



Enligt sändlista (för samråd)

**Detaljplan för del av fastigheterna
Almby 11:202 och 11:16
Örebro kommun**

Sammanfattning av planförslaget

Planen syftar till att ge byggrätter för studentbostäder, förskola, mindre verksamhet samt öppna Vallgatan för trafik.

Samrådet

Planförslaget har varit utsänt för samråd under tiden 6 oktober – 3 november 2014.

Förslaget har varit utsänt för kännedom och eventuellt yttrande till berörda enligt sändlista för samråd samt till Medborgarkontoret för kännedom.

Inkomna yttranden utan synpunkter har inkommit från:

- Akademiska Hus I Linköping

Inkomna yttranden med synpunkter har inkommit från:

-Länsstyrelsen i Örebro län

Detaljplanen har överlämnats till Länsstyrelsen i enlighet med 5 kap. 11 § plan- och bygglagen (PBL). Länsstyrelsen har beretts tillfälle att lämna synpunkter.

Detaljplanens syfte

Planens syftar till att ge byggrätter för studentbostäder, förskola, mindre verksamhet samt öppna Vallgatan för trafik.

Överensstämmelse med översiktsplan

Detaljplanen strider inte mot översiktsplanen.

Bedömning enligt 11 kap. 10 § PBL

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

Råd enligt 2 kap. PBL

Miljöbedömning

Kommunen har bedömt att miljöpåverkan inte kan antas bli så betydande att miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap. 12 § miljöbalken (MB) behöver göras. Länsstyrelsen delar denna uppfattning.

Buller

Länsstyrelsen anser att bullerfrågan inte är tillräckligt utredd i detaljplanen. Det behöver tydliggöras om 55 dBA ekvivalent ljudnivå uppnås vid skolans fasader samt om 55 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximalljudnivå uppnås för skolans lekyta. Vidare behöver bullerriktvärdena för skola säkerställas på plankartan. Länsstyrelsen har haft kontakt med planförfattaren kring bullerfrågan och önskar en fortsatt dialog kring denna fråga innan detaljplanen antas.

Kommentar: Krav på bullerplank mot Universitetsgatan har lagts till i plankarta för att säkerställa att 55 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids på skolgården.

Förorenad mark

Kommunen har under samrådstiden inkommit med en komplettering gällande förorenad mark. Av kompletteringen framgår att ett begränsat område i det sydvästra hörnet av planområdet troligtvis är förorenad av föroreningar från verksamheten vid Almbysmen. Vidare framgår att kommunen anser att frågan om förorenad mark kan hanteras i samband med byggnation på platsen. Eventuella krav på undersökningar för att kunna fastställa om det finns ett saneringsbehov eller inte, tas inte upp i kompletteringen.

På plankartan anges en planbestämmelse om att bygglov inte får ges för ändrad markanvändning förrän markföreningen är åtgärdad. Enligt proposition 2006/07:122 bör en förutsättning för att kommunen ska kunna ställa ett sådant krav i detaljplanen vara att det i samband med planläggningen kan visas att åtgärderna kommer att leda till avsett resultat, dvs. att marken kommer att bli lämplig att bebygga. Länsstyrelsen anser inte att kommunen har uppfyllt förutsättningen för att införa en sådan planbestämmelse på plankartan. Länsstyrelsen anser därför att en miljöteknisk markundersökning behöver göras för det sydvästra hörnet av planområdet innan detaljplanen antas.

Länsstyrelsen har haft kontakt med kommunen kring denna fråga och önskar en fortsatt dialog kring detta innan detaljplanen antas.

Kommentar: En miljöundersökning har gjorts som visar att det finns föroreningar av metaller och oljor i backen. Krav i plankartan ställs att de måste åtgärdas innan bygglov för ändrad markanvändning ges.

Markavvattningsföretag

Planen berör ett markavvattningsföretag som heter Östra Mark, Tybble och Almby, nedan kallat företaget. Markanvändningen inom företagets båtnadsområde har genom tidigare detaljplaneläggning förändrats och idag finns inte längre de diken som ingår i markavvattningsföretaget kvar. Syftet med företaget har upphört och företaget fyller inte längre sin funktion. Företaget behöver därför upphävas genom en överenskommelse mellan företagets medlemmar som sedan fastställs av Mark- och miljödomstolen.

Kommentar: Stadsbyggnad har för avsikt att upphäva markavvattningsföretaget.

- Lantmäterimyndigheten i Örebro kommun

- Visa tydligare vad som ska vara g-område.

Kommentar: g-området har förtydligats och utökats i plankartan och beskrivs i planbeskrivningen.

- Ska det bildas ledningsrätt i u-området?

Kommentar: Planbeskrivningen har kompletterats angående u-området.

- Tekniska nämnden

Konsekvenserna av en ökad trafikmängd på Vallgatan behöver beskrivas ytterligare avseende buller och trafiksäkerhet. Det ska framgå av planen hur kostnader för åtgärder ska fördelas mellan exploatören och kommunen avseende buller- och trafiksäkerhetsåtgärder som kan uppstå i framtiden på grund av öppnandet av bussgatan.

Kommentar: Detaljplanen bekostar trafiksäkerhetsåtgärderna.

- Miljönämnden

Buller och vibrationer

Buller från trafiken på Universitetsgatan medför att riktvärdena för buller vid fasad kommer att överskridas vid de nya bostäderna samt vid delar av området som är utpekade för förskola. Tillåten nivå för balkong eller uteplats (även förskolans) vid nybyggnation är 55 dBA. Om riktvärden för bostäder inte uppfylls krävs en ljuddämpad sida. Riktvärden ska dock även hållas på förskolans friytor, annars finns risk att delar av området där barnen vistas har för höga bullernivåer. Miljönämnden anser därför att planen ska utformas så att alla friytor för förskolan understiger 55 dBA, vilket innebär att delar av marken närmast Universitetsgatan ska avsättas för skydd i form av plank eller bullervall. Denna hållning stöds av kommunens miljöprogram och översiktsplan. Då de planerade bostäderna placeras utmed en trafikerad väg bör tilluften till bostäderna även anordnas centralt och inte via fasaden utmed gatan. Detta då luftintag via fasaden kan leda till höga bullernivåer inomhus.

Kommentar: Krav på bullerplank är tillagt i planförslaget så att den ekvivalenta ljudnivån på förskolegården inte överstiger 55 dBA.

Mark och friytor

Barn behöver ha möjlighet att springa och röra sig över stora områden. Enligt en svensk studie gör stora ytor, minst 3 000 m², men helst över 6 000 m², att barn rör sig mer. Malmö Stad har tagit fram en metod för att ge förskolegårdarna en lekvärdesfaktor. Där anges att en förskolegård med acceptabel storlek ska ha en friyta på 25-30 m²/barn och minst 2 000 m² friyta totalt. Miljönämnden anser att friytan vid förskolan inte ska understiga 30 m² per barn samt att den totala friytan bör uppgå till minst 2000 m².

Kommentar: Friytan är 30 kvm/barn och på totalt ca 3000 kvm.

Naturvård/Grönstruktur

Miljönämnden anser att planbestämmelserna ska ange att tak med levande växtlighet som takbeläggning ska anläggas vid nybyggnation. Förutom att sådana tak absorberar regnvatten och därmed gör att dagvattenavrinningen minskar, kan de även dämpa buller samt göra mikroklimatet fuktigare och svalare. Detta är egenskaper som i och med klimatförändringen och förtätade stadskärnor blir allt viktigare.

Kommentar: Då planförslaget ligger vid en skogsdunge anser inte stadsbyggnad att gröna tak är nödvändiga.

Förorenad mark

Enligt MIFO-registret finns en förorening på "Almbysmén" som klassas som övrigt, verkstadsindustri utan halogenerade lösningsmedel. Miljökontoret gjorde en inspektion på plats den 16 oktober 2014 och kunde då konstatera att stora delar av gården som används av Almbysmén har fyllts ut av kross och okänt material. Miljönämnden vill därför upplysa om att marken kan vara förorenad på andra ställen än i närheten av verksamheten.

Kommentar: En miljöundersökning har gjorts och föroreningar i form av metaller och oljor har funnits på platsen. Sanering kommer att krävas för ändrad markanvändning.

Energi

Fjärrvärmenät finns i anslutning till planområdet. Finns möjlighet till anslutning förordas detta för uppvärmning av husen. Alternativt bör energiförsörjningen ske genom en förnyelsebar energiform.

Kommentar: Planbeskrivningen föreslår fjärrvärme som uppvärmningsform.

- Nerikes Brandkår

Brandvattenförsörjning utökas och anpassas till ny plan i enlighet med gällande VAV-P76 och P83. I aktuell plan innebär det att avståndet mellan brandposter bör understiga 400 meter. Vattenflödet i respektive brandpost bör minst uppgå till 600 liter/min. I anslutning till förskolan bör en brandpost med ett högre vattenflöde, ca 900 liter/min, placeras.

Kommentar: Synpunkt noterad

- E.ON Elnät Sverige AB (Bilaga 2)

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

Bifogad karta visar befintlig nätstation som måste få ett markerat E-område i plankartan, nätstation erfordrar ett område på 6x6 meter med nätstationen i centrum, vid större stationer utökas området i motsvarande grad, här gäller dessutom 5 m skyddsavstånd från nätstation med vätskefylld transformator till brännbar byggnad eller brännbart upplag.

Planbeskrivningen tar upp att elstationen kan flyttas norrut i planområdet, därför skall en tydlig plats markeras i plankartan innan planen antas.

Skall stationen flyttas bekostas det av den som det begär om inget annat föreskrivs i avtal eller lagstiftning.

Kommentar: Planhandlingen har ändrats enligt synpunkt.

- Skanova, Bilaga 1

Kommentar: Ledningarna kommer inte att behöva flyttas. Kommunen följer gällande avtal vid ersättning för ledningsflytt.

- Barbro Andersson

*Bor på Hagvägen i Almby och har följande synpunkter på Almby 11:202 och 11:16:
1. Bra att avsmalningen på Vallgatan blir kvar.*

Kommentar: Synpunkt noterad

2. Vill att tung trafik, förutom linjebussar i trafik, ska förbjudas på avsmalningen på Vallgatan.

Kommentar: Att förbjuda tung trafik är en fråga för tekniska förvaltningen, i och med detta dokument framförs synpunkten till dem.

3. Vill att stoppskylt sätts upp efter avsmalningen, där trafiken ska korsas Hagvägen. Det är idag problem med bussar som kommer farande fort över Hagvägen.

Kommentar: Skyltning är en fråga för tekniska förvaltningen, i och med detta dokument framförs synpunkten till dem.

- Ulf Emilsson

I detaljplanen beskriver ni att bussgatan som ligger inom detaljplanen ska öppnas för trafik. Vi som bor längs med Vallgatan påverkas lika mycket av ett öppnande som de som bor grannar med detaljplanen. Genom att ni inte frågar oss så begår ni ett stort fel.

Kommentar: Enligt gällande praxis så är det endast fastigheter som är i direkt anslutning till planområdet som får samrådshandlingar och granskningshandlingarna via post. Givetvis har ni trots detta rättigheten att yttra er.

Jag motsätter mig att ni öppnar bussgatan på Vallgatan för trafik.

Jag överklagar detaljplaneförslaget del att öppna bussgatan på Vallgatan för trafik.

Kommentar: Planförfattare noterar att ni önskar överklaga detaljplanen. Detaljplanen kan inte överklagas i samrådsskedet. En detaljplan kan överklagas då kommunen har beslutat att anta detaljplanen. Du kan överklaga planen om du är sakägare och om du har lämnat skriftliga synpunkter under samrådet eller granskningen. Sakägare är du om du till exempel bor i planområdet, äger fastigheter eller har andra rättigheter inom planområdet eller om du är granne till området. Du kan överklaga beslutet under tre veckor, räknat från när kommunen meddelar på sin anslagstavla att planen är antagen. Du skickar ditt överklagande till din kommun, som sedan skickar det vidare till länsstyrelsen.

Min motivering ser ni här nedan. 2013 fick vi tycka till om trafiksituationen i Örebro. Jag skickade ett mail till er med nedanstående text.

Förslaget att öppna upp Vallgatan för trafik mot Universitetet tycker jag är dåligt. Det finns i dag 2 tillfartsvägar till universitetet.

1. Från Norrköpings vägen
2. Universitetsgatan från öster.

Då behöver man inte öppna upp en tredje väg.

I förslaget har man räknat med 1000 fordon / dygn. Den siffran tror jag är för lågt räknat. Under dagtid från september tom maj tror jag att det kommer det att vara mycket mer bilar än i beräkningen. Jag har bott längs Vallgatan i 25 år så jag vet hur trafiken är i dag.

Ökad trafik på dagarna då mycket barn passerar Vallgatan på väg till skolan innebär ökad risk för olyckor. Idag är det inte många bilister som håller hastigheten på Vallgatan (30 km/tim). Skulle man öppna upp vägen tror jag att det är fler bilar som kör för fort.

Kommentar: Det finns idag 2 hinder på Vallgatan från Albyrondellen till korsningen Hagvägen. Hindren kommer ses över vid projekteringen av Vallgatan och om behov av upprustning finns kommer det att ske. Cykelvägen öster om Vallgatan kommer att flyttas till den västra sidan och ett nytt hinder för biltrafiken kommer att tillskapas. Det kommer att öka trafiksäkerheten för cyklister och gående.

- Josefin och Anders Lisell

Vi, min man och jag, och våra tre barn 8, 5 och 1,5 år gamla bor på Vallgatan 20, Fastighet Sottern 31. Redan idag är det vissa tider på dygnet en ständig ström av bilar, mopeder och cyklar som passerar utanför vårt hus, dessutom kör väldigt många mycket fortare än vad som är tillåtet. Tanken på att trafiken skulle öka med 70% enligt era beräkningar, 1000 fler bilar/ dygn, känns oerhört skrämmande, och att dessutom andelen tung trafik kommer att öka, känns som en mardröm för oss.

Vi och våra barn måste varje dag korsa Vallgatan flera gånger, till och från skola och dagis, på väg till kompisar o.s.v, vilket redan nu känns som ett stort orosmoment då barnen vill börja kunna gå själva till skola och kompisar o.s.v.

Varje morgon och eftermiddag ser vi från vårt köksfönster mot Syrènvägen en strid ström av barn och unga som cyklar och går på väg till och från skolan, ifrån den östra delen av Almby som t.ex. Erik Rosenbergs väg, Näsby, Ormesta osv, alla dessa korsar Vallgatan utanför oss. Hur kommer det att lösas? Övergångställ? Trafikljus? Redan nu får man både på morgonen och eftermiddagarna ofta stå och vänta en lång stund innan det är säkert att korsa Vallgatan.

Vi har en stor trädgård som till stor del gränsar mot Vallgatan, våra barn älskar att vara ute och leka där. När vi valde att bosätta oss här, valde vi ett lugnt och tryggt område utan störande trafik. För både dem och oss kommer tryggheten att minska drastiskt nu med den ökade trafiken.

För oss är det omöjligt att förstå att man vill förändra vårt lugna och trygga bostadsområde till ett bostadsområde med en genomfartsled för tung trafik tvärs igenom hela området. Vi kan inte se det på något annat sett än att det drastiskt kommer att försämra trafiksituationen för oss som bor här. Fram för allt känner vi en stark oro för våra barns trygghet och säkerhet, men också en generell oro och besvikelse över hur det kommer att försämra upplevelsen av att bo på Vallgatan, för oss som bor här nu, men också t.ex. vid en ev husförsäljning.

Vi motsätter oss starkt förslaget att öppna upp bussgatan på Vallgatan, och hoppas innerligt att kommunen inser vilken oerhörd försämring det blir för oss som bor här, och därmed överväger om det verkligen borde genomföras.

Kommentar: I Örebro är 2400 bilar/dygn en låg siffra. Det finns idag 2 hinder på Vallgatan från Almbyrondellen till korsningen Hagvägen. Hindren kommer ses över vid projekteringen av Vallgatan och om behov av upprustning finns kommer det att ske. Cykelvägen öster om Vallgatan kommer att flyttas till den västra sidan och ett nytt hinder för biltrafiken kommer att tillskapas. Det kommer att öka trafiksäkerheten för cyklister och gående.

- Maria Haglund och Mikael Pettersson

Vi har studerat samrådsförslaget för de aktuella fastigheterna i egenskap av angränsande grannar till planområdet. Vi godkänner inte förslaget och har följande synpunkter:

Ny bebyggelse. Ingenstans anges hur många nya lägenheter det kan bli frågan om eller av komplementbyggnadernas omfattning och antal förutom dess höjd. Planförslaget är också mycket svårtolkat då varken illustrationsplan, referensbilder eller illustrationer finns redovisat för att visa på planförslagets gestaltningsvision. Det framgår ej heller från vilken nivåpunkt i området man utgår från.

Kommentar: Tyvärr är detaljplaner svårtolkade. De är även i många fall flexibla vilket medför att illustrationer ofta är missvisande. Vid försäljning av marken tar exploitören

fram ritningar på vad de önskar bygga. I dagsläget finns endast plankartan. Höjdsystemet Rh 2000 används.

Illustrationsplan. *Då plankartan är flexibelt utformad är den också mycket svårtolkad för den oinvidige. Framförallt i den östra delen av planområdet där vi i planbeskrivningen läser att förskola kan uppföras i två våningar, men inte hur den är tänkt att förhålla sig till bostadsbebyggelsen som planeras i fem våningar.*

Kommentar: Se stadsbyggnads tidigare svar angående ny bebyggelse.

Våningsantal. *I relation med omgivande fyrvåningslameller samt villabebyggelse anser vi att fem våningar är för högt. Vi ställer oss frågande till varför den östra byggnaden mot skogen föreslås i fem våningar och den västra byggnaden endast i fyra. Ur ett stadsbildsmässigt perspektiv vore det istället mer logiskt att uppföra ett högre hus mot den mer stadsmässiga korsningen Universitetsgatan/Vallgatan än i mötet med en skogsdunge och villabebyggelse. Även den visuella kontakten med skogen öster om planområdet skulle påverkas negativt med en högre byggnad i denna del av kvarteret.*

Kommentar: Höjden på byggrätten utgår från studentbostäderna väster om planområdet. Därefter har de höjts för att kunna inhysa verksamheter i två våningar. Stadsbyggnad anser att det breda trafikrummet längs Universitetsgatan klarar den föreslagna bebyggelsen. Örebros stora inflyttning och bristen på bostäder i centrala lägen medför att fler människor måste bo på ett mindre område. Det är inte möjligt att bo lika glest idag som för tio år sedan. Därför medger planen ett högre våningsantal.

Vallgatans utformning. *Idag är situationen för alla typer av trafikanter kaotisk vid vissa tidpunkter. Att då släppa på mer trafik känns skrämmande och märkligt. Korsningen upplevs redan idag som trafikfarlig i sin nuvarande utförande med avsmalnande körfält som korsar cykelbana. Högerregelen efterföljs sällan, varken av bussar eller smitande privatfordon. Om gatan öppnas för allmän trafik befarar vi att situationen förvärras.*

Kommentar: Det finns idag 2 hinder på Vallgatan från Almbyrondellen till korsningen Hagvägen. Hindren kommer ses över vid projekteringen av Vallgatan och om behov av upprustning finns kommer det att ske. Cykelvägen öster om Vallgatan kommer att flyttas till den västra sidan och ett nytt hinder för biltrafiken kommer att tillskapas. Det kommer att öka trafiksäkerheten för cyklister och gående.

Konsekvenser. *Avsnittet "Konsekvenser" är väldigt knapphändigt formulerat. Ingenting tas upp om hur omgivande villabebyggelse påverkas av planförslaget. Tex med hjälp av en enkel skuggstudie.*

Kommentar: En skuggstudie har gjorts på ett på ett förslag med maximalt utnyttjade byggrätter. Skuggning av fastigheterna norr planförslaget sker under oktober till februari månad innan solnedgång. Den skuggning som uppstår bedöms vara acceptabel då den endast sker under en begränsad tid av dygnet samt att skuggningen är som störst under vintern när solen står som lägst. Se granskningshandlingen s. 13.

Planhandlingarna

- *I planbeskrivningen anges att i brist på parkeringsytor ovan mark kan underjordiska garage uppföras under föreslagna byggnader. I plankartan regleras inte detta. Är detta en miss?*

Kommentar: Det är möjligt att anlägga parkering under byggnad på kvartersmark för bostäder.

- *Granskningshandlingarna är knapphändiga och svår att ta ställning till i den utformning som presenteras 2014-09-30.*

Sammanfattningsvis anser vi det är i nuläget är svårt att ta ställning till planförslaget pga bristfällig redovisning av utformning samt konsekvenser. Vi anser att planhandlingarna behöver kompletteras illustrationsplan, gestaltningsvision samt konsekvenser för närliggande villabebyggelse inklusive skuggstudie. Vi motsätter oss helt bebyggelse med föreslagna våningsantal.

- Hans & Kristina Ellmén

Vi har studerat samrådsförslaget för de aktuella fastigheterna i egenskap av angränsande grannar till planområdet. Vi har följande synpunkter.

Ny bebyggelse. Ingenstans anges hur många nya lägenheter det kan bli frågan om eller av komplementbyggnadernas omfattning och antal förutom dess höjd. Planförslaget är också mycket svårtolkat då varken illustrationsplan, referensbilder eller illustrationer finns redovisat för att visa på planförslagets gestaltningsvision.

Kommentar: Tyvärr är detaljplaner svårtolkade. De är även i många fall flexibla vilket medför att illustrationer ofta är missvisande. Vid försäljning av marken tar exploatören fram ritningar på vad de önskar bygga. I dagsläget finns endast plankartan.

Inga plushöjder eller andra markhöjdsangivelser för kvartersmark finns angivna i planhandlingarna och det är därför omöjligt att förstå byggnadernas placering i terrängen eller hur markplaneringen är tänkt. I planhandlingarna framgår det att förskolans leveranser ska ske från Universitetsvägen. Eftersom att Universitetsvägen ligger ansenligt högre än vår fastighet befarar vi att bebyggelsen anpassas efter vägen och att bebyggelsen därmed kommer att bli ännu högre än fem våningar från vårt håll, med tanke på den högt belägna placeringen i terrängen.

Kommentar: Marknivån för kvartersmarken är inte höjdregerad på grund av att planen ska vara flexibel. Vid beräkning av byggnadens maximala tillåtna höjd används medelmarknivån.

Illustrationsplan. Då plankartan är flexibelt utformad är den också mycket svårtolkad för den oinvidde. Framförallt i den östra delen av planområdet där vi i planbeskrivningen läser att förskola kan uppföras i två våningar, men inte hur den är tänkt att förhålla sig till bostadsbebyggelsen som planeras i fem våningar.

Kommentar: Bostadsbebyggelsen är tänkt att ligga ovanpå förskolan.

Våningsantal. I relation med omgivande fyrvåningslameller samt villabebyggelse anser vi att fem våningar är för högt. Vi ställer oss frågande till varför den östra byggnaden mot skogen föreslås i fem våningar och den västra byggnaden endast i fyra. Ur ett stadsbildsmässigt perspektiv vore det istället mer logiskt att uppföra ett högre hus mot den mer stadsmässiga korsningen Universitetsgatan/Vallgatan än i mötet med en skogsdunge och villabebyggelse. Även den visuella kontakten med skogen öster om planområdet skulle påverkas negativt med en högre byggnad i denna del av kvarteret.

Kommentar: Höjden på byggrätten utgår från studentbostäderna väster om planområdet. Därefter har de höjts för att kunna inhysa verksamheter i två våningar. Stadsbyggnad anser att det breda trafikrummet längs Universitetsgatan klarar den föreslagna bebyggelsen. Örebros stora inflyttning och bristen på bostäder i centrala lägen medför att fler människor måste bo på ett mindre område. Det är inte möjligt att bo lika glest idag som för tio år sedan. Därför medger planen ett högre våningsantal.

I den tidigare byggetappen av studentbostäder i 4 våningar, väster om planområdet längs med Universitetsvägen, har byggnaderna i 4 våningar (med fallande tak mot norr) placerats längst bort från befintligt villabebyggelse. Dessutom är husen i denna etapp uppförda i trevåningslameller närmast mot villaområdet, också med fallande tak

mot norr. Vi tycker därför att det är märkligt att man i planförslaget, söder om och närmast villaområdet, valt att bygga i 5 våningar vilket med stor säkerhet kommer innebära skuggning av vår och närliggande fastigheter stor del av året. Mer rimligt är att bygga enligt tidigare princip dvs. i 3 våningar.

Kommentar: Bebyggelsen kommer inte att placeras närmast villorna, utan 50 meter därifrån. Bebyggelsen på andra sidan gatan är placerad 15 meter från villorna.

***Förskola.** Vi är inte emot att en förskola uppförs på platsen. Vi ställer oss dock frågande till om det verkligen är en lämplig placering med tanke på närheten till den relativt tungt trafikerade Universitetsvägen. Om skogsdungen ska fungera som friyta för förskolan, är det tveksamt om den kan anses vara säker.*

Kommentar: Stadsbyggnad anser att skogsmiljöer fungerar som bra lektytor för barn. Åtgärder finns i planförslaget som medför att bullernivåerna på skolgården inte kommer att överstiga 55 dBA ekvivalentnivå.

***Vallgatans utformning.** Vi förutsätter att säkerhetsåtgärder såsom farthinder eller dylikt tillkommer vid korsningen Vallgatan/Hagvägen i och med planens genomförande. Korsningen upplevs redan idag som trafikfarlig i sin nuvarande utförande med avsmalmande körfält som korsar cykelbana. Högerregeln efterföljs sällan, varken av bussar eller smitande privatfordon. Om gatan öppnas för allmän trafik befarar vi att situationen förvärras.*

Kommentar: Det finns idag 2 hinder på Vallgatan från Almbyrondellen till korsningen Hagvägen. Hindren kommer ses över vid projekteringen av Vallgatan och om behov av upprustning finns kommer det att ske. Cykelvägen öster om Vallgatan kommer att flyttas till den västra sidan och ett nytt hinder för biltrafiken kommer att tillskapas. Det kommer att öka trafiksäkerheten för cyklister och gående.

***Konsekvenser.** Avsnittet "Konsekvenser" är väldigt knapphändigt formulerat. Ingenting tas upp om hur omgivande villabebyggelse påverkas av planförslaget. T.ex. med hjälp av en enkel skuggstudie.*

Kommentar: En skuggstudie har gjorts på ett på ett förslag med maximalt utnyttjade byggrätter. Skuggning av fastigheterna norr planförslaget sker under oktober till februari månad innan solnedgång. Den skuggning som uppstår bedöms vara acceptabel då den endast sker under en begränsad tid av dygnet samt att skuggningen är som störst under vintern när solen står som lägst. Se granskningshandlingen s. 13.

Planhandlingarna

- Grundkartan verkar inte uppdaterad och redovisar inte vår carport korrekt samt att en friggebod på tomten inte finns med alls. - I planbeskrivningen anges att i brist på parkeringsytor ovan mark kan underjordiska garage uppföras under föreslagna byggnader. I plankartan regleras inte detta. Är detta en miss? -

Granskningshandlingarna hoppas vi blir lite mer slipade när det gäller text och karta.

Kommentar: Det är möjligt att anlägga parkering under byggnad på kvartersmark för bostäder.

Sammanfattningsvis anser vi det är i nuläget är svårt att ta ställning till planförslaget pga bristfällig redovisning av utformning samt konsekvenser. Vi anser att planhandlingarna behöver kompletteras illustrationsplan, gestaltningsvision samt konsekvenser för närliggande villabebyggelse inklusive skuggstudie. Angående våningsantal anser vi att femvåningshuset bantas ner till tre våningar, eventuell att huset närmast Vallgatan uppförs i fyra våningar.

- Owe Fjellborg

Undertecknad fick idag den 29 oktober av en slump veta att det finns planer att bebygga delar av Prästhagen.

Eftersom jag äger en fastighet som berörs av planen undrar jag varför jag inte fått handlingarna? Alla mina grannar – säger dom nu! Har fått handlingar!

Vad är der frågan om?

Jag vill ha lika lång tid som dom på att formulera mina synpunkter!

Hur ska jag kunna gå omkring och mobilisera ett motstånd mot ett eventuellt illa genomtänkt projekt om jag inte får dokumenten?

Är detta demokrati?

Owe Fjellborg

Hagvägen 8B

Kyrksjön 7 (nyligen fått fastighet upptaxerad så jag finns enligt Skattemyndigheten)

PS! jag vill ha en mycket bra förklaring på varför ni valt att plocka bort mig och min fastighet!

PPS!

Vill ni snabba på processen så kan ni meddela mig på 0706-335726 hur ni hanterar detta brev.

Kommentar: Enligt gällande praxis så är det endast fastigheter som är i direkt anslutning till planområdet som får samrådshandlingar och granskningshandlingarna via post. Givetvis har ni trots detta rättigheten att yttrar er.

Detaljplan är svårtillgänglig i sin struktur. Surrig och diffus och kräver flera läsningar för att om möjligt begripas.

Enligt plan vill ni bebygga en tomt med studentbostäder och en med studentbostäder och skola.

Kommentar: Planförslaget medger den användning som är markerad i plankartan. Exempelvis får bostäder byggas där det står B osv. Det är möjligt att bygga bostäder ovanpå förskolan.

Enligt plan vill ni öppna Vallgatan för trafik.

Kommentar: Ja

Diffust i plan finns en antydning om en insikt att hus högre än 3 våningar kommer att kräva för mycket parkeringsyta så kanske bör höjd stanna vid 3 vån, och inte på 4 och 5 som också ligger irriterat i plan.

Kommentar: Stadsbyggnad anser inte att byggnader högre än tre våningar kräver för mycket parkeringar för plankartan. Meddela oss gärna vart i planen en sådan antydning finns så att vi kan förtydliga att så inte är fallet.

Konsekvens av hushöjd är inte prövad!

Fastigheter utanför planområde som påverkas av plan, och som tillsänts handlingar har valts godtyckligt. Undertecknad som bor mitt i området beräknas inte påverkas! Om det vill sig illa så smäller man upp ett höghus om fem våningar i ett villaområde. Och min fastighet påverkas inte?

Kommentar: Se tidigare svar angående vilka som får samrådshandlingar.

Fastighetsägare med insiderinformation har redan sålt sin fastighet innan detaljplan kungörs!

Planområdet har varit aktuellt tidigare i omgångar. En gång för byggnation av studentbostäder och en gång för att iordningställas för Almbyskolans brist på idrott och lektytor. Detaljplan saknar helt koppling till tidigare beslut.

Konsekvensbeskrivning av Vallgatans öppnande är ett beställningsverk av någon som redan har bestämt sig för att gatan ska öppnas. Om det hade varit en seriös konsekvensbeskrivning hade de villor som ligger närmast fått en separat miljökonsekvensbeskrivning. Alla fastighetsägare längs Vallgatan är berörda av en öppning! Var är barnens säkerhet i diskussionen?

Kommentar: Det finns idag 2 hinder på Vallgatan från Albyrondellen till korsningen Hagvägen. Hindren kommer ses över vid projekteringen av Vallgatan och om behov av upprustning finns kommer det att ske. Cykelvägen öster om Vallgatan kommer att flyttas till den västra sidan och ett nytt hinder för biltrafiken kommer att tillskapas. Det kommer att öka trafiksäkerheten för cyklister och gående.

Godkänner inte nuvarande detaljplan.

Gör om plan och var tydlig med viljeinriktningen!

A) *Jag kan acceptera både bostäder och förskola där rimlig hushöjd sätts till 3 våningar!*

Jag vill se en detaljplan där nämnden är tydlig med att det inte bli högre hus än 3 våningar. Där det istället för diffusa antydningar om att bygga citylikt i skogen istället markeras för en successiv övergång mellan villorna på en till två våningars höjd till hyreshusen, på gamla SRs tomt, som är på fyra våningar.

Kommentar: Höjden på byggrätten utgår från studentbostäderna väster om planområdet. Därefter har de höjts för att kunna inhysa verksamheter i två våningar. Stadsbyggnad anser att det breda trafikrummet längs Universitetsgatan klarar den föreslagna bebyggelsen. Örebros stora inflyttning och bristen på bostäder i centrala lägen medför att fler människor måste bo på ett mindre område. Det är inte möjligt att bo lika glest idag som för tio år sedan. Därför medger planen ett högre våningsantal.

B) *Ompröva förslaget att öppna Vallgatan! Och envisas ni så ska väl alla berörda få yttra sig!*

Om en väg med begränsad trafik ska öppnas är det väl inte bara de som bor alldeles intill farhindret som påverkas?

C) *Slutligen! Byggnadsnämnden behöver bli genomskinlig i hur den väljer att ut vilka fastigheter som påverkas av en detaljplan. Är det utredarens arbetsbörda som avgör? Är det avstånd till nybyggnation i meter fågelvägen som avgör? Om plan är diffus och lämnar öppet för fem och eller tre våningshus, vad avgör då hur val av vilka som ska få handlingar tillsända?*

Kommentar: Se stadsbyggnads tidigare svar angående vilka som är med i samrådsgruppen.

- Tommy Selling, Ann-Kristin Bergstrand

Örebro cykelstaden vill man kalla sig. Och nu ska man öppna Vallgatan mitt i ett villa område för tung trafik. I andra kommuner försöker man få bort trafiken från bostadsområden men inte i cykelstaden Örebro, där ska man klämma in trafiken bland förskolor och dagis. Efter hela Vallgatan finns inte ett övergångsställe så jag vet inte vart barnen skall korsa gatan, hastigheten skall vara 30 km men det finns det ingen som

håller alla kör som dom har stulit bilarna. Så jag protesterar mot öppnandet av Vallgatan, men byggandet av studentbostäder och förskola är bra.

Kommentar: Det finns idag 2 hinder på Vallgatan från Almyrondellen till korsningen Hagvägen. Hindren kommer ses över vid projekteringen av Vallgatan och om behov av upprustning finns kommer det att ske. Cykelvägen öster om Vallgatan kommer att flyttas till den västra sidan och ett nytt hinder för biltrafiken kommer att tillskapas. Det kommer att öka trafiksäkerheten för cyklister och gående.

- Per Alesmark, Karin Alesmark

Via Cecilia Ekenberg, Tommy Selling och Jan Bylander har även vi tagit del av detaljplan för fastigheterna Örebro Almy 11:202 och 11:16. Det känns märkligt att inte vi övriga boende på Vallgatan fått denna information av kommunen.

Kommentar: Enligt gällande praxis så är det endast fastigheter som är i direkt anslutning till planområdet som får samrådshandlingar och granskningshandlingarna via post. Givetvis har ni trots detta rättigheten att yttrar er.

Då vi bor på Vallgatan 11 (Örebro Väner 6) kommer vi, liksom övriga boende utefter Vallgatan, drabbas lika mycket av den trafikökning på 70% som är beräknad. Redan idag upplever vi en kraftig trafik främst morgon och eftermiddag, då många stressade föräldrar kör sina barn till/från Almy skola. Vallgatan korsas också av många gående och cyklande barn på sin väg till/från skolan. Att då öppna Vallgatan för genomfartstrafik anser vi vara ett stort misstag. Den "större tillgänglighet" som står under konsekvenser på sid 17, förstår vi inte alls. Det finns redan idag två stora infartsvägar till universitetsområdet via Universitetsgatan från två håll. Varför ska en del av den trafiken dras rakt genom ett villaområde där många barnfamiljer bor? Vi anser att trafik till det planerade området inte alls behöver gå via Vallgatan, det går utmärkt via Universitetsgatan. Tyvärr är även respekten för hastighetsgränsen på 30 km/h dålig. Detta gäller förvånansvärt även busstrafiken, där framförallt länsbussarna ofta kör alldeles för fort. En öppning av Vallgatan försämrar, enligt vår mening, kraftigt trafiksäkerheten i Almy. Det drabbar främst de många barn som varje skoldag tar sig till/från Almy skola.

Kommentar: Det finns idag 2 hinder på Vallgatan från Almyrondellen till korsningen Hagvägen. Hindren kommer ses över vid projekteringen av Vallgatan och om behov av upprustning finns kommer det att ske. Cykelvägen öster om Vallgatan kommer att flyttas till den västra sidan och ett nytt hinder för biltrafiken kommer att tillskapas. Det kommer att öka trafiksäkerheten för cyklister och gående.

- Lena Nordström, Lennart Nordström

Vallgatan är redan idag hårt belastad av trafik, samtidigt som den omgärdas av både skola, förskolor, fritidshem och universitet. Detta innebär att många gående och cyklister ständigt färdas på och korsar gatan. Vi som bor längs gatan upplever ofta situationer som skulle kunnat sluta illa.

Ett öppnande av Vallgatan skulle, enligt era egna beräkningar, innebära mer trafik, men det skulle också innebära högre farter. Detta eftersom gatan är lång och rak och inbjuder till att köra fort. Så var det innan gatan blev avstängd och så kommer det att bli igen.

Mer trafik och höga farter kommer att innebära:

- *Stor fara för gående och cyklister, framförallt för barn och cyklande studenter!*
- *Stora problem för de boende bilister som ska ta sig ut på gatan från de många tvärgatorna och för dem som har sin utfart i direkt anslutning till gatan. I och med detta ökar också risken för gående och cyklister.*

- *En mycket komplicerad korsning Vallgatan/Universitetsgatan. Här lever redan idag cyklande och gående studenter farligt på väg till och från universitetet.*

Kommentar: Det finns idag 2 hinder på Vallgatan från Almbyrondellen till korsningen Hagvägen. Hindren kommer ses över vid projekteringen av Vallgatan och om behov av upprustning finns kommer det att ske. Cykelvägen öster om Vallgatan kommer att flyttas till den västra sidan och ett nytt hinder för biltrafiken kommer att tillskapas. Det kommer att öka trafiksäkerheten för cyklister och gående.

- Ulla Jansson-Granberg

Angående byggrätter vid korsningen Vallgatan -Universitetsgatan, Detta område har under lång tid varit upplag för olika byggnationer vid Universitetet, När det fanns kommunalnämnder så beslutades att man skulle få använda detta område till upplag, men sedan skulle området göras i ordning till spontan idrottsplats för Almbyskolan, eftersom allt byggande har förstört många områden för Almbyskolan och Almbybarn.

Jag anser att man ska uppfylla löftet med spontan idrottsplats och inte bygga på området.

*Vem äger egentligen marken? Kommunen eller Svenska kyrkan?
Om man ändå tänker bygga, Ska man då bygga en förskola tätt intill en mycket trafikerad väg?*

Kommentar: Örebro kommun äger marken. Stadsbyggnad följer de riktvärden för buller som är uppsatta av naturvårdsverket.

Universitet var från början känt som ett grönt universitet, men nu byggs det på alla grönområden. Om man orkar göra ett studiebesök så ser man att Prästhagen används mycket av förskolor och Almbybarn. Förstör inte Prästhagen.

Öppning av Vallgatan. När ska man börja lära sig av misstag. Hur gick det i Näsby när man drog i trafiken genom området?

Idag korsas Vallgatan av många elever från och till Almbyskolan. Har någon gjort en undersökning om Detta? Det kan inte vara lämpligt att dra in ytterligare trafik i ett villaområde. Låt Vallgatan vara stängd.

Kommentar: Det finns idag 2 hinder på Vallgatan från Almbyrondellen till korsningen Hagvägen. Hindren kommer ses över vid projekteringen av Vallgatan och om behov av upprustning finns kommer det att ske. Cykelvägen öster om Vallgatan kommer att flyttas till den västra sidan och ett nytt hinder för biltrafiken kommer att tillskapas. Det kommer att öka trafiksäkerheten för cyklister och gående.

Almbybo sedan 1976 och har under den här tiden bara sett hur grönområden försvunnit.

- Jan Bylander

Undertecknad har läst och tagit del av ny föreslagen detaljplan med ärendenummer Bn 830/2011.

Enligt handläggarna bedöms detaljplanen bl.a. inte strida mot Översiktsplanen. Jag hävdar med bestämdhet att detaljplanen inte tagit med och behandlat väsentliga delar som är viktiga för frågan om ett eventuellt öppnande av bussgatan från översiktsplanen. De delar som handläggarna har lyft fram, medvetet eller omedvetet, är

främst de delar som gagnar det redan framlagda förslaget. En fullständig och korrekt genomgång av konsekvenserna av ett öppnande av bussgatan anser jag därför inte är gjord.

Således godkänner jag inte förslaget. Utöver det anser jag konsekvens- och behovsbedömningen i sin nuvarande form i stort sett saknar värde eftersom öppnandet av bussgatan och planen att ge byggrätter för studentbostäder, förskola och mindre verksamhet är helt två skilda frågor, som bör avhandlas var för sig.

Kommentar: Nästan alla detaljplaner utreder flera frågor, att utreda endast en fråga per plan skulle innebära onödigt extraarbete.

Alternativt ska utredningen om öppnandet av bussgatan ges större utrymme än i nuvarande underlag.

Man kan också fråga sig, om kommunen nu är intresserad av en medborgardialog, varför bara ett fåtal hus har fått informationen om en ny detaljplan, öppnandet av bussgatan kommer att påverka alla som bor vid eller runt Vallgatan.

Kommentar: Enligt gällande praxis så är det endast fastigheter som är i direkt anslutning till planområdet som får samrådshandlingar och granskningshandlingarna via post. Givetvis har ni trots detta rättigheten att yttrar er och överklaga Kommunens antagande av planen. Övriga synpunkter noteras.

Bakgrund:

Almby är en bostadsdel i Örebro, med många förskolor och en stor skola med cirka 780 elever i årskurs F-9. Man förväntar sig också att antalet barn i Almby skola kommer att öka ytterligare inom de närmaste åren. Det rör sig många barn och ungdomar i området till och från skolan och till fritidsaktiviteter. Många av dessa barn passerar Vallgatan på sin väg till skolan eller förskolan, en gata som redan idag är ytterst undermålig när det gäller miljö och trafiksäkerhet.

Översiktsplan

Alla kommuner ska ha en översiktsplan. Den anger hur kommunens mark och vatten ska användas samt hur bebyggelsen ska utvecklas i ett långsiktigt perspektiv. I översiktsplanen kan man se var nya bostads-, handels- och industriområden föreslås ligga i framtiden. Översiktsplanen ger vägledning för all detaljplanering som i sin tur ligger till grund för exempelvis beslut om bygglov. Örebro kommuns översiktsplan heter Vårt framtida Örebro, antagen av kommunfullmäktige 2010-03-24. Nedanstående rubriker är utdrag från Örebro kommuns översiktsplan, som jag menar att man inte har tagit hänsyn till i föreslagna detaljplanen.

2.2.4 Barns rättigheter och 2.2.5 Trygghet och säkerhet

Barnperspektivet har tyngd i den av FN antagna barnkonventionen som även antagits av Sverige, samt Örebro kommuns barnvision. Centralt i dessa dokument är principer om barns lika värde, att beslut ska fattas med barns bästa i främsta rummet ... Gemensamt är dock att både mindre barns och ungdomars boende och närmiljö spelar en viktig roll för utveckling och hälsa. Detta kan vi ta hänsyn till vid översikts- och detaljplanering. Deras hälsa och livskvalitet påverkas positivt av en fysisk planläggning som motverkar socioekonomisk segregation och med närhet till miljöer som stimulerar fysisk aktivitet. Barns och ungdomars närmiljö ska vara säker, trygg och hälsosam, men det är också viktigt att miljön erbjuder stimulans och goda möjligheter för lek, umgänge och sociala möten...Det kan också handla om byggnaders placering, närhet till vägar, samt allmänna kommunikationers och gångstråkens utformning.

Jag hävdar att den föreslagna detaljplanen inte har tagit hänsyn till att närmiljön ska vara säker, trygg och hälsosam. Förslaget med öppnandet av bussgatan där man

förväntar sig en ökning av trafiken med ytterligare 70 % i ett barntätt område med många barn som korsar Vallgatan till och från skola och fritidsaktiviteter, strider därför mot översiktsplanen och barnkonventionen. Det är oansvarigt att man ens överväger att använda ett barntätt villaområde som ny form av genomtrafikled. Hur kan man i konsekvensanalysen ge öppnandet av bussgatan fem pluspoäng och även påstå att trafiksäkerheten inte bedöms påverkas, är för mig helt obegripligt.

Människors hälsa och livskvalitet (Medborgarnas Örebro, Invandrarpolitiskt program, Folkhälso- programmet, Barnkonventionen, Mål för jämställdhetspolitiken.)	5	0	0	Planförslaget medför att delar av Vallgatan går från att bli en bussgata till en lokalgata där även personbilar får köra. Förslaget bedöms inte påverka trafiksäkerheten.
---	---	---	---	---

Kommentar: Det finns idag 2 hinder på Vallgatan från Almbyrondellen till korsningen Hagvägen. Hindren kommer ses över vid projekteringen av Vallgatan och om behov av upprustning finns kommer det att ske. Cykelvägen öster om Vallgatan kommer att flyttas till den västra sidan och ett nytt hinder för biltrafiken kommer att tillskapas. Det kommer att öka trafiksäkerheten för cyklister och gående. Under punkten människors hälsa och livskvalitet står även följande. Det finns möjligheter att anordna förenings- och verksamhetslokaler. Planförslaget medför att tillgängligheten till det närliggande skogsområdet förbättras. Platsen kan idag upplevas som osäker och bör med planförslaget bli säkrare. Planförslaget kan medföra att platsen blir befolkad fler timmar om dygnet. Platsen kan idag upplevas som osäker och bör med planförslaget bli säkrare. Planförslaget kan medföra att platsen blir befolkad fler timmar om dygnet. Planförslaget ökar tillgängligheten till ett grönområde och barns kojskogar.

2.3.1 Klimatförändringar

Det handlar bl.a. om att förtäta staden för att minska transportbehovet, att bygga utefter viktiga stråk för kollektivtrafiken och att med hjälp av planering göra gång, cykel och kollektivtrafik till de mest attraktiva transportslagen.

Att öppna upp en sedan länge stängd bussgata, kommer snarare att verka i motsatt riktning. Man underlättar för människor att välja personbilen som transportmedel korta sträckor istället för t.ex. en mycket kortare väg med cykel. Det korrekta för miljön är att istället hindra all smittrafik som finns på bussgatan idag, så fler kommer att inse fördelen med att välja ett mer miljövänligt transportalternativ. Lär av projektet Klimatsmart vardag som pågår inom Örebro kommun, jag har själv deltagit och har därefter valt att ställa bilen och istället välja cykel som transportmedel till och från arbetet. Här talar vi om att arbeta med klimatförändringar på ett smart sätt, inte ett fördummande sätt som vissa politiker verkar göra genom att tro på att silning av trafik är en lösning. Människan är i grunden lat och kommer att välja det minst ansträngande transportsättet, därför behöver politiker arbeta med incitament som gör att fler väljer rätt miljömässigt.

Kommentar: Synpunkten når ansvarig politiker i och med detta dokument.

11.4 Buller

Vid genomförandet av ny detaljplan för bostäder i bullerutsatta lägen ska principen om tyst sida tillämpas.

Åtgärder vid befintliga bostadsområden som utsätts för buller ska prioriteras. Exempel på åtgärder är hastighetsbegränsningar, utbyte av fönster och byggande av bullerskyddsplank. I första hand ska bullret minska vid källan och i sista hand ska bullerskyddsplank byggas.

- Kommunen ska verka för och prioritera att delta i projekt där man arbetar för att minska bullret vid källan, exempelvis alternativa vägbeläggningar (tyst asfalt) och hastighetsåtgärder.

- Följande riktvärden ska inte överskridas vid nybyggnation av bostäder eller vid nybyggnation/ombyggnation av trafikstrukturer:

- ○ 30 dBA ekvivalent nivå inomhus
 - ○ 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
 - ○ 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
 - ○ 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till fasad
- (Riktvärdena fastställdes 1996 av riksdagen)

Nedanstående har jag hämtat ur kommunens planbeskrivning daterad 2014-09-30.

Buller

Bilden nedan visas hur planområdet idag utsätts för ekvivalent trafikbuller, dygnsmedelvärdet.



Gul = 55 – 60 dBA som dygnsmedelvärde

Ny bebyggelse

Huvudregeln för bostäder är att 55 dBA ekvivalentnivå från vägtrafik ska klaras utanför alla fasader. De bostäder vid vilka huvudregeln inte går att klara ska minst hälften av boningsrummen (vardagsrum och sovrum) samt uteplats läggas mot en ljuddämpad sida där ljudnivån uppgår till högst 50 dBA ekvivalentnivå.

Varje bostad ska ha tillgång till en balkong eller uteplats med en ljudnivå på högst 55 dBA ekvivalentnivå och 70 dBA maximalnivå. Ny bebyggelse är utsatt för trafikbuller från Vallgatan och Universitetsgatan. För bostäderna som ligger mot Universitetsgatan krävs ljuddämpad sida.

Befintlig bebyggelse

Stadsbyggnadsberäkningar visar att detaljplanen inte kommer att medföra att de ekvivalenta ljudnivåerna för befintliga bostäder och uteplatser överstiger 55 dBA.

Beräkningarna visar också att de maximala ljudnivåerna vid befintliga uteplatser inte kommer att öka med plangenomförandet. Bussarna som trafikerar Vallgatan i dagsläget utifrån gällande detaljplan står och kommer att stå för de maximala ljudnivåerna. Det finns inga planer på att öka busstrafiken.

När och hur är dessa siffror framtagna?

Hur kan man försvara en ytterligare ökad bullermängd och ohälsa med att bullernivåerna redan överskrids? Det utredarna verkar mena, om man tittar i konsekvensanalysen, är att eftersom man redan idag inte klarar av buller målet, utan de maximala ljudnivåerna överskrids, gör det inget om man därför ökar trafiken ytterligare med 70%. Eftersom det är ett dygnsmedelvärde, kommer en ökning av trafiken med 70% och tillåtelse av ytterligare tung trafik att få stora konsekvenser för medelvärdet. Med det nya förslaget kommer det att öka högst väsentligt.

I vår fastighet har vi fyra av fem sovrum/vardagsrum ut mot Vallgatan. Det går helt stick i stäv med översiktsplanens intentioner. Jag kräver därför att en ordentlig

konsekvensanalys och mätningar genomförs för att minska de redan överskridna maximala ljudnivåerna.

EKOLOG	(Örebro vattenplan & Örebro Miljöprogram)				
	Luft (Örebro miljöprogram & Transportplanen)	0	1	0	De ekvivalenta bullernivåerna klaras genom ljuddämpad sida. De maximala ljudnivåerna överskrids idag vid uteplats.
	Klimatpåverkan				De maximala ljudnivåerna överskrids idag vid uteplats.

Riktvärde för buller	Klaras 55 dBA, ekvivalentnivå, för trafikbuller utanför alla fasader vid varje bostad? Om detta inte klaras: har minst hälften av alla bostadsrum (vardagsrum plus sovrum) för resp. bostad en tyst sida (högst 45 dBA, ekvivalentnivå) eller åtminstone en ljuddämpad sida (högst 50 dBA, ekvivalentnivå)?		x		De ekvivalenta bullernivåerna klaras genom ljuddämpad sida. De maximala ljudnivåerna överskrids redan vid uteplats. Risk finns att de maximala ljudnivåerna för förskolans uteplats överskrids på vissa delar.
----------------------	---	--	---	--	--

13.1 Övergripande trafikfrågor

- Transportsystemet ska utformas så att det blir rationellt att resa på ett hållbart sätt genom att mer utrymme tilldelas de hållbara transportslagen, på biltrafikens bekostnad.
- Den fysiska planeringen strävar till att persontransporter inom Örebro och i de mindre tätorterna i första hand ska ske med gång-, cykel- eller kollektivtrafik så att marknadsandelen för de trafikslagen ökar.
- Bullerstörningar för de boende ska minimeras. Gatunätet ska utformas på ett sätt som sänker hastigheten för den motordrivna trafiken i staden och i de mindre tätorterna. Det är viktigt för trafiksäkerheten, men minskar också bullret, förbättrar luftkvaliteten, minskar klimatpåverkan och gör det mer attraktivt att gå och cykla.
- Gaturum i stadskärnan och i Örebros centrala delar byggs om i syfte att förbättra attraktivitet, tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet för gående och cyklister.

Återigen går öppnandet av bussgatan emot översiktsplanen ovan. Arbetet hos kommunen borde istället handla om att drastiskt förändra de dåliga förhållanden som råder idag. Inte att ytterligare försämra dem.

Kommentar: Detaljplanen kommer inte medföra att bullerkraven överskrids för befintlig bebyggelse. Bullerberäkningen är framtagna 2014. Programmet som användes för bulleruträkningarna är Buller Väg.

13.3 Cykel

Barns skolvägar måste ha hög trafiksäkerhet medan vuxnas cykling till och från arbetet mer handlar om framkomlighet, kort restid och komfort. En annan viktig målgrupp är barn som cyklar till fritidsaktiviteter.

-Barn ska ha en säker cykelväg till och från skolan inom skolans upptagningsområde.

Varje dag tvingas många barn korsa den redan hårt trafikerade Vallgatan utan någon form av säker övergång. Detta vill förslaget försämra med ytterligare 70 %, samt därtill leda in ytterligare tung trafik ex. lastbilar in bland barn som är på väg till och från skolan.

Kommentar: Se stadsbyggnads tidigare svar på punkten Trygghet och säkerhet. Stadsbyggnad ser ingen anledning till att tung trafik ska använda Vallgatan. Skulle problem med tung trafik på gatan uppstå är det en fråga för tekniska förvaltningen.

13.5 Biltrafik

-Gatans utformning ska motsvara den skyltade hastigheten.

Gäller definitivt inte. Idag är vallgatan en 500 meter mycket bred och lång raksträcka som inbjuder till hög hastighet, endast två avsmalningar som istället bidrar till ökad hastighet för att "hinna först", har kommunen gjort för att "förbättra" trafikmiljön. Nu

vill kommunen lägga till en ytterligare 100 meter lång raksträcka för öka känslan av motorväg. Idag håller uppskattningsvis 30-40 % av trafiken inte lagstadgad max hastighet, och då talar vi också om stora tunga bussar bland dessa. Det finns heller inte en endaste påminnelse om att det är ett område med max hastigheten 30 km/h inne i området eller utmed Vallgatan.

Kommentar: Skyltning är ingen detaljplanefråga, utan en fråga för tekniska förvaltningen i och med denna handling får de del av synpunkten.

Utdrag från Trafikverkets skrift Trafik för en attraktiv stad från 2004 (s. 80). Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Riksdagens beslut om Nollvisionen förändrar synen på ansvar i vägtransportsystemet. Den enskilda människan är ansvarig för att följa lagar och bestämmelser, medan systemutformarna ska se till att hela systemet är säkert. Förutom väghållare, fordonstillverkare och transportföretag hör exempelvis också politiker, tjänstemän, lagstiftande myndigheter och polisen till systemutformarna. Trafikanternas ansvar är att följa de regler som systemutformarna fastställer, exempelvis hastighetsbegränsningar och användning av bilbälte.

Om trafikanterna inte följer spelreglerna och/eller om personskador uppstår, är det systemutformarna som ska se till att liknande händelser inte sker igen.

Systemutformarna ska ständigt göra allt vad de kan för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Som en följd av Nollvisionen läggs alltså det yttersta ansvaret på systemutformarna.

Säkerhetsproblemen i trafiken tyder på brister i vägtransportsystemets utformning, exempelvis farliga vägar eller bilar med dåliga säkerhetsegenskaper. När en olycka inträffar är systemets utformning avgörande för om trafikanterna utsätts för ett yttre våld som är större än vad människokroppen klarar av.

Kommunen och de som arbetar för kommunen med bland annat detaljplanering är systemutformarna, Ni ska se till så att vallgatan blir bättre rent trafiksäkerhetsmässigt, det ni planerar att göra är istället att kraftigt försämra den.

Nedanstående har jag hämtat ur kommunens planbeskrivning daterad 2014-09-30.

Kommentar: Se stadsbyggnads tidigare svar på punkten Trygghet och säkerhet.

Gator och trafik

Gatunät,

Den del av Vallgatan som ligger inom planområdet är idag en bussgata. Det förekommer mycket smittrafik på den del av Vallgatan som idag är bussgata. Den del av Vallgatan som inte är bussgata trafikeras idag av cirka 1400 fordon. Beräkningar har gjorts som tyder på att ca 1000 bilar/dygn kommer att använda den nyöppnade delen av Vallgatan. 10 % av den totala trafiken beräknas vara tung trafik, bussar och lastbilar. 80% av den tunga trafiken står bussarna för. Övriga Vallgatan kommer att få en trafikökning med cirka 70%. Från 1400 bilar/dygn till 2400 bilar/dygn.

Se punkt 13.5 Biltrafik ovan. Det är kommunens ansvar att göra allt för att förhindra smittrafiken. Om jag ringer till någon som ansvarar för trafiksäkerhet och farthinder på kommunen, får jag till svar ”-Det är polisens uppgift att se till så att det inte kör någon trafik på bussgatan eller att man inte kör för fort på vallgatan”.

Fel- kommunen är en av systemutformarna och är därför också ansvarig.

Sedan vill jag också veta när siffrorna ovan är framtagna samt hur mätningen har gått till.

Kommentar: Detaljplanen medför trafiksäkerhetsåtgärder, se stadsbyggnads tidigare svar på punkten Trygghet och säkerhet. Två trafikmätningar har gjorts, den första 2003 av Örebro kommun och den andra av WSP 2014.

Nedanstående har jag hämtat ur kommunens konsekvens- och behovsbedömning daterad 2014-09-30.

Viktiga mål och principer att beakta. Gemensamt för samtliga aspekter är att kommunens budget och verksamhetsplan samt översiktsplan ska följas. Viktiga perspektiv: Barn, genus och mångfald.

Det är helt korrekt, men där hävdar jag också att öppnandet av bussgatan strider mot dessa mål och principer.

Ett eventuellt öppnande av bussgatan kommer att få så stora konsekvenser, att en separat konsekvens- och behovsbedömning bör göras.

Kommentar: En separat konsekvens- och behovsbedömning kommer inte att göras då trafiksäkerheten kommer att höjas i och med planens genomförande.

-Jeanette Nygren

Jag tycker det är bedrövtligt att Vallgatan ska öppnas då det redan idag är väldigt mycket trafik på gatan vissa tidpunkter, tungtrafik och bilister kör väldigt fort på gatan utan att ta hänsyn till barn som ska gå över gatan till och från skola och dagis.

Varje dag blir jag vittne till att barnen får springa över gatan för att komma över till andra sidan, det är bara en tidsfråga innan någon blir påkörd, det är denna gatan ni vill öppna trots att det är ett skolområde! Som sagt jag vill med det bestämdaste säga NEJ till att Vallgatan öppnas för vanlig trafik, jag vill också påpeka att det är alldeles för lite trafik hinder på Vallgatan, här har man verkligen inte sett till barnens säkerhet.

Kommentar: Det finns idag 2 hinder på Vallgatan från Almbyrondellen till korsningen Hagvägen. Hindren kommer ses över vid projekteringen av Vallgatan och om behov av upprustning finns kommer det att ske. Cykelvägen öster om Vallgatan kommer att flyttas till den västra sidan och ett nytt hinder för biltrafiken kommer att tillskapas. Det kommer att öka trafiksäkerheten för cyklister och gående.

- Anita Stervander

Jag vill framföra mina starka invändningar mot ert förslag om att öppna Vallgatan för genomfartstrafik. Universitetet har närmare 1.500 anställda och minst 15.000 studenter och även om bara en del av dem skulle använda Vallgatan som färdväg skulle trafiken öka alldeles enormt. Som boende längs denna gata skulle vår närmiljö dramatiskt försämrans.

Men värre skulle trafikmiljön för alla barn bli! Vi har skola, förskola och fritidshem på tvärgatorna till Vallgatan. Många barn blir idag skjutsade till och från sin skola vilket innebär att biltrafiken redan nu är ganska tät på berörda gator. Med den kraftiga ökning av biltrafiken som föreslås fasar jag för den trafiksituation som kommer att uppstå. Dessutom finns det många barn som går och cyklar till skolan och för dem blir skolvägen mycket farlig!

Vi har redan idag hastighetsbegränsning till 30 km men den hålls inte av många bilister. Att då föreslå att öka genomströmningen av bilar så kraftigt i en miljö där barn varje dag passerar anser jag vara mycket oklokt. Det finns ju faktiskt redan en genomfartsled, Universitetsallén, som fungerar och som inte berör barnens skolväg.

Kommentar: Det finns idag 2 hinder på Vallgatan från Almbyrondellen till korsningen Hagvägen. Hindren kommer ses över vid projekteringen av Vallgatan och om behov av upprustning finns kommer det att ske. Cykelvägen öster om Vallgatan kommer att flyttas till den västra sidan och ett nytt hinder för biltrafiken kommer att tillskapas. Det kommer att öka trafiksäkerheten för cyklister och gående.

- Cecilia Ekenberg, Göran Ekenberg

Synpunkter gällande öppning av Vallgatan samt byggande av studentbostäder.

Har tagit del av den planerade planen att bygga studentbostäder och förskola samt att öppna Vallgatan för biltrafik. Tyvärr tvingas jag konstatera att en öppning av Vallgatan och dess konsekvenser endast nämns med några rader.

Nuläge: *Vallgatan är en bred gata med separerad cykelbana vilket inne bär att bilister gärna håller högre hastigheter än det tillåtna 30km/ h . Det finns 2 avsmalningar på Vallgatans 500 meter som ska verka som hastighetsdämpande åtgärder men i verkligheten blir det tvärtom då bilisterna tävlar om vem som skall komma först förbi dessa avsmalningar. Vi har busstrafik på Vallgatan och det är uppenbart att bussarna inte håller 30 km/h. Fastigetsägare tvingas sätta ut sina bilar för att få bussarna att dämpa hastigheten.*

I Alby bor det många barn familjer och många barn korsar Vallgatan för att gå till Almbyskolan. Det finns också många förskolor i området vilket inne bär att småbarn rör sig i området. Det finns inga övergångsställen eller trafikljus på Vallgatan utan gående, barn som vuxna, passerar vägen oskyddat. På en sida av Vallgatan finns endast en mycket smal trottoar.

Det är mycket smittrafik på bussgatan och vid en mätning 2003 körde det 294 bilar på bussgatan och antal bilar har inte minskat med åren och busstrafiken har ökat. Vad gäller buller och störningar från trafik, speciellt bussar, så har vi problem med det redan i dag och det är tveksamt om riktvärdena för den ekvivalenta samt maximalnivån ligger inom riktvärdena då dessa baseras på att trafiken kör 30 km/h.

Synpunkter och åtgärder: *En öppning av Vallgatan och dess konsekvenser måste utredas mer grannlaga. Man kan inte öppna en bussgata och öka trafikmängden i ett bostadsområde utan att göra åtgärder när det finns uppenbara problem i dagsläget. Vallgatan måste göras så pass oframkomlig att bilister och bussar endast kan köra 30 km/h. Med hänvisning till konsekvensutredning av öppnande av gator är det inte tillräckligt med hastighetsskyltar för att uppnå faktisk eller upplevd säkerhet. Utformningen av gatan är av största vikt för att bilister skall hålla tillåtna hastighet 30 km/ h . Vid mätning på Vallgatan 2003 kördes det med en hastighet på 87 km/h. Det måste göras omöjligt att komma upp i sådana hastigheter i ett bostadsområde. Risken är annars att bilister använder Vallgatan som en genomfartsled som går snabbare att ta sig fram på än Norrköpingsvägen vilket sker redan idag. Det måste tas med i helhetsbilden att i Alby ligger Örebro universitetet och flera tusen studenter dagligen åker till och från universitetet. Risken är också att andra smågator i området påverkas bl a Almbysvägen då det går snabbare att använda den som genväg till Örebro universitet från Tybblekorset . Vid den vägen har vi både förskola och kyrkans församlingshem med många barn och äldre som rör sig i området.*

En mätning skall göras för att få exaktheten av hur mycket smittrafik det är på bussgatan samt mätning av den aktuella trafikmängden på Vallgatan. Detta för att få mer exakthet i den uppskattade trafikmängden. Den senaste mätningen gjordes 2003 . En buller mätning skall göras gällande vår fastighet.

*Öppna inte bussgatan men åtgärda Vallgatan med hastighetsdämpande åtgärder.
Cecilia och Göran Ekenberg*

Kommentar: *Detaljplanen kommer inte medföra att bullerkraven överskrids för befintlig bebyggelse. Ytterligare än trafikberäkning har gjorts av WSP 2014.*