

Byggnadsnämnden

Granskningsutlåtande

Detaljplan för del av fastigheterna Almby 11:202 och 11:16

Sammanfattning

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

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 detaljplanen för del av fastigheterna Almby 11:202 och 11:16.
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 normalt planförfarande.
- Planförslaget har varit utskickat för samråd till berörda kommunala och statliga organ och myndigheter samt fastighetsägare och övriga berörda under tiden 6 oktober – 3 november 2014.
- Planförslaget har varit utställt för granskning i enlighet med bestämmelserna i 5 kap. 18 § plan- och bygglagen under tiden 22 februari – 14 mars 2016.

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

Inkomna yttranden med synpunkter har inkommit från:

Länsstyrelsen i Örebro län

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

Bedömning enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrundera i 11 kap.

10 § PBL och nu kända förhållanden att ett antagande av detaljplanen inte kommer att prövas.

Råd enligt 2 kap. PBL

Buller

Länsstyrelsen har under granskningstiden fått ta del av kompletterande bullerberäkningar för planområdet samt haft en dialog med planförfattaren kring bullerfrågan.

Bullerberäkningarna som Länsstyrelsen fått ta del av visar att principerna för intresseavvägningar som anges i Boverkets Allmänna råd 2008: 1 Buller i planeringen uppnås med föreslaget bullerplank mot Universitetsgatan.

Länsstyrelsen har vid kontakt med planförfattaren fått information om att planbestämmelsen kommer att omformuleras enligt nedan: Minst hälften av bostadsrummen i varje bostad, samt uteplats, ska vändas mot en ljuddämpad sida (45-50 dBA vid fasad) där även den maximala ljudnivån på 70 dB A uppfylls. Varje bostad ska ha tillgång till minst en uteplats i anslutning till bostaden som uppfyller ljudkraven ovan.

Kommentar: Planhandlingen har ändrats enligt Länsstyrelsens rekommendationer.

Länsstyrelsen har utifrån ovanstående inga kvarstående synpunkter vad gäller buller.

Miljönämnden

Utlåtande

Miljönämnden har vid samråd framfört synpunkter på detaljplanen. Dessa synpunkter har beaktats och bemöts i samrådsredogörelsen. Miljönämnden anser dock att följande ska tydliggöras i planbestämmelsen:

- *Under störningskydd ska det framgå att ljudnivån utombus vid uteplats och på hela skolgården inte får överskrida 55 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå.*

- Höjden på planket bör inte anges om inte en bullerutredning ligger till grund för detta.

Det framgår inte i planbestämmelserna att planket ska ge den ljuddämpning som krävs för att uppfylla riktvärdena på hela skolgården. Det framgår heller inte att den angivna höjden på planket är tillräckligt för att bullernivån inte överskrids. Det saknas redovisning i planbeskrivningen om varför höjden en meter har satts. Därmed anser Miljönämnden att det saknas fog för att ange en maximal höjd på planket. Planket ska utformas så att det ger det störningskydd som krävs för att riktvärdena underskrids.

Det framgår endast i planbeskrivningen vilka riktvärden som gäller för ljudnivå på uteplats och skolgård. Miljönämnden anser att det ska framgå i planbestämmelserna för att säkerställa att riktvärdena inte överskrids för boendes uteplats eller skolverksamhetens frilytor.

Kommentar: Planhandlingen har kompletterats med information om att en bullerutredning har gjorts för förskolegården som visar på att bullervärdena inte överstiger riktlinjerna om ett en meter högt bullerplank uppförs. Eftersom bullerplanket säkrar riktvärdena för skolgården behövs inga specifika riktvärden för förskolegården.

Tekniska nämnden

Tekniska nämnden vill framföra följande synpunkter:

Upplysningar

Trafik

Gång- och cykeltrafiken över Universitetsgatan behöver ses över och när GC-banan flyttas till den västra sidan så att det knyter ihop tillgängligheten till universitetet på ett bra sätt.

Tillgängligheten för gående och cyklande till förskolan är viktig eftersom GC-bana endast finns utmed Universitetsgatans södra sida.

Utrymme för varutransporter samt för att hämta och lämna barn vid förskolan ska anordnas på fastighetsmark.

Kommentar: Planhandlingen har kompletterats med en grov skiss på hur gatuförändringarna kommer att se ut samt ett tillägg om att **varutransporter**, hämtning och lämning ska ske på fastighetsmark.

TS Skanova Access AB (Bilaga 1)

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.

Tringas 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: Planförslaget medför inte att telekablar kommer att behöva flyttas.

E.ON Elnät Sverige AB

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

E.ON Elnät har en nätstation inom planområdet och som eventuellt skall flyttas, frågan är vart en ny placering kan tänkas bli? Det är något som E.ON Elnät vill ha svar på innan denna plan blir antagen.

Kommentar: Tanken är inte att nätstationen ska flyttas men att det är möjligt att flytta den inom det gula området på plankartan.

Sörby-Eklunda-Almby Egnahemsförening

Vi motsätter oss en öppning av Vallgatan i Örebro för biltrafik. Varför ska man skapa en genomfartsled till och från universitetet genom ett villaområde när det idag finns bra vägar både väster och öster om villaområdet i anslutning till Vallgatan?

Kommentar: Vägöppningen bygger på Örebro kommuns trafikprogram där det står följande: Gatunätet i Örebro ska utgå ifrån det traditionella gatunätet som bygger på en rutnätsstruktur. Via rutnätet fördelas trafiken genom stadsdelarna. En bedömning av trafikens påverkan på människors livsmiljöer och barns trygghet ska alltid göras. Det är också lätt att orientera sig i en sådan bebyggelse som har ett rutnät, även om det finns variationer i mönstret

Vi förstår inte logiken i att ta bort 10:ans snabbuss från universitetet via Vallgatan upp till Vågbustorget och istället tillåta 1000-tals bilar (inklusive tung trafik) per dygn trafikera Vallgatan.

Det strider mot sunt förnuft vad gäller både "miljö- och säkerhetstänk". Det sistnämnda avser tanken på alla barn som bor och kommer att bo i området/ angränsande områden och som måste passera Vallgatan på väg till och från skola och daghem. Kommande utbyggnad av Näsby och Ormesta innebär att ytterligare barnfamiljer kommer att flytta in vilket medför att det blir ännu fler barn som kommer att behöva passera Vallgatan gåendes eller cyklandes på väg till skolan. De barn som inte cyklar alternativt går kommer att färdas dit i föräldrarnas bilar och trycket på Vallgatan kommer då att förstärkas ytterligare.

Kommentar: Ansvar för busstrafiken ligger hos landstinget och inte kommunen. Örebro kommun kan komma med synpunkter men det är Landstinget som fattar beslut. När busstorget vid universitetet byggdes blev det en nod för busstrafiken vilket medfört att bussen som tidigare gått på Vallgatan inte gör det i dagsläget. Den tunga trafiken kommer att försvinna nästan helt

när stadsbussen slutar gå via Vallgatan. Att förbjuda tung trafik på Vallgatan skulle innebära att transporter till de boende i området med lastbil skulle bli omöjligt. Skulle tung trafik bli ett problem är det upp till tekniska förvaltningen som är väghållare att sätta upp förbud för tung trafik.

Vallgatan är en rak gata som inbjuder till betydligt högre hastighet än tillåtna 30 km/timme. En öppning av Vallgatan blir inte bara en olägenhet för fastighetsägarna efter Vallgatan utan även för fastighetsägarna efter anslutande vägar som t.ex. Bruksgatan och Näsbyvägen. Trafikökningen kommer med all sannolikhet att ske även där eftersom de inbjuder till en snabb "genomfartsled" genom hela bostadsområdet.

Örebro har en ambition att vara en cykelvänlig stad. Kan man av olika anledningar inte åka cykel så bör det vara allmänna kommunikationer som är alternativet i första hand. Det borde alltså vidtas åtgärder som stimulerar till cykelåkande och användande av allmänna kommunikationer. En öppning av Vallgatan för biltrafik och samtidigt borttagande av snabbbussen genom Alby till centrum inbjuder istället till att bilen kommer att användas som transportmedel.

Kommentar: Det finns idag två hinder på Vallgatan från Albyrondellen till korsningen Hagvägen. Hindren kommer ses över vid projekteringen av Vallgatan och om behov av upprustning eller ombyggnation finns kommer det att ske. Cykelvägen öster om Vallgatan kommer att flyttas till den västra sidan. Det kommer att öka trafiksäkerheten för cyklister och i samband kan ett hinder för biltrafiken tillskapas. Två säkra övergångar över Vallgatan kommer också att tillskapas. En vid korsningen Vallgatan/Universitetsgatan och den andra vid korsningen Rudbeckiusvägen/Vallgatan vilken används av många skolbarn. Detaljplanen medför tre hastighetsdämpande åtgärder och två säkra övergångar över Vallgatan.

Lena och Lennart Nordström, Mjörn 5

Vi protesterar återigen mot planen att öppna Vallgatan för biltrafik.

Kommunen avser att återupprepa det misstag som gjordes på 70-talet då en smal villagata breddades och blev tillfart till universitetet. Biltrafiken ökade då markant med mycket höga farter som följd. Även tung trafik ökade. Situationen blev mycket besvärlig för boende och skolbarn, och efter starka protester tvingades man göra den lösning som finns än idag med en bussgata.

Historien återupprepas nu. De lösningar och åtgärder som redovisas i detaljplanen är helt otillräckliga vad gäller trafiksituationen, uppenbarligen har inte en ordentlig konsekvensanalys gjorts. Hur trafiken kommer att öka på andra smågator i Alby och hur de redan svåra korsningarna längs Universitetsgatan, Hjälmavägen, Ormestagatan och Rudbecksgatan blir belastade har inte bevisats alls.

Kommentar: Vid framtagandet av trafikutredningen utreddes trafiken på samtliga gator i Örebro tätort. Inget visade där på problem på smågator och korsningar i Alby. Det finns idag två hinder på Vallgatan från

Almbyrondellen till korsningen Hagvägen. Hindren kommer ses över vid projekteringen av Vallgatan och om behov av upprustning eller ombyggnation finns kommer det att ske. Cykelvägen öster om Vallgatan kommer att flyttas till den västra sidan. Det kommer att öka trafiksäkerheten för cyklister och i samband kan ett hinder för biltrafiken tillskapas. Två säkra övergångar över Vallgatan kommer också att tillskapas. En vid korsningen Vallgatan/Universitetsgatan och den andra vid korsningen Rudbeckiusvägen/Vallgatan vilken används av många skolbarn. Detaljplanen medför tre hastighetsdämpande åtgärder och två säkra övergångar över Vallgatan.

Standardsvaret på de farhågor som väcks av boende i Almby angående detaljplanens trafikavsnitt är närmast löjväckande. Där nämns endast översyn av befintliga farthinder och förändring av cykelbanan i den nuvarande bussgatan. Detta är alldeles otillräckligt för att lösa de problem som vi, på goda grunder, förutser! Trafiken i Almby kommer att bli livsfarlig för skol- och förskolebarn.

Gunnel Johansson, Sottern 30

Vi bor på Vallgatan 18 B och motsätter oss att Vallgatan öppnas för trafik. Gatan har tidigare varit öppen för trafik men stängts på grund av olägenheter som uppstod vid denna form av trafiklösning.

Det är ytterst olämpligt att Vallgatan öppnas på nytt sett dels ur ett bullerperspektiv och dels ur ett miljöperspektiv. Husen ligger mycket nära Vallgatan och vi vill inte ha några bullerplank. Bussarna har tagits bort från Vallgatan då de ger upphov till bl a skakningar i marken.

Kommentar: Stadsbyggnads utredningar visar att bullret på Vallgatan inte kommer att överstiga de riktvärden som finns.

Vallgatan ligger dessutom mycket nära en av Örebros största grundskolor och massvis med barn passerar gatan varje dag vid färd till och från skolan. Det har tidigare hänt trafikolyckor på denna väg då vägen var öppen för biltrafik och tung trafik.

Kommentar: Det finns idag två hinder på Vallgatan från Almbyrondellen till korsningen Hagvägen. Hindren kommer ses över vid projekteringen av Vallgatan och om behov av upprustning eller ombyggnation finns kommer det att ske. Cykelvägen öster om Vallgatan kommer att flyttas till den västra sidan. Det kommer att öka trafiksäkerheten för cyklister och i samband kan ett hinder för biltrafiken tillskapas. Två säkra övergångar över Vallgatan kommer också att tillskapas. En vid korsningen Vallgatan/Universitetsgatan och den andra vid korsningen Rudbeckiusvägen/Vallgatan vilken används av många skolbarn. Detaljplanen medför tre hastighetsdämpande åtgärder och två säkra övergångar över Vallgatan.

Göran och Cecilia Ekenberg, Kyrksjön 1

Vi är emot en öppning av Vallgatan enligt planbeskrivning.

*Nuläge: Bilister bryter idag mot förbud för fordon att köra på bussgatan. Det råder 30 km/h på Vallgatan men det är knappast något fordon som håller hastigheten. Vallgatan är utformad på ett sådant sätt att det finns inga hinder som tvingar bilister att hålla hastigheten. Det finns endast en vägbula och 2 avsmalningar på Vallgatan på en sträcka på 400 meter. Avsmalningarna har inte någon som helst effekt på att dämpa hastigheten hos bilisterna. **Kommentar:** Det finns idag två hinder på Vallgatan från Almbyrondellen till korsningen Hagvägen. Hindren kommer ses över vid projekteringen av Vallgatan och om behov av upprustning eller ombyggnation finns kommer det att ske. Cykelvägen öster om Vallgatan kommer att flyttas till den västra sidan. Det kommer att öka trafiksäkerheten för cyklister och i samband kan ett hinder för biltrafiken tillskapas. Två säkra övergångar över Vallgatan kommer också att tillskapas. En vid korsningen Vallgatan/Universitetsgatan och den andra vid korsningen Rudbeckiusvägen/Vallgatan vilken används av många skolbarn. Detaljplanen medför tre hastighetsdämpande åtgärder och två säkra övergångar över Vallgatan.*

Antagande bilister 1000 fordon/dygn enligt planförslag. Kräver svar på dessa frågeställningar:

Vad grundar man antagandet om 1000 bilar på?

Enligt Örebro kommun gjordes en mätning av smittrafik på Vallgatan/bussgatan 2003!

Hur många bilar uppmättes?

Har WSP gjort en beräkning eller en mätning av smittrafik på Vallgatan?

När gjordes trafikmätning på Vallgatan senast? Antal fordon/dygn

Kommentar: Beräkningar har tagits fram vid två tillfällen som visar på att den delen av Vallgatan som idag är bussgata kommer att trafikeras av ca 1000 fordon/dygn. Ca 300 bilar uppmättes använda bussgatan. WSP har inte gjort några mätningar av smittrafik. Senast en trafikmätning gjordes på Vallgatan var 2014 och ca 1000 bilar/dygn uppmättes.

När gjordes hastighetsmätning på Vallgatan senast? Högsta uppmätta hastighet?

Kommentar: Stadsbyggnad har inte gjort någon hastighetsmätning på Vallgatan.

För oss är det viktigt att få svar på dessa frågor då det ligger till grund för bla buller störningar och trafiksäkerhet.

Kommentar: Stadsbyggnads utredningar visar att planförslaget inte kommer att medföra att bullernormerna överskrids och att de hastighetsdämpande åtgärderna och den säkra passagen kommer att göra Vallgatan säkrare.

Enligt den konsekvensutredning som WSP har gjort på uppdrag av Örebro kommun framkommer bla följande: Vid öppnande av gator är rekommendationen att en djupare

lokal studie görs för de gator som påverkas av trafikomläggningen. Resultatet ska sedan ligga till grund för utformningen av de påverkade gatorna. Genom att göra det med stöd av invånarnas kunskap kan en ökad trafikströmning ge en ökad trygghetsupplevelse. På vilket sätt har man tagit hänsyn till detta vid planbeskrivningen?

Vallgatan måste utformas så att bilar endast kan köra 30km/h och vi vill ha en beskrivning av hur det skulle kunna se ut!!! Måste till mer åtgärder än att flytta en cykelväg från en sida till den andra!

Förbjud tung trafik på Vallgatan!

Är det verkligen rimligt att stora lastbilar ska köra igenom ett villa område?

Vallgatan har under många år varit föremål för diskussion för ett öppnade men Örebro kommun valde då att föra en diskussion med boende i området och det har resulterat i att Vallgatan har förblivit avstängd. Nu verkar medborgarens åsikt vara helt ovidkommande. Det verkar som om politikerna med Björn Sundin i spetsen har bestämt något och så ska det bli. Vi som bor i området bevittnar dagligen hur bilar kör minst 50 km/h på Vallgatan samtidigt som barn ska gå till eller hem från Almbyskolan. Det finns även minst 3 förskolor i området samt Almbyskolan. Det finns varken övergångsställen eller trafikljus vid Vallgatan. Är det Örebro kommuns trafiksäkerhetspolicy ?

Slutligen tycker vi att en öppning av Vallgatan skulle ha föregåtts av fler diskussioner med boende i området. Det är många som kommer att bli berörda av att Vallgatan öppnas men som ligger utanför detaljplaneområdet.

Kommentar: Det finns idag två hinder på Vallgatan från Almbyrondellen till korsningen Hagvägen. Hindren kommer ses över vid projekteringen av Vallgatan och om behov av upprustning eller ombyggnation finns kommer det att ske. Cykelvägen öster om Vallgatan kommer att flyttas till den västra sidan. Det kommer att öka trafiksäkerheten för cyklister och i samband kan ett hinder för biltrafiken tillskapas. Två säkra övergångar över Vallgatan kommer också att tillskapas. En vid korsningen Vallgatan/Universitetsgatan och den andra vid korsningen Rudbeckiusvägen/Vallgatan vilken används av många skolbarn. Detaljplanen medför tre hastighetsdämpande åtgärder och två säkra övergångar över Vallgatan. Hur de hastighetsdämpande åtgärderna kommer se ut görs i projekteringen och inte i detaljplanen. Den tunga trafiken kommer att försvinna nästan helt när stadsbussen slutar gå via Vallgatan. Att förbjuda tung trafik på Vallgatan skulle innebära att transporter till de boende i området med lastbil skulle bli omöjligt. Skulle tung trafik bli ett problem är det upp till tekniska förvaltningen som är väghållare att sätta upp förbud för tung trafik.

Mikael Pettersson, Maria Haglund, Kyrksjön 10

Hans Ellmén, Kristina Ellmén, Kyrksjön 6

Sid 4.

Översiktliga planer.

Kapitel 6.3. "studentbostäder ska skapas i olika stadsdelar. Planområdet ligger bredvid Örebro universitet där det redan finns mycket studentbostäder. Anledningen till att platsen

ska bebyggas med studentbostäder är att det råder brist på dem och det inte finns intresse att bygga dem i andra stadsdelar." Vem/vilka har inte intresse att bygga på annan plats? Detta strider mot översiktsplanen.

Kommentar: Här rör det sig om en avvägning mellan två intressen. Tillgången på studentbostäder och att bostäder ska placeras i olika stadsdelar i Örebro. I det här fallet väger tillgången till studentbostäder tyngre. Marknaden styr bostadsbyggandet, kommunen ansvarar för planmonopolet.

Om det trots allt inte låter sig göras att studentbostäder byggs i andra stadsdelar, vilket i sig låter otroligt, finns det ändå alternativa ytor att bebygga i anslutning till universitetet. Till exempel finns det gott om obebyggd mark, som inte angränsar direkt till villabebyggelse, väster och sydväst om det så kallade busstorget Även området i anslutning till den nyligen uppförda friidrottshallen öster om Musikhögskolan borde kunna lämpa sig bättre än föreslagen plats för planerad byggnation. Det skulle på ett bra sätt kunna ge god samhällsservice avseende barnomsorg för det nybyggda angränsande villaområdet i Ormesta, samtidigt som det ligger mycket nära både Universitetet och Almby.

Kommentar: Stadsbyggnad anser att det är bra med blandad bebyggelse och upplåtelseformer vilket planen medför.

Kapitel 8.2. Argumentet att det är möjligt att studenter med barn skulle välja att placera dessa på den planerade förskolan och att man därmed skulle leva upp till översiktsplanens mål om integration, både etniskt och socioekonomiskt håller inte. Detta strider mot översiktsplanen. När vi stämt av med personal inom barnomsorgen har vi fått veta att är det ytterst ovanligt att föräldrar placerar barnen nära sin arbetsplats eller utbildningsäte. Det vanliga är att välja förskola nära bostaden.

Kommentar: Stadsbyggnad är positiva till att det byggs studentbostäder på platsen vilket skulle medför att studenter både kan ha barnen nära arbetet och bostaden.

En placering av den planerade förskolan väster eller sydväst om busstorget skulle kunna vara ett bättre alternativ för alla parter. Det är fortfarande relativt nära för familjer i Almby, det är nära universitetet, där finns parkmark för lek och rekreation, den bebyggelse som finns närmast är i höjdavseende likvärdig den föreslagna nybyggnationen och där finns också goda möjligheter till en bra lösning vad gäller möjligheter för föräldrar med bil att lämna och hämta sina barn, något som inte gäller vid den föreslagna platsen. Där föreligger istället risk för trafikchaos då föräldrar till i storleksordningen 100 barn ska lämna och hämta barnen varje dag. Det ligger inte långt bort att tänka att det scenariot är huvudanledningen till att man vill öppna Vallgatan för trafik. Redan som det är idag råder stor trängsel i Almby på gator närmast universitetet som utnyttjas flitigt av studerande för gratis parkering.

Kommentar: Stadsbyggnad bedömer att den föreslagna platsen för förskola är bra då den ligger bredvid en skogsdunge vilket är en stimulerande lekmiljö för barn. Hämtning och lämning ska ske på fastigheten och kommer inte att påverka trafiken i större utsträckning.

5.3 staden

"Bebyggelsens täthet, höjdskala och gestaltning ska anpassas till läget i staden och till befintliga bebyggelsemiljöer." Den befintliga bebyggelsemiljön i kvarteret domineras av småhus, ett villaområde med fristående byggnader i 1-2 plan. I angränsande kvarter, söder om Universitetsgatan och väster om korsningen Universitetsgatan Vallgatan, har under de senaste åren, för universitetet och dess studenters räkning, uppförts byggnader med i huvudsak 3 plan, med undantag för en byggnad som uppförts i 4 plan. Den byggnaden ligger längst bort från villaområdet. Den nya detaljplanen föreslår att bygga i 5 plan i villakvarteret. Det skulle komma att påverka höjdskalan avsevärt, med klart negativa konsekvenser för boende i villakvarteret. Den byggnaden skulle komma att sticka upp högre och bredare än alla andra byggnader och vara placerad alldeles intill småhusen i villaområdet i samma kvarter. Detta strider mot Översiktsplanen.

Kommentar: Befintlig bebyggelse längs Universitetsgatan är i fyra våningar och ligger ca 20 meter från villabebyggelsen. De föreslagna bebyggelsen längs Universitetsgatan är i fem våningar och ligger ca 60 meter från villabebyggelsen.

Sid 5. Grönstrukturprogram

Planområdet har tidigare från Örebro kommuns stadsbyggnadskontor planerats för att bli grönyta för idrott och rekreation för Almby skolans elever, barn på befintliga förskolor i området och barn boende i området. Detta skulle ske efter att ytan tillfälligt först skulle användas som dumpningsplats för schaktmassor vid byggnation söder om Universitetsgatan. Barn, föräldrar och skolpersonal i området har väntat länge på att löftet om en grönyta ska uppfyllas. Det finns idag ingen plats avsedd för idrott, lek och rekreation i närområdet. Av samrådsredogörelsen framgår också att några lyft fram den frågan. Det framgår även att de inte fått några svar på just den saken. Kan vi få ett svar på vad som händer med den utlovade grönytan? Eller ännu hellre, kan vi få den utlovade grönytan istället för detta föreslagna jättehus?

Kommentar: Stadsbyggnads uppdrag likt detaljplanens syfte är att ge bygggrätter för studentbostäder, förskola, mindre verksamhet samt öppna Vallgatan för biltrafik. Skogsområdet öster om planområdet och Svålsjöparken är utmärkta områden för idrott, lek och rekreation.

Sid 8. Byggnadskultur och gestaltning

"Ny bebyggelse ska förhålla sig till och länka samman universitetet, studentbostäderna och villorna i Almby." Vi kan inte se på vilket vis denna föreslagna jättekoloss till byggnad i 5 plan närmast villorna lever upp till det.

Sid 12. Bebyggelse

"Ny bebyggelse ska placeras i linje längs Universitetsgatan på samma avstånd som studentbostäderna väster om planområdet. Bebyggelsen ska också följa studentbostäderna i höjd, därför är den maximala nockhöjd satt till 16 meter. Det är något högre än befintliga studentlägenheter men då är den högre våningshöjden för verksamheter inräknat. Gaturummet längs Universitetsgatan klarar en högre bebyggelse." Vad betyder detta? Det är inte begripligt svenska. Vad det så kallade "gaturummet" längs Universitetsgatan klarar

eller inte i fråga om hög bebyggelse är inte lätt att begripa och helt irrelevant ställt i relation till vad vi som bor intill den nya bebyggelsen klarar. Om den nya bebyggelsen ska följa studentbostäderna i höjd så kan den inte vara högre. Då gör den inte det.

Kommentar: Arkitektur och stadsplanering är komplexa ämnen och tyvärr finns det många fackuttryck som är svåra att förenkla. Gaturummet är den volym som bildas mellan byggnaderna på båda sidor om en gata.

"Det finns möjlighet att anlägga en förskola med 4-5 avdelningar närmast skogen. En förskola så nära universitetet ger möjligheten för studenter att lämna sina barn nära skolan. Verksamheter som inte är störande får ligga i bottenvåningen." Samma sak här, vad menas egentligen?

Kommentar: En icke störande verksamhet är en verksamhet som har så pass liten miljöpåverkan på omgivningen att den kan integreras i tätbebyggda områden. Det finns ingen allmän vedertagen definition av dessa begrepp och störande verksamhet är inte per automatik lika med miljöbalkens definition av miljöfarlig verksamhet.

Sid 13. Solstudie

Det finns gott om belägg för att solljus är viktigt för människors hälsa och välmående. Under vinterhalvåret ligger solen inte särskilt högt över horisonten. Inte ens mitt på dagen. Det lilla solljus vi ändå får under den delen av året är dock av stor betydelse för oss. Av illustrationen på sid 13 framgår att den föreslagna byggnaden, söder om villorna, skulle komma att fullständigt skymma det lilla solljus vi kan få under den mörkaste delen av året. Påståendet att villorna redan skulle skugga varandra i samma grad som den nya föreslagna byggnaden skulle komma att göra är ren nonsens.

Sid 19. Miljökonsekvenser

"Området redan är ianspråktaget som ett handelsområde och ingår inte i något riksintresse. Genom detaljplanen kan området fortsätta att fungera som en handelsplats och med möjligheten att även utveckla annan service." Vad är det för handel som åsyftas? Det kan väl inte vara den gamla Almbyn som låg längst bort i hörnet och som inte haft någon verksamhet under ett flertal år nu?

Någon annan handel har inte förekommit där under de senaste 30 åren, i alla fall.

Området är och har under en längre tid i huvudsak varit naturområde, bortsett från den lilla del av ytan längst bort i hörnet där den gamla smedjan låg. Och igen, området är av kommunen redan planerat för att vara en grönyta för skolbarn och boende i området. Det har länge funnits gott om plats för det, även när smedjan fortfarande fanns.

Under den här rubriken har några särskilda aspekter beaktats. Bland annat nämns effekter på människors hälsa och säkerhet samt ljusförhållanden och lokal klimat. Man kan lätt tänka att det faktum att den planerade byggnationen skulle komma att fullständigt skymma allt solljus under vinterhalvåret för ett flertal boende i anslutning till planområdet samt att den planerade grönytan för barn i området inte föreslås bli anlagd, skulle kunna orsaka negativa effekter med avseende på människors hälsa, tillika på ljusförhållanden och lokalklimat

Kommentar: Texten beskriver inte planområdet utan när en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska göras. Enligt 4 kap. 34 § i plan- och bygglagen ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas om en detaljplan, som avser användning av mark, vatten och andra resurser, ger en betydande påverkan på miljö och hälsa. En bedömning ska göras i ett tidigt skede om detaljplanen medför en betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållning med mark och vatten och andra resurser och därmed om en MKB ska göras eller ej. Vid bedömning har följande aspekter beaktats:

- nuvarande miljöbelastning på platsen
- effekter på mark, vatten, luft, biologisk mångfald, kulturmiljö, social miljö och landskapsbild om planen genomförs
- effekter på hushållning med naturresurser
- effekter på människors hälsa och säkerhet
- effekter på ljusförhållanden och lokalklimat

Området redan är ianspråktaget som ett handelsområde och ingår inte i något riksintresse. Genom detaljplanen kan området fortsätta att fungera som en handelsplats och med möjligheten att även utveckla annan service.

Planförslaget bedöms ej medföra en betydande miljöpåverkan i den betydelsen som avses i lagen och behöver därför inte innehålla en miljökonsekvensbeskrivning.

Sid 20. Konsekvenser

"Planen medför att allmänheten får bättre tillgång till naturområdet öster om planområdet." "Det är helt fel. Allmänheten har inga som helst problem med tillgången till naturområdet som det är idag. Tvärt om så medför planen att allmänhetens tillgång till naturområdet begränsas.

Samrådsredogörelse

Flera berörda har haft synpunkter på den föreslagna höjden på ny bebyggelse i planområdet och fått till svar att man har utgått från höjden på studentbostäderna väster om planområdet. Därefter höjt ytterligare för att kunna inhyra verksamheter i två våningar. Vad är det för svar? För att kunna inhyra verksamheter i två våningar behövs två våningar och inte fem.

Kommentar: Verksamhetslokaler kräver högre takhöjd än bostäder.

Flera boende i området har uttryckt oro för att en öppning av Vallgatan ska skapa en osäker trafiksituation för cyklister och gående, inte minst med anseende på skolbarn i området som flera av dem behöver korsa Vallgatan på sin väg till skolan. Man har då fått till svar att säkerheten för cyklister och gående i området runt Vallgatan efter att den öppnats för biltrafik kommer att bli bättre av att den lilla delen av cykelbanan längst söderut mellan Hagvägen och Universitetsgatan flyttas från östra till västra sidan av Vallgatan. Det är inte många skolbarn, om ens något, i området som använder den delen av cykelbanan på sin väg till skolan. Det är alltså inget svar på frågan här beller.

Man kan lätt få intrycket att de som handlägger ärendet inte är särskilt intresserade av att på allvar ta del av de synpunkter som inkommit, särskilt inte då synpunkterna på något vis ifrågasätter planen. Det brukar populärt kallas för att "köra över" allt eventuellt motstånd. Är det avsikten att till varje pris driva igenom planen, oavsett konsekvenser för boende i området?

Övrigt

Under punkten Genomförandetid anges att planen föreslås få en genomförandetid om fem (5) år från den tidpunkt då planen vinner laga kraft. Planen fortsätter att gälla efter att genomförandetiden har gått ut. Detta stämmer inte med informationen under rubriken ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER;

där anges att genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft, och inget mer. Detta är förvirrande och otydligt. Vad gäller egentligen?

Kommentar: Båda gäller, det övre stycket i planbeskrivningen är en förtydligan.

Sammanfattningsvis tycker vi att hela planen är en dålig ide. Den tycks inte särskilt välgenomtänkt och den är otydligt beskriven. På vissa punkter kan tyckas att handlingen rent av medvetet försöker att dribbla bort den som läser innehållet. Om det inte riktigt går att begripa vad som beskrivs blir det naturligtvis svårt för vem som helst att kunna komma med relevanta frågeställningar eller synpunkter. Är det kanske just det som är meningen?

Med anledning av ovanstående emotsätter vi oss planen i sin helhet.

Jan Bylander, Tislången 34

Jag har nu tagit del av den granskningshandling daterad 2016-01-26 avseende planbeskrivningen Bn 830/2011 och kan bara konstatera att planbeskrivningen inte har tagit hänsyn till de överordnade bestämmelser som jag tidigare har tagit upp i mitt yttrande och godkänner således inte handlingen. 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. Jag anser att konsekvens- och behovsbedömningen i sin nuvarande form avseende ett eventuellt öppnande för trafik på Vallgatan, ges alldeles för lite utrymme i planbeskrivningen i förhållande till bl.a. dess betydelse för oskyddade trafikanter och barn i området. Jag anser därför inte att den kan godkännas.

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 barn vision. 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 kommunikationer 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. Vallgatan är en rak vattendelare genom området med mycket trafik som håller en mycket högre hastighet än tillåtet och måste passeras dagligen av mängder av oskyddade trafikanter, framförallt barn. Stäng därför bussgatan och bygg ordentliga fartnedsättande hinder utmed Vallgatan. Hur man i konsekvensanalysen kan ge öppnandet av bussgatan fem pluspoäng och även påstå att trafiksäkerheten inte bedöms påverkas, är för mig helt obegripligt.

<p>Människors hälsa och livskvalitet (Medborgarnas Örebro. Invandarpolitiskt program, Folkhälso- programmet, Barnkonventionen, Mål för jämställdhetspolitiken.)</p>	5	0	0	<p>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.</p>
---	---	---	---	--

Kommentar: Stadsbyggnads utredningar pekar på att de tre planerade hastighetssänkande åtgärderna med en säker övergång kommer att medför en säkrare gata.

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. 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 kommer av naturen att välja det minst ansträngande transportsättet, därför behöver politiker arbeta med incitament som gör att fler väljer rätt miljömässigt.

Kommentar: Vägöppningen bygger på Örebro kommuns trafikprogram där det står följande: Gatunätet i Örebro ska utgå ifrån det traditionella gatunätet som bygger på en rutnätsstruktur. Via rutnätet fördelas trafiken genom stadsdelarna. En bedömning av trafikens påverkan på människors livsmiljöer och barns trygghet ska alltid göras. Det är också lätt att orientera sig i en sådan bebyggelse som har ett rutnät, även om det finns variationer i mönstret

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, dygnsmedelhärdet.



Gul = 55 – 60 dBA som dygnsmedelvärde

Befintlig bebyggelse

Stadsbyggnads beräkningar visar att detaljplanen inte kommer att medföra att de ekvivalenta ljudnivån för befintliga bostäder och uteplatser överstiger 55 dBA. Men nedan står det att de maximala ljudnivåerna redan överskrids vid uteplatser. Sedan kan man läsa att: beräkningarna visar också att de maximala ljudnivåerna vid befintliga uteplatser inte kommer att öka med plangenumförandet. 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.

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 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 vattensplan & Örebro Miljöprogram)				
	Luft (Örebro miljöprogram & Transportplanen)	0	1	0	De ekvivalenta bullernivåerna klaras genom ljuddämpad sida. De maximala ljudnivåerna överskrids idag vid uteplats. Bussstrafiken och transporter överskrider alltid utsläpp...
	Klimatpåverkan				
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.

Kommentar: Stadsbyggnads beräkningar visar att detaljplanen inte kommer att medföra att de ekvivalenta ljudnivån överstiger 55 dBA och den maximala 70 dBA för befintliga bostäder och uteplatser längs Vallgatan. Att bussarna slutar gå på Vallgatan drar ner ljudnivåerna markant. Den ekvivalenta ljudnivån längs

Universitetsgatan för de nya byggrätterna kommer att överstigas och därför krävs en ljuddämpad sida på 50 dBA vilket planen medför.

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: Planen medför inte att några normer eller riktvärden överskrids. Planen medför förbättrade möjligheter till gång- och cykel längs Vallgatan.

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 %, genom att leda in ytterligare trafik in bland barn som är på väg till och från skolan.

Kommentar: Stadsbyggnads utredningar pekar på att de tre planerade hastighetssänkande åtgärderna med en säker övergång kommer att medför en säkrare gata.

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.

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 vägtransportssystemet. 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 förbindra 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.

Kommentar: Kommentar: Det finns idag två hinder på Vallgatan från Almbyrondellen till korsningen Hagvägen. Hindren kommer ses över vid projekteringen av Vallgatan och om behov av upprustning eller ombyggnation finns kommer det att ske. Cykelvägen öster om Vallgatan kommer att flyttas till den västra sidan. Det kommer att öka trafiksäkerheten för cyklister och i samband kan ett hinder för biltrafiken tillskapas. Två säkra övergångar över Vallgatan kommer också att tillskapas. En vid korsningen Vallgatan/Universitetsgatan och den andra vid korsningen Rudbeckiusvägen/Vallgatan vilken används av många skolbarn. Detaljplanen medför tre hastighetsdämpande åtgärder och två säkra övergångar över Vallgatan.

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

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.

Kommentar: Planen medför att smittrafiken upphör samt att Vallgatan blir säkrare.

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: Kommunens planarbete tar alltid hänsyn till barn, genus och mångfald.

Philip Cedergren
Tf. Enhetschef Detaljplan

Gustav Hellund
Planeringsarkitekt

SIDNR
2 (2)
DATUM
2016-04-06
DOKUMENT ID
Remiss2016mitt107

