal bostäder. Det kan totalt tillkomma 56 nya bostäder. Det är också möjligt att det blir färre om tomterna avses att styckas till villatomter.

Stadsbyggnad har gjort bedömningen att det inte är aktuellt att planlägga för en ny vägkoppling i den här detaljplanen då Lilla Ässkogsvägen bedöms klara av det tillkommande trafikflödet. Området mellan Brickebacken och Norra Bro är dock utpekade i förslag till ny översiktsplan som varit ute på samråd vilket kan innebära att det i framtiden kan komma till nya vägkopplingar till området. Aktuellt planförslag omöjliggör inte detta.

Enligt Stadsbyggnads bedömning är det möjligt att tillskapa en gång- och cykelväg längs Lilla Ässkogsvägen genom att minska på körbanans bredd. I samråd med trafikenheten bedömer Stadsbyggnad att det är tillräckligt med en körbana på 5,5 meter och en gång- och cykelbana på 3,5 meter. På grund av Lilla Ässkogsvägens varierande bredd är det möjligt att bredden kan bli något mindre på vissa ställen, men utgångspunkten ska vara angivna mått.

En ombyggnation av gatan ska genomföras med syfte att få ner hastigheten på biltrafiken och erbjuda en separerad gång- och cykelbana ner till busshållplatsen. Kommunen kommer under 2018 att flytta ut busshållplatsen för skollbuss till Gällerstavägen och åtgärder för att göra denna säker kommer vidtas. Dessutom planerar kommunen att under 2018/2019 bygga ut cykelbanan längs Gällerstavägen, vilken kommer knyta an till Lilla Ässkogsvägen. Dessa åtgärder kommer erbjuda boende i Norra Bro bättre kommunikationer med cykel och med buss till Örebro vilket kan bidra till att fler väljer att låta bilen stå.

- **Sebastian Söderlund, Sara Andersson**

*Synpunkter på detaljplan för del av fastigheten Norra Bro 15:7 m.fl.
(granskningstid förlängd):*

- *Då alla vägar i området förvaltas genom enskilt huvudmannaskap av Norra Bro vägförening, borde även kvartersgatorna norrut från Lilla Ässkogsvägen göra det. Om kommunen i framtiden tar över huvudmannaskapet i Norra Bro borde även dessa "kvartersgator" ingå, enligt oss. Att de "inte bedöms vara av allmänt intresse" låter för oss orimligt, det är ingen skillnad på dessa "kvartersgator" och andra gator i Norra Bro. De är alla vägar till bostäder.*
- *Kommunen bör starkt överväga att själva göra vägarbeten som gäller detaljplanen. Detta för att det har framkommit att det är fler exploatörer som annars ska*

komma överens och göra utbyggnaderna. Det känns som en stor risk för att det blir undermåligt utfört om ingen har huvudansvaret.

- *Finns det någon kontrollfunktion som kontrollerar arbetet som "exploatörer" utför åt Örebro kommun? "Exploatören ombesörjer och ansvarar för att allmänna vägar anläggs enligt lämplig standard", finns det något som reglerar detta?*
- *Det bör tydligt framgå att ny vägstruktur bör ingå som första åtgärd innan byggnation påbörjas. Lilla Ässkogvägen är idag redan för hårt trafikerat och slitaget är stort då nuvarande vägförening inte prioriterar detta alls trots vädjan från de boende.*
- *Nya lekplatser bör planeras in då det inte finns någon i förslaget.*
- *Dagvattenutredningen som har gjorts har vi inte sett några åtgärder på hittills.*
- *Vändzonen som planeras västerut på Lilla Ässkogvägen är ej tillräcklig.*
- *Varför gör inte kommunen denna detaljplan samt vägplanering för området komplett direkt? De synpunkter om ytterligare byggnation västerut från Lilla Ässkogvägen som vi tagit del av tidigare, skulle innebära en betydligt större belastning på områdets vägar. Det skulle vara bättre att se det som en helhetslösning med alltifrån vägar och VA-utbyggnad.*

Kommentar:

Kvartersgatorna planläggs inte som allmän plats utan som kvartersmark. En skillnad mellan dessa gator och de tillkommande är att kvartersgatorna är kopplade till befintlig bebyggelse och fastighetsgränser. I den tillkommande bostadsbebyggelsen kan kommunen säkerställa att gatornas bredd blir enligt kommunens riktlinjer.

Gatorna är återvändsgator och är inte av allmänt intresse då de enbart leder till ett mindre antal privata bostäder, utan möjlighet att förlänga gatan. Gatorna håller inte kommunal standard och de inte har tillräckligt stora vändytor för att t.ex. sopbil ska kunna vända. Idag sköts de av gemensamhetsanläggning. Det är inget som hindrar att dessa gemensamhetsanläggningar kan ingå i vägföreningens samfällighet och att iordningställa gatorna efter den standard som önskas. I detaljplanen har prickmark lagts in på de privata fastighetstomterna, vilket möjliggör för en utvidgning av gatan om så önskas. Detta är något som delägarna i samfälligheten kan komma överens om.

Vägens standard kommer att regleras i det exploateringsavtal som ska upprättas och utgår från Örebro kommuns riktlinjer avseende väg. I avtalet kommer även en kontrollfunktion finnas. När det gäller V/A-utbyggnad är

kommunen ansvarig för utbyggnaden.

Synpunkten om lekplats är noterad och naturområdet till öster breddas för att kunna rymma en lekplats.

Dagvattenutredningen är kopplad till det tillkommande bebyggelseområdet.

I ett längre perspektiv är det möjligt att det tillkommer fler tillfartsvägar i området. I förslaget till reviderad översiktsplan är det t.ex. utpekad ett utbyggnadsområde mellan Norra bro och Brickebacken. Just den här detaljplanen har initierats av en privat exploatör som bekostar upprustning och utbyggnad av vägarna samt lekplats.

- **Jaak Lotarev (bilaga)**

Föreliggande detaljplan är nu föremål för granskning. Som boende och fastighetsägare på Lilla Ässkogsvägen 11 bör förslaget att göra lokalgatan Lilla Ässkogsvägen till genomfartsled till det nya planerade bostadsområdet dras tillbaka. Redan nu, med den nya bebyggelsen, har trafiken ökat markant. Flertalet fordon överskrider rådande hastighetsbegränsning 30 km/ timme i båda riktningar. Större entreprenad- och arbetsfordon trafikerar också vägen vilket förorsakar smuts, buller och uppvirvlande damm. Under den fleråriga genomförandetiden torde den trafiken öka.

Lilla Ässkogsvägen har en puckel där asfaltsbeläggningen tar slut vilket gör att mötande fordon och fotgängare har dålig sikt. Vid och efter puckeln västerut är vägen mycket smal. Gatan svänger vid infarten från Lindervägen och försämrar sikten från båda håll. 14 bushåll vid den asfalterade delen har utfart mot gatan. Besökande till fastigheterna parkerar på båda sidor av gatan. På eftermiddagarna råder bländande motljus vid färd västerut vid soligt väder året om. Två för Norra Bro centrala cykelbanor kommer in på gatan söderifrån. En busshållplats för skolbarn ligger bredvid grönytan som används framför allt av barn. Hela den sluttande gatan används ofta av barn som leker och cyklar. Den i Norra Bro centrala gatan trafikeras och korsas av fotgängare och cyklister. Att göra en matarled för biltrafik tvärs igenom bostadsområdet Norra Bro borde inte vara en lösning i tiden. Ett stort antal kallstartade fordon kommer att passera rakt igenom ett bostadsområde på morgnarna och återvända flera gånger dagligen vilket ökar luftföroreningarna. Alla berörda kommer att dagligen i stor utsträckning utsättas för risker och irritation i trafiksituationen.

Att göra en cykel- och gångväg från det planerade bostadsområdet med anslutning till den asfalterade delen av Lilla Ässkogsvägen skulle däremot vara en god lösning för dem som ska till busshållplatsen vid Gällerstavägen eller åka vidare med cykel. En förlängning av cykelbanan längs Gällerstavägen fram till Lilla Ässkogsvägen är också en bra föreslagen lösning. En fortsättning av cykel- och gångbanan ända ner till cykeltunneln vid Almbro skulle anknyta den södra delen av kommunen och även Kumlas Ekeby vilket skulle möjliggöra cykeltrafik i ett stort område. Den nuvarande Gällerstavägen är mycket krokig,

smal och hårt trafikerad. I Fällersta ökar bebyggelsen. Trafiken torde också öka efter den påbörjade utbyggnaden av industriområdet öster om Norra Bro. I föreliggande detaljplan framgår att flera nya detaljplaner är initierade i det aktuella området. Där markeras också två tillfarter till nya områden med svarta pilar. En utbyggnad söder om planområdet beskrivs också. Trafikmängden torde öka markant i hela området.

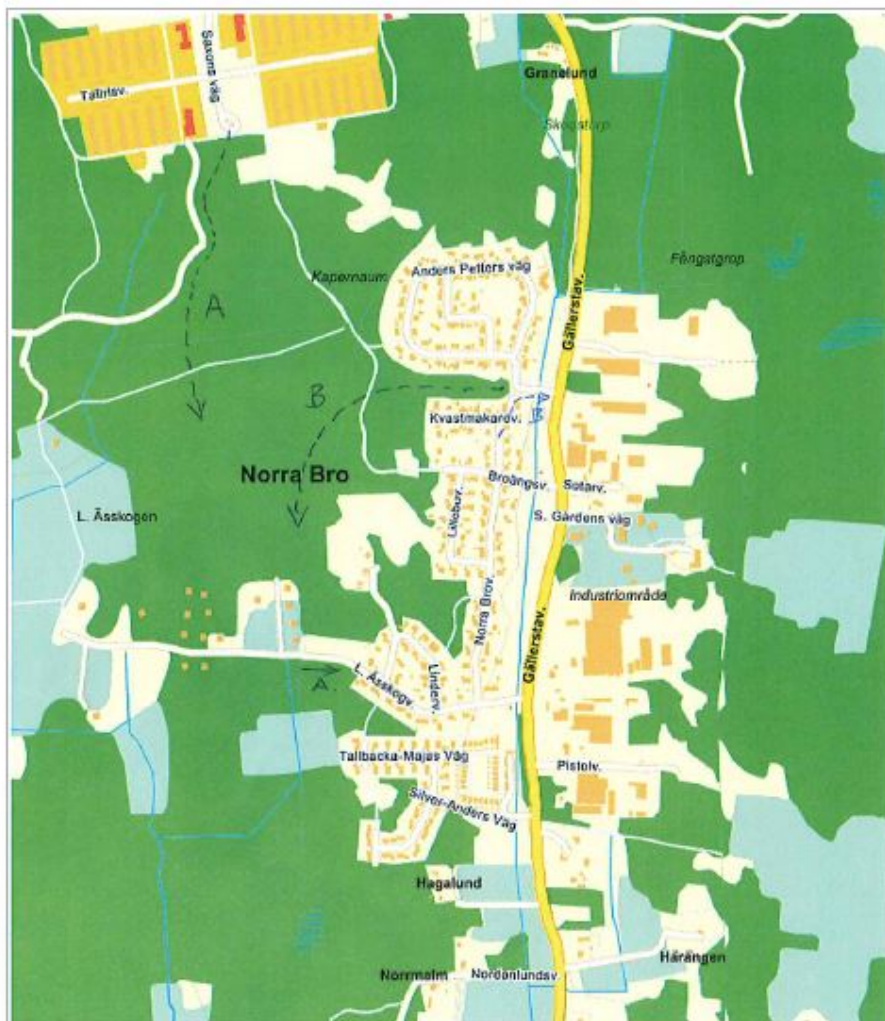
Av ovan sagda borde en hållbar och långsiktig lösning för trafiken i hela N01ra Bro genomföras. Om en tillfart från riksvägen till planområdet inte anses genomförbar ser jag några alternativa lösningar:

A. En förlängning av genomfartsvägen söderut i Brickebacken. Stadsbussen skulle kunna få ansluta till Lilla Åsskogsvägen via en bussfil bredvid en cykel- och gångväg. Med ett utbyggt Norra Bro borde en lösning för framdragande av stadsbuss ändå bli aktuell.

B. En fortsättning av tillfartsvägen vid Anders Petters väg. Där finns redan en gatstump som förmodligen var tänkt att förlängas. Denna förlängda tillfartsväg fram till planområdet kommer inte att ha en enda tillfart från tomter. Den befintliga cykel- och gångvägen från Brickebacken har redan en infart till Anders Petter väg och hela området vilket skulle onödiggöra dess nuvarande sträckning fram till Broängsvägen och därmed undviks en korsning med en ny tillfartsväg till planområdet. Den ko1ia cykel- och gångbanan i Norra Brovägens förlängning mot Anders Petters väg kan ledas ner till förlängningen av cykelbanan längs Gällerstavägen när den är klar. Då korsas inte den nya tillfartsvägen till planområdet av cykelister mer än vid Gällerstavägen.

Genom planområdet löper ett öppet dike som avvattnar området norr om planområdet och som ansluter till större grävda kanaler längre ner. Enligt detaljplanen ska det tas hänsyn till diket. Vi har genom åren konstaterat att diket fungerar som lek område för groddjur.

Bilaga till BN 742/2014



A o. B refererar till skrivelsen.

Kommentar:

Stadsbyggnad har gjort bedömningen att det inte är aktuellt att planlägga för en ny vägkoppling mot Norrköpingsvägen i den här detaljplanen då Lilla Åsskogsvägen bedöms klara av det tillkommande trafikflödet. Området mellan Brickebacken och Norra Bro är dock utpekad i förslag till ny översiktsplan som varit ute på samråd vilket kan innebära att det i framtiden kan komma till nya

väggkopplingar till området samt utbyggnad av kollektivtrafik. Aktuellt planförslag omöjliggör inte detta.

Detaljplanen avser inte att skapa en matarled för biltrafik. Tvärt om föreslås att gatan ska smalnas av för att hastigheterna ska hållas nere och därtill föreslås att en gång- och cykelväg byggs. Parkering av bilar för boende och besökare bör ske på egen fastighet.

I förslag till ny översiktsplan pekas sträckan mellan Norra Bro och Almbro ut som ett viktigt regionalt cykelstråk. En förlängning av befintlig gång- och cykelbana till Silver Anders väg planeras att genomföras 2018/2019.

Busshållplatsen för skolbarnen kommer att flyttas ner till Gällerstavägen där en timglashållplats kommer att byggas. En timglashållplats innebär att vägen smalnas av så att bilarna får vänta på bussen när den stannar.

- **Silver-Anders samfällighet**

Synpunkter angående trafiksituation och säkerhet vid planering av byggnation av Norra Bro 15:7 m. fl. vid Lilla Ässkogsvägen, Bn 742/2014

Det projekteras för ett stort antal nya villor längs Lilla Ässkogsvägen. Vägen kommer därför att asfalteras längre än idag.

Styrelsen för Silver Anders samfällighet, vars medlemmars hushåll gränsar till fotbollsplanen vid Lilla Ässkogsvägen, befarar att trafiken utmed gatan (förbi fotbollsplanen) kommer att öka starkt, såväl under byggnationstiden som efter inflytt.

Vi anser därför att det är av högsta vikt att exploatören bekostar lokalisering av

- *ett staket längs fotbollsplanen, för barnens och trafikens säkerhet samt*
- *farthinder för fordonstrafik vid "cykelöverfarten" nära postlådan på Lilla Ässkogsvägen på sträckan mellan Gällerstavägen och NorraBrovägen. Där passerar många barn och vuxna på cykel och många bilister från Lilla Ässkogsvägen glömmer att väja för cyklister från höger.*

Vi anser även att kommunen bör beakta att

- *behovet av en säker cykelbana längs Gällerstavägen fram till nämnda område ökar liksom förstärkning av den mycket bristfälliga gatubelysningen.*

Vi ser fram emot en god dialog kring dessa spörsmål så att vårt område kan expandera med de boendes säkerhet i åtanke.

Kommentar:

Fotbollsplanen ligger utanför denna detaljplans planområde. Det framtida flödet på Lilla Ässkogsvägen är inte att klassa som ett stort flöde i jämförelse och kan hittas på ett flertal befintliga villagator i staden. En bedömning har gjorts att en avsmalning av gatan från dagens ca 8 meter till ca 5,5 meter är en åtgärd som kommer att reducera hastigheten ner mot den skyltade hastigheten 30 km/h. Oskyddade trafikanter kommer dessutom att separeras från biltrafiken via en egen bana vilket ökar säkerheten på sträckan.

I förslag till ny översiktsplan pekas sträckan mellan Norra Bro och Almbro ut som ett viktigt regionalt cykelstråk. En förlängning av befintlig gång- och cykelbana till Silver Anders väg planeras att genomföras 2018/2019. I korsningen Lilla Ässkogsvägen/Gällerstavägen där trafikflödet är som störst och där biltrafiken ska sänka hastigheten kommer någon form av hastighetssäkring att byggas i samband med utbyggnaden av cykelstråket längs Gällerstavägen.

- **Okänd avsändare**

- *Detaljplanen godkänns inte.*
- *Syftet med planen behöver ändras till att omfatta högst 25-30 bostäder, vilket angavs i samrådsbehandlingen.*
- *Detaljplanen medför ökade trafikflöden och behöver därmed stå för kostnaden för en säker gång och cykel överfart vid L. Ässkogsv och Norra Bro vägen (se bild 1).*

Ett exploateringsavtal eller motsvarande behöver vara påskrivet av exploatör före ett antagande av planen som säkerar att väghållaren får hela den ekonomiska kostnaden tillgodosedd för att genomföra en trafiksäker gång och cykelöverfart.

I detaljplanen ska det anges att ett exploateringsavtal eller motsvarande behöver vara påskrivet av exploatör före ett antagande av planen.

Exempel på en sådan överfart bifogas (bild 2).

- *I detaljplanen behöver det anges att ett genomförandeavtal eller motsvarande ska följas där exploatören förbinder sig gentemot väghållaren (Norra Bro vägförening) att anlägga vägar och gatubelysning med minst en standard som Örebro kommun enligt tekniska förvaltningen specificerar. Gatorna för allmänplatsmark i planen ska alltså följa minst samma standard som Örebro kommun anger i sina specar när kommunen anlägger sina gator eftersom huvudmannskapet kommer att vara enskilt vilket innebär att gemensambets anläggningen GA juridiskt ansvarar för underhåll och skötsel.*

- *Genomförandebeskrivningen i detaljplanen behöver ange att kommunalt VA ska anläggas före innan de allmänna gatorna färdigställs.*
- *Eventuell kostnad för anslutningsavgifter för andelsbavarna i den befintliga VA-samfälligheten utmed L Åsskogsvägen bekostas av exploitören. Även detta behöver anges i detaljplanen.*
- *Detaljplanen behöver ta med skogspartiet i det södra delen och nordöstra hörnet av planen så att kopplingen till skogen söderut inte klipps av med ytterligare bebyggelse eller anläggningar. Eftersom planen inte föreslår några nya lekplatser eller större rekreationsområden för de nya boende som väntas tillkomma i området behöver befintliga rekreationsvärden och passager/stigar till dessa säkerställas något som ligger i planens syfte. Detta berör i högsta grad även de som redan är bosatta i Norra Bro, därför är det nödvändigt att planen lägger till NATUR i området (se bild 3).*
- *I detaljplanen behöver det anges att all allmänplatsmark Natur behöver ingå i befintliga Norra Bro ga:8 - grönområde vid förrättning.*
- *Minsta tillåtna avstånd till fastighetsgräns för komplementbyggnader behöver ändras till 4 meter när fastighetsgränsen ligger emot allmänplatsmark.*



Bild 1 läge för trafiksäkerhetsåtgärd för gång och cykelöverfart.

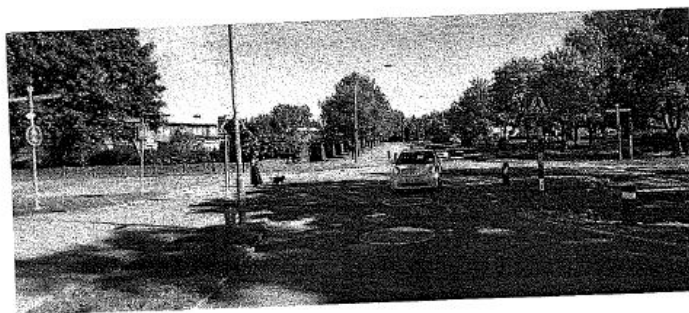


Bild 2. exempel på åtgärd för trafiksäkerhet för gång och cykel.

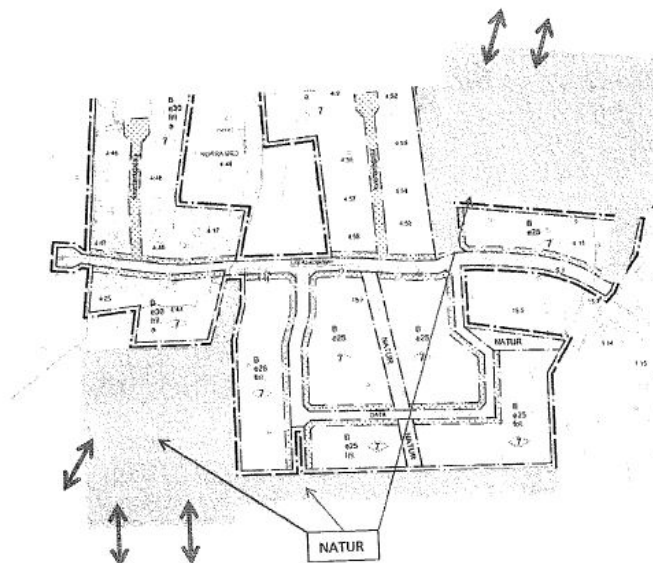


Bild 3. Figur ovan visar på mark som behöver planläggas som natur i den nya detaljplanen så att koppling till övrig natur söderut säkerställs och inte bebyggs eller anläggs.

Kommentar:

Anledningen till att det stod 25-30 bostäder i samrådsutskicket var att den siffran hängde med från ursprungsförslaget att endast bygga villor. Samrådsförslaget möjliggjorde dock för både en- och tvåbostadshus (villor och parhus) samt radhus. Därför korrigerades detta till granskningen för att tydligare redovisa vad som är möjligt att göra utifrån detaljplanen. Det innebär med andra ord att om området endast skulle bebyggas med villor (vilket är fullt möjligt enligt detaljplanen) skulle det innebära ca 30 villatomter. Om området däremot bebyggs med största delen parhus och radhus innebär det en större mängd bostäder med som max 56 stycken bostäder. Det är således svårt i dagsläget att säga exakt hur många bostäder som det i slutändan kommer att bli. Förmodligen kommer området även planområdet byggas ut etappvis.

En förlängning av befintlig gång- och cykelbana till Silver Anders väg planeras att genomföras 2018/2019. I korsningen Lilla Ässkogsvägen/Gällerstavägen där trafikflödet är som störst och där biltrafiken ska sänka hastigheten kommer någon form av hastighetssäkring att byggas i samband med utbyggnaden av cykelstråket längs Gällerstavägen.

Ett exploateringsavtal måste alltid vara påskrivet innan detaljplanen går upp för ett antagande.

Vägens standard kommer att regleras i det exploateringsavtal som ska upprättas och utgår från Örebro kommuns standard. När det gäller V/A-utbyggnad är kommunen ansvarig för utbyggnaden.

Stadsbyggnad instämmer i att det är viktigt med naturområden för de boende, men bedömer att det inte är nödvändigt för planens syfte att ta med den sydvästra delen och planlägga som natur i den här detaljplanen. Naturområdet till öster breddas för att kunna rymma en lekplats vilket också kommer ingå i exploateringsavtalet och bekostas av exploatörerna.

Konsekvenser:

Se planbeskrivning.

Philip Cedergren
Bitr. Enhetschef Detaljplan

Johanna Thuresson
Planarkitekt