

Planprogram för Aspholmen/Nasta

- stadsutveckling och förtätning i Aspholmen och Nasta

Godkänd Programnämnd samhällsbyggnad 30 november 2017



ÖREBRO

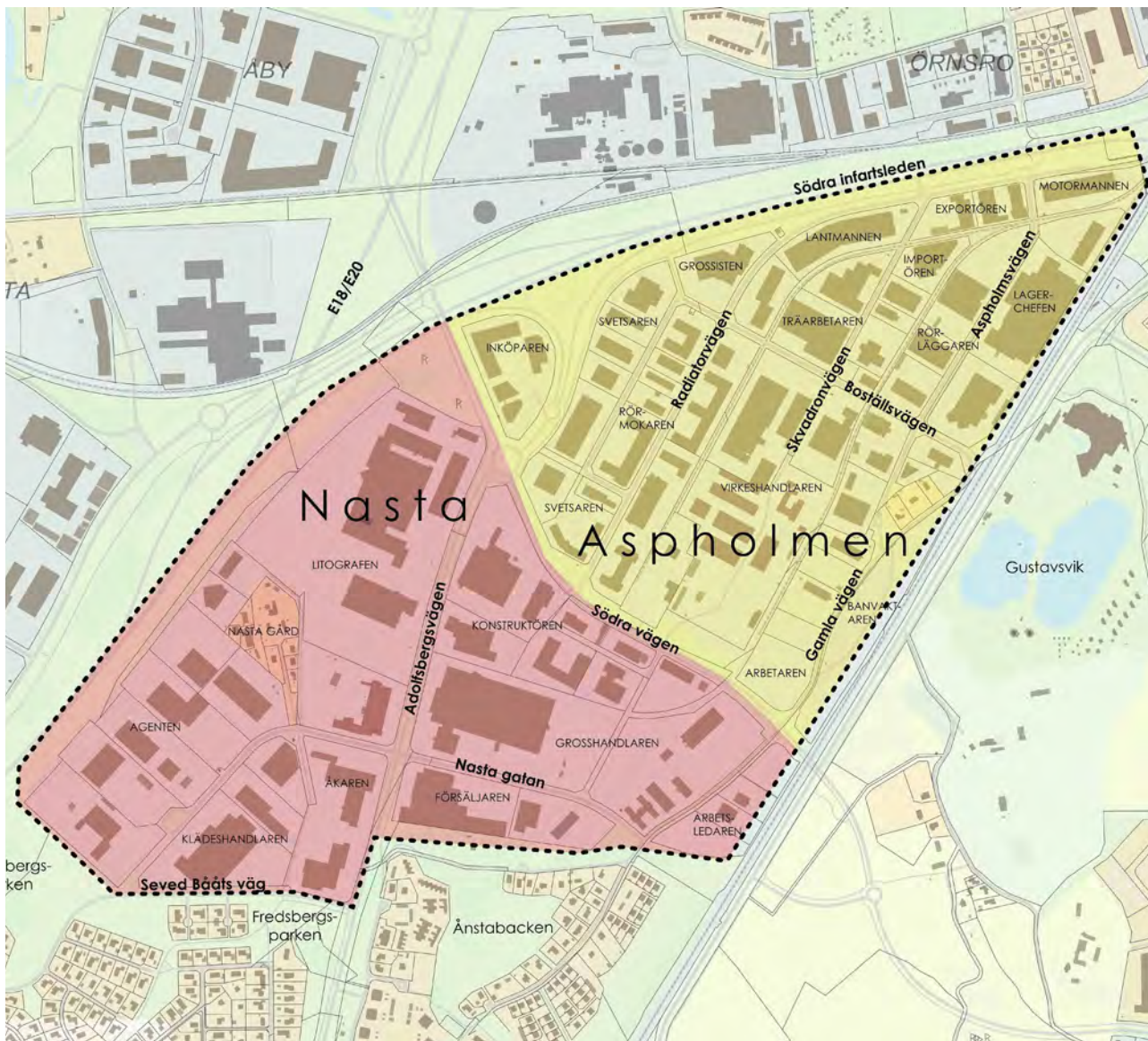
Planprogrammet är framtaget av tjänstemän på Stadsbyggnad, Örebro kommun.

Arbetsgrupp Stadsbyggnad: Hanna Bäckgren, Anders Lind, Tina Andersson, Andreas Ahlstrom, Erica Ek, Erik Skagerlund, Magnus Karlsson, Adrian Bucher, Matilda Madsen, Amel Hadzic, Hans Andersson, Johanna Elfving, Pernilla Seger och Viola Edin.

Senast reviderad 2017-11-21

Om inget annat anges så är Örebro kommun bildkälla.

Karta: Redovisning av områdesnamn, kvartersnamn, gatunamn och fastighetsindelning inom planområdet. I detta dokument återkommer bl.a. kvartersnamn som hänvisning till olika geografiska områden inom stadsdelen. Nedanstående karta är tänkt att underlätta för läsaren i lokalisering av de olika geografiska områdena.



Innehåll

Introduktion	5
Vad är ett planprogram?	5
Bakgrund	5
Uppdrag	5
Syfte och mål	5
Läge	6
Tidigare ställningstaganden	7
Översiktsplanen	7
Handlingsplanen för stadens byggande	8
Grönstrategi	9
Detaljplaner	10
Övriga ställningstaganden	10
Programförslag	11
Framtidsbild - Aspholmen/Nasta år 2045	12
Strukturplan	14
Bärande element och gestaltning	16
Markanvändning	20
Grönstruktur	25
Gator och trafik	36
Teknisk försörjning	41
Genomförande	42
Förutsättningar	46
Markägoförhållanden	46
Karaktör och kulturmiljö	46
Fritid, service och socialt liv	47
Natur och grönstruktur	47
Gator och trafik	47
Teknisk försörjning	48
Risk och störningar	49
Gemensam workshop	52
Konsekvenser	53
Behovsbedömning	53
Konsekvenser	53
Nollalternativ	54
Fortsatt planarbete	55
Bilagor till planprogram för Aspholmen/Nasta	
- Strukturplan i A3	
- Samrådsredogörelse	
- Gemensam workshop Aspholmen/Nasta	

Introduktion

Vad är ett planprogram?

Markens användning och bebyggelsens utformning regleras genom så kallade detaljplaner. Innan man tar fram detaljplaner för ett kvarter eller för del av en stadsdel kan man behöva utreda och illustrera helheten i ett större geografisk område. Ett planprogram utreder mål och övergripande förutsättningar för en idé inom ett planområde, men är inte juridiskt bindande.

Kommunen samråder om programmet med allmänhet och olika intressenter för att bredda beslutsunderlaget innan beslut fattas. De berörda ges möjlighet till insyn och påverkan i ett tidigt skede, innan kommunens ställningstaganden är låsta.

Efter beslut om godkännande av planprogrammet följer framtagandet av detaljplaner. Området kommer att detaljplaneras utifrån respektive fastighetsägares intresse. I samband med detaljplaneläggningen ges ytterligare möjlighet för allmänhet och sakägare att lämna synpunkter på respektive detaljplaneförslag.

mellan företag), kontor och verksamheter. Kommunen har tidigare inte arbetat aktivt med stadsutvecklingen på samma sätt som i andra liknande områden. Med den snabba utveckling som Örebro idag genomgår så finns ett stort behov av att kommunen tar ett helhetsgrepp för området och sätter upp riktlinjer för hur kommunen vill att stadsutvecklingen ska ske.

Under 2012 arbetade en projektgrupp på Stadsbyggnad med området Aspholmen/Nasta där förslag om att förnya Aspholmen togs fram. Under 2014 gjordes en utredning, i samband med den fördjupade översiktsplanen för Pulsådern, om hur en del av stadsdelen skulle kunna utvecklas. Två analyser från två olika arkitektkontor finns framtagna och dessa tillsammans med tidigare framtaget material har utgjort en bra grund för arbetet med detta planprogram.

Uppdrag

Programnämnd Samhällsbyggnad gav 2012-05-08, Sam §55, Stadsbyggnad i uppdrag att arbeta vidare med stadsdelens fortsatta utveckling i ett större sammanhang. Detta uppdrag förnyades 2016-05-23 av samma nämnd.

Syfte och mål

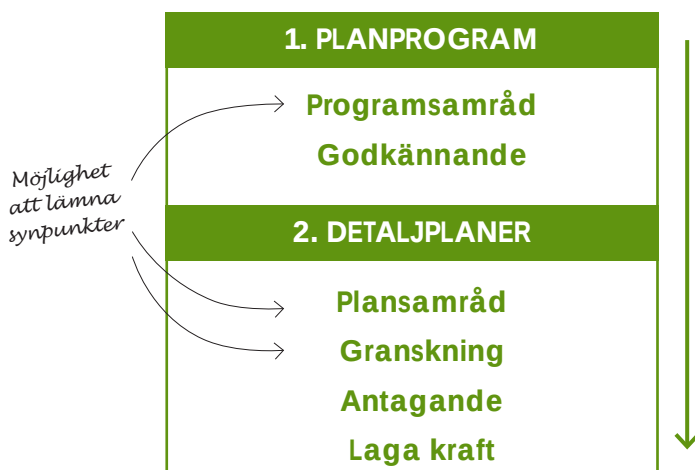
Övergripande mål med projektet

Syftet med projektet är att det ska ske en stadsutveckling och förtätning inom Aspholmen/Nasta. Stadsdelens utveckling ska ske planerat på både lång och kort sikt.

Målet är att skapa goda förutsättningar för en stadsutveckling av Aspholmen/Nasta på 10, 20 och 30 års sikt. Detta görs genom att arbeta fram och fastslå vision samt riktlinjer för kommunens och andra aktörers fortsatta arbete med stadsdelen.

Planprogram

Syftet med planprogrammet är att utreda förutsättningarna för en utveckling av stadsdelen som plats för arbetsplatser, verksamheter, service, handel, bostäder, rekreation och mötesplatser.



Bakgrund

Området Aspholmen/Nasta har under många år genomgått en omvandling. Vad som en gång var ett storskaligt verksamhetsområde med tyngre och mer ytkrävande verksamheter, är idag en centralt belägen stadsdel bättre kopplad till andra delar av Örebro med en större andel handel, främst "business to business" (omsättning av varor och tjänster

Målet med planprogrammet är att skapa ett tydligt underlag för kommunens fortsatta planarbete och visa på en möjlig utveckling och ställningstaganden inom stadsdelen Aspholmen/Nasta.

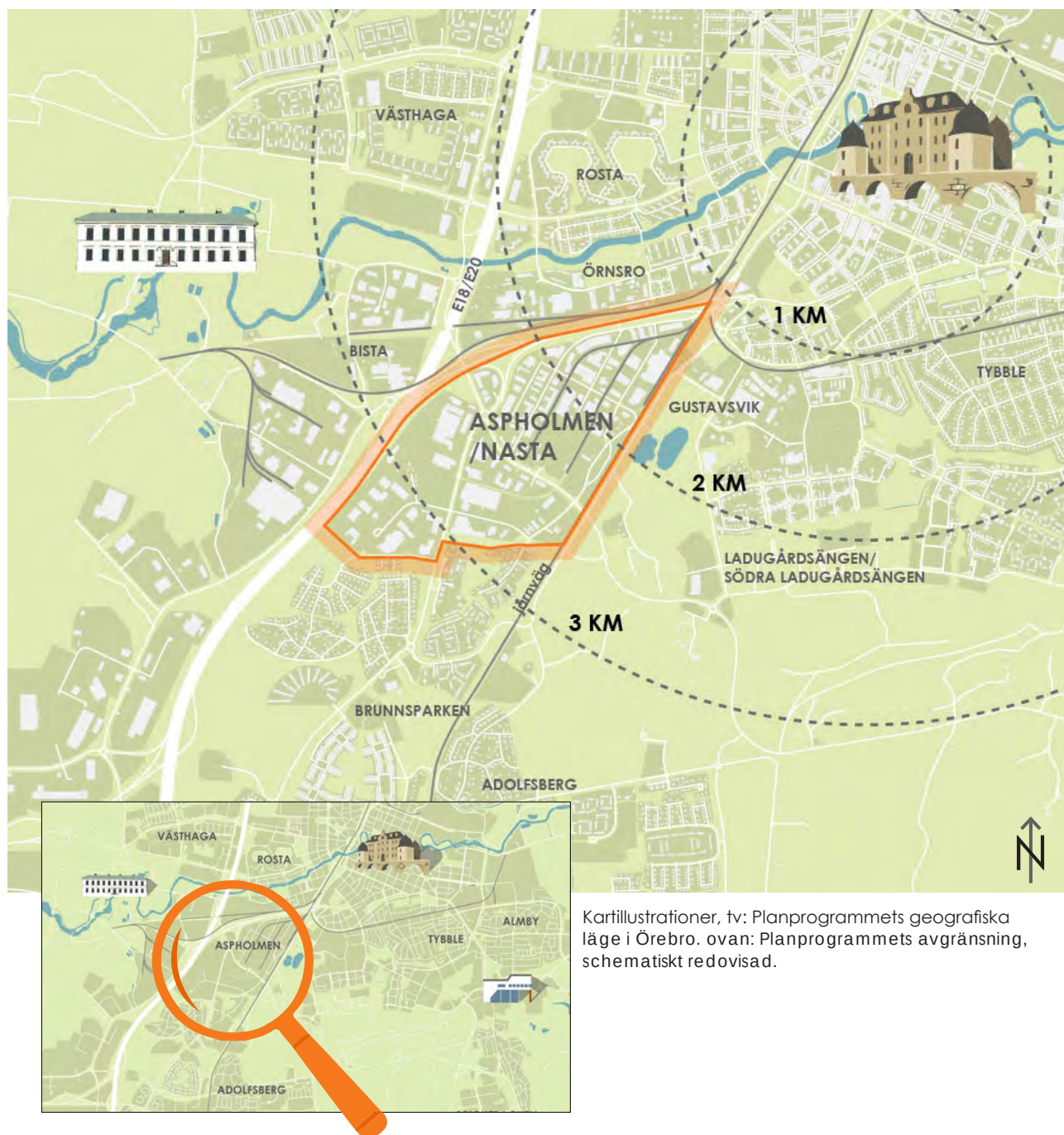
Planprogrammet kommer ligga till grund för kommande detaljplanarbeten inom hela stadsdelen.

Läge

Planprogrammet omfattar områdena Aspholmen och Nasta, sydväst om Örebro city.

I nordväst och sydväst avgränsas stadsdelen av Södra infartsleden och E18/E20. I söder gränsar stadsdelen till bostäder, i öster av järnvägen.

Totalt omfattar planområdet för planprogrammet cirka 150 ha.



Kartillustrationer, tv: Planprogrammets geografiska läge i Örebro. ovan: Planprogrammets avgränsning, schematiskt redovisad.

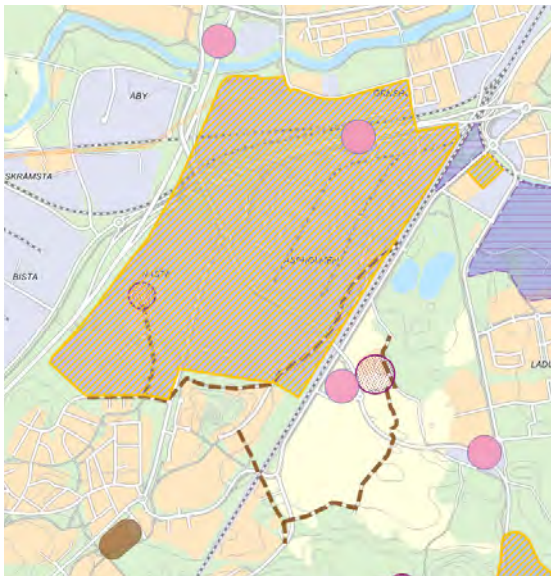
Tidigare ställningstaganden

Översiktsplanen

I Vårt framtida Örebro - Översiktsplan för Örebro kommun 2010, antagen av kommunfullmäktige 2010-03-24, är stadsdelen utpekad som:

”Utvecklingsområde för bostäder/verksamheter. Dagens verksamhetsområde ges möjlighet att utvecklas mot ett blandat område med handel och på lång sikt även bostäder. Det utpräglade trafiklandskapet kan utvecklas mot en mer integrerad stadsbyggnad med funktionsblandning. Längs med Gustavsviksvägen kan ytterligare verksamheter etableras. Vid planering av området behöver förekomsten av förorenad mark utredas.”

Översiktsplanens ställningstagande kring Aspholmen/Nasta är en av utgångspunkterna för detta planprogram.



Kartillustration: Utbyggnadsområden inom Aspholmen/Nasta angivna i gällande översiktsplan. Gulskrafferat område - Utbyggnadsområde för bostäder och verksamheter, rosa prickar - drivmedelstationslägen, bruna linjer - Stråk med värdefull kulturmiljö som värnas, mörkila ringar - Värdefull kulturmiljö enligt värdering från 1974, lila område - icke störande verksamheter

Fördjupning av översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik

Fördjupning av översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik antogs av Kommunfullmäktig 2015-03-25 och omfattar den norra delen av Aspholmen. Nedan presenteras ett axplock av ställningstaganden som omfattar stadsdelen.

- Målet för Aspholmen är fler arbetsplatser, liv under en större del av dygnet, ökad trygghet och en attraktivare stadsmiljö, vilket sammantaget också ger ökade fastighetsvärden och ger ett naturligt rörelsemönster till angränsade stadsdelar. Markanvändningen kan därför handla om en blandning av olika slags verksamheter så som kontor, icke störande industriverksamhet och småverkstäder, hantverkare, utbildning, offentlig förvaltning, motionsanläggningar, föreningslokaler osv.

- Kännetecknande för Aspholmen är att där finns många olika aktiva verksamheter. Dagtid finns ett liv i området. I en omdaning av dessa områden finns därför möjlighet att skapa en levande stadsmiljö, men på andra villkor än i stadskärnan. Det finns med andra ord potential att lyfta fram och utveckla särdrag hos den befintliga bebyggelsens struktur, skala, arkitektur och innehåll.

- Södra infarten bör byggas om i samband med exploatering eller större underhållsåtgärder och då ges ett innerstadsligt och gestaltat uttryck. Den bör även få gatuanslutningar till Aspholmen och Örsro. Södra infartsleden ska omgestaltas som en av stadens entréer.

- Nya kopplingar kan skapas mellan Aspholmen och Gustavsvik

Fördjupningen av översiktsplanens ställningstagande kring Aspholmen är en av utgångspunkterna för detta planprogram.

Se nästa sida för kartbilaga till fördjupningen av översiktsplanen.

Handlingsplanen för stadens byggande

I Handlingsplan för stadens byggande, version 1.0, daterad 2014-07-09, är stadsdelen utpekad i flera avseenden:

- Aspholmen/Nasta är ett omdaningsområde i Örebro där en högre bebyggelse i 8-12 våningar kan växa fram. Samma höjdskala kan tillämpas i närheten av storskaliga trafikrum, då bl.a. Södra infartsleden.

- Delar av Aspholmen kommer i framtiden räknas som en del av Örebros innerstad, vilket ger ett ökat behov av handel och service i dessa områden. Det är viktigt att planera för detta på platser och längs stråk som idag saknar dessa funktioner, men har potential att rymma service och handel och där det därför är lämpligt att skapa lokaler i bottenvåningen.

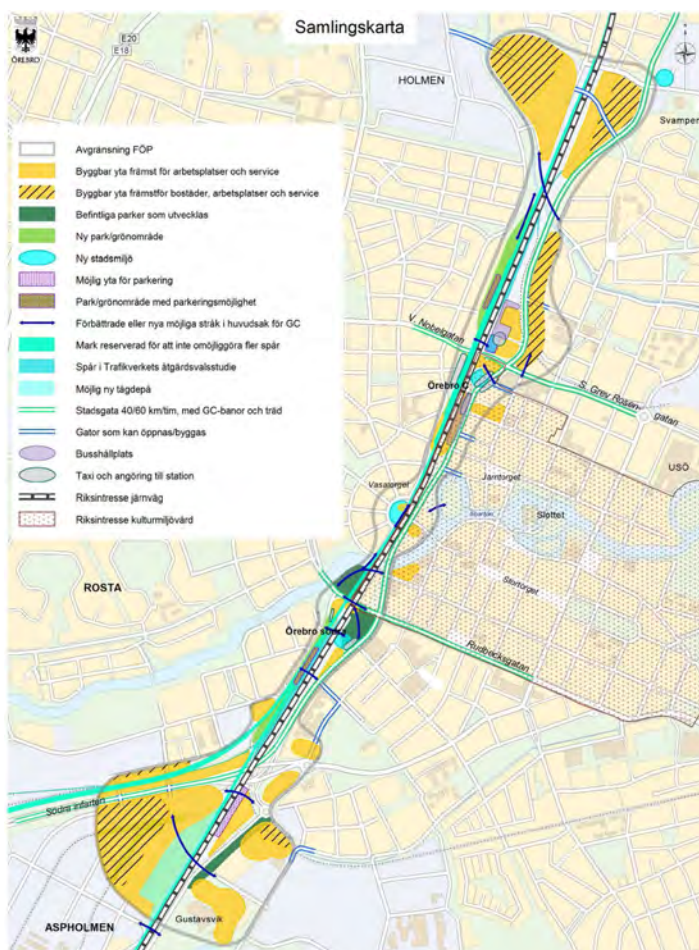
- Aspholmen/Nasta utgör ett av flera omvandlingsområden i staden som behöver integreras med innerstaden och få en markanvändning, högre exploateringsgrad och

stadsmässig karaktär som är anpassad till deras numera centrala läge. Målet är fler arbetsplatser, liv under en större del av dygnet, ökad trygghet och en attraktivare stadsmiljö, vilket sammantaget också ger ökade fastighetsvärden.

- I Aspholmen har en spontan omvandling pågått under en längre tid som gradvis har inneburit att en renodlad industriprägel nu har kompletterats med ett stort inslag av kontor och tjänsteföretag, liksom handel och skola. Det behövs dock några genomgripande förändringar för att integrera stadsdelen med resten av staden, exempelvis genom att förtäta längs södra infarten och skapa kopplingar till Örnsro.

- Aspholmen har idag en hel del handel. Större delen är handel mellan företag och inte riktad som privatpersoner, och det är den karaktären handeln i Aspholmen ska fortsätta att ha.

Handlingsplanens ställningstagande kring Aspholmen/Nasta är en av utgångspunkterna för detta planprogram.



Kartillustration: Utbyggnadsområden inom Aspholmen angivna i Fördjupning av översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik.

Grönstrategi för Örebro kommun

Utdrag från Grönstrategi för Örebro kommun, antagen i Programnämnd samhällsbyggnad 5 oktober 2017 samt inför antagande även i Kommunfullmäktige, som berör planprogrammet genom följande ställningstaganden:

- Kommunens tätorter ska präglas av en välutvecklad grönstruktur där lättillgängliga gröna och naturområden värnas och utvecklas för att tillgodose behovet av motion och rekreation, lek, naturupplevelser, mötesplatser och fritidsaktiviteter.

- I fysisk planering ska riktvärden för människors tillgång till parker, naturområden och lekmiljöer användas som utgångspunkt för bedömning av behov av nya grönområden eller grönområden med högre kvalitet.

- God tillgång bygger på tre beståndsdelar: kvantitet, kvalitet och tillgänglighet. En grundförutsättning är att det finns tillräckliga arealer med grönområden och att dessa hänger ihop i en väl fungerande grön infrastruktur. Det räcker dock inte med att det finns stora arealer med "gröna" områden, om inte dessa områden erbjuder efterfrågade upplevelsevärden. Parker och rekreationsområden behöver ha ett attraktivt innehåll också. En tredje faktor handlar om tillgänglighet, där till exempel förbättrad närbarhet kan öka den upplevda tillgången, även om arealen är oförändrad.

- Den bostadsnära grönskan är mycket viktigt för trivsel och välbefinnande. I många fall är detta privatägd mark – villaträdgårdar, bostadsgårdar i slutna kvarter och andra grönytor i anslutning till flerbostadshus... De bostadsnära grönytorerna är platser för lek och spel, för vila och att sitta i solen, och för nära naturupplevelser som att se den första vårblommen...

- En kvarterspark ska vara så stor att flera aktiviteter kan pågå samtidigt utan att störa varandra. Som tumregel ska den ha en areal på minst ett hektar och ligga inom 200-300 meter från bostaden. Den är i första hand till för de närboende. Kvartersparkerna ger en identitet åt bostadsområdet och fyller en social funktion. Här kan man hänga med kompisar, sola, leka på lekplatsen och spela boll men också uppleva rofylldhet och njuta av grönskan. Parken är både en "grön lunga" och en samlingspunkt.

Textutdrag från tabell:

Riktvärde för högsta avstånd från bostad är 200-300 m. Storlek 1-3 ha. Riktvärde för täthet; servar ca 1000 personer.

- Stadsdelsparken är en stor och mångfunktionell park som fungerar som stadsdelens viktigaste gröna målpunkt. Stadsdelsparker vänder sig till människor i alla åldrar och olika intressen. Parken bör ha en egen identitet, och vara så stor att flera olika aktiviteter kan pågå samtidigt utan att störa varandra. Det ska finnas grönska, blomsterplanteringar och rofyllda sittplatser men stadsdelsparken ska också ha en extra bra lekpark, med plats för förskoleutflykter och vinterlek samt en stor öppen gräsyta för lek, spel, samlingar, picknick med mera. Den ska även kunna fylla en del av invånarnas motionsbehov med plats för bollsport och promenadvägar.

Textutdrag från tabell:

Riktvärde för högsta avstånd från bostad är 500-800 m. Storlek minst 5 ha. Riktvärde för täthet; servar ca 2000-5000 personer.

Grönstrategins ställningstagande kring tillgång till gröna områden är en av utgångspunkterna för detta planprogram.

Detaljplaner

Inom Aspholmen/Nasta finns 24 gällande detaljplaner. Se kartillustration nedan för information om huvudsaklig markanvändning/namn/laga kraft och även mer detaljerad info om innehåll för respektive detaljplan.

Övriga ställningstaganden

Riksintressen

Följande Riksintressen angränsar till planområdet:

- TV Riksintresse Järnväg, Område vilket av trafikverket utpekats som riksintresse för järnväg enligt 3 kap, 8 § Miljöbalken, beslutat 2013-02-20. (TV står för Trafikverket)

- TV Riksintresse Väg, befintliga vägar vilka Trafikverket utpekats som riksintresse enligt Miljöbalken 3 kap. 8§, beslutat 2013-02-20

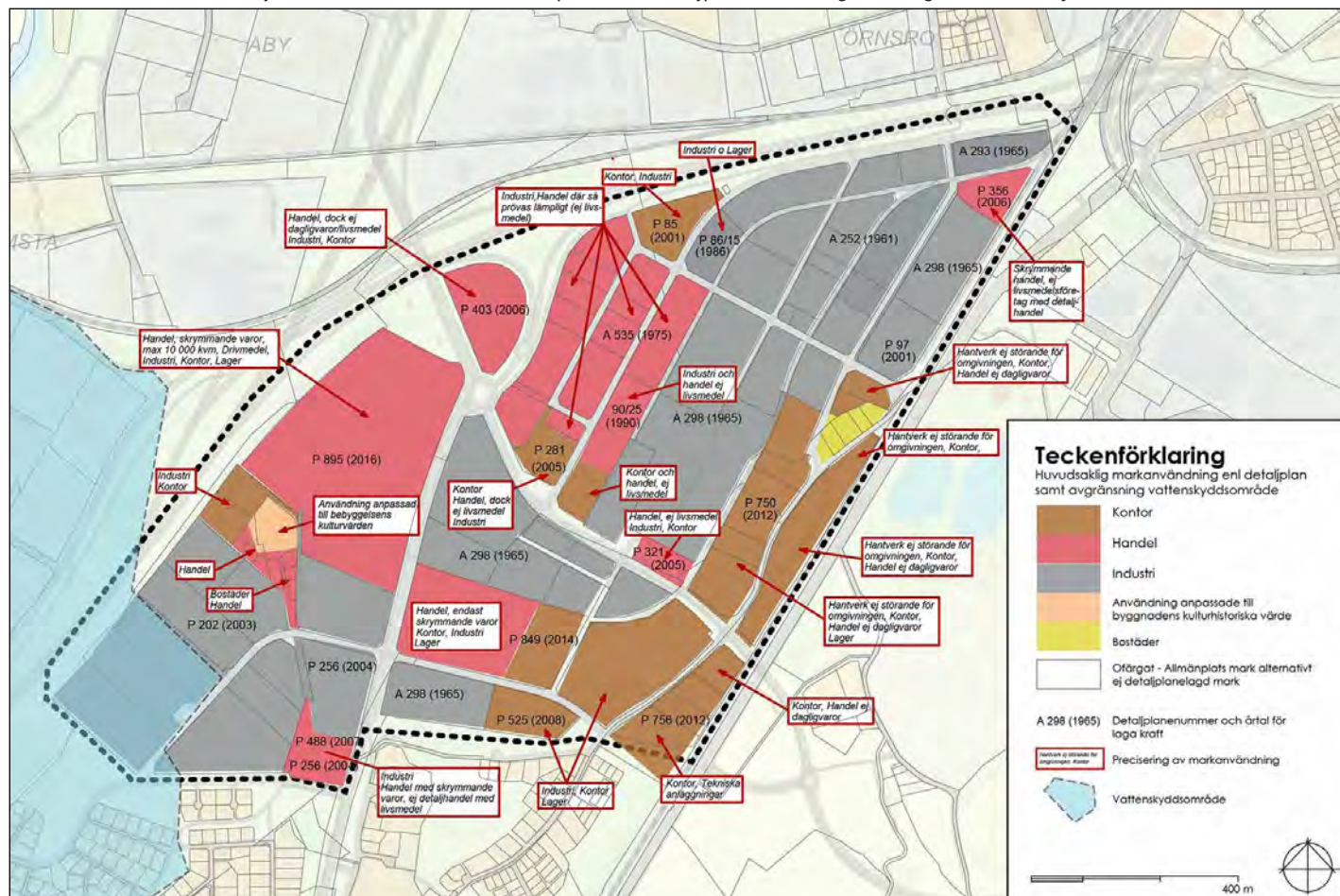
Dessa riksintressen bedöms inte påverkas negativt av planprogrammets genomförande.

Vattenskyddsområde

Den sydvästra delen av planområdet omfattas av skyddsföreskrifter i enlighet med Vattenskyddsområde och föreskrifter för Örebro kommuns vattentäkt i Skrämssta, enligt länsstyrelsens beslut 1997-06-10. Planområdets sydvästra del utgör en del av det tertiära skyddsområdet, vilket ställer krav på anmälningsplikt och innebär begränsningar för denna del av planområdet.

Ett genomförande av planprogrammet får inte påverka detta vattenskyddsområde negativt, vilket har utgjort en av utgångspunkterna vid framtagandet av detta planprogram.

Kartillustration: Redovisning av gällande detaljplaner inom stadsdelen med huvudsaklig markanvändning/namn/laga kraft och även mer detaljerad info om innehåll för respektive detaljplan samt avgränsning för vattenskyddsområde.





Programförslag Aspholmen/Nasta

Framtidsbild -

Aspholmen/Nasta år 2045

Stadsdelen är centralt belägen i Örebro, och utgör en attraktiv spännande stadsdel som lever många av dygnets timmar.

Aspholmen/Nasta är Örebros viktigaste business-hub, företag lever, frodas och startas. Inom stadsdelen finns ett stort antal arbetsplatser (företrädesvis kontor och annan "Business-to-business" som är yteffektiv och personaltät), skola, service och bostäder kopplade till de gröna områden som tillkommit. Detta tillsammans med offentliga mötesplatser och grönska ger stadsdelen en tydlig identitet och gör den även attraktiv som arbetsplats, intressant för andra att besöka och plats för boende.

Ställningstaganden kring Aspholmen/Nastas utveckling

- Koppla stadsdelen bättre till omgivande delar av staden genom nya infrastrukturkopplingar.
- Möjliggöra för liv och rörelse fler timmar på dygnet och fler av veckans dagar genom större variation på markanvändning - stadsdel för både arbete i många olika branscher och boende.
- Ge Aspholmen/Nasta en "identitet", tillskapa attraktiva karaktärsskapande offentliga miljöer, torg och grönska
- Utveckla infrastrukturen inom stadsdelen, finmaskigare gatunät genom nya gator genom kvarter samt bättre balans mellan trafikslagen.
- Åstadkomma en mer stadsmässig karaktär på Aspholmen/Nasta, stadsdelens centrala läge ska avspeglas i gestaltningen av gaturummet.
- Möjliggöra för förtätning och utveckling av fastigheter.
- Tillskapa byggrätter i attraktiva lägen.



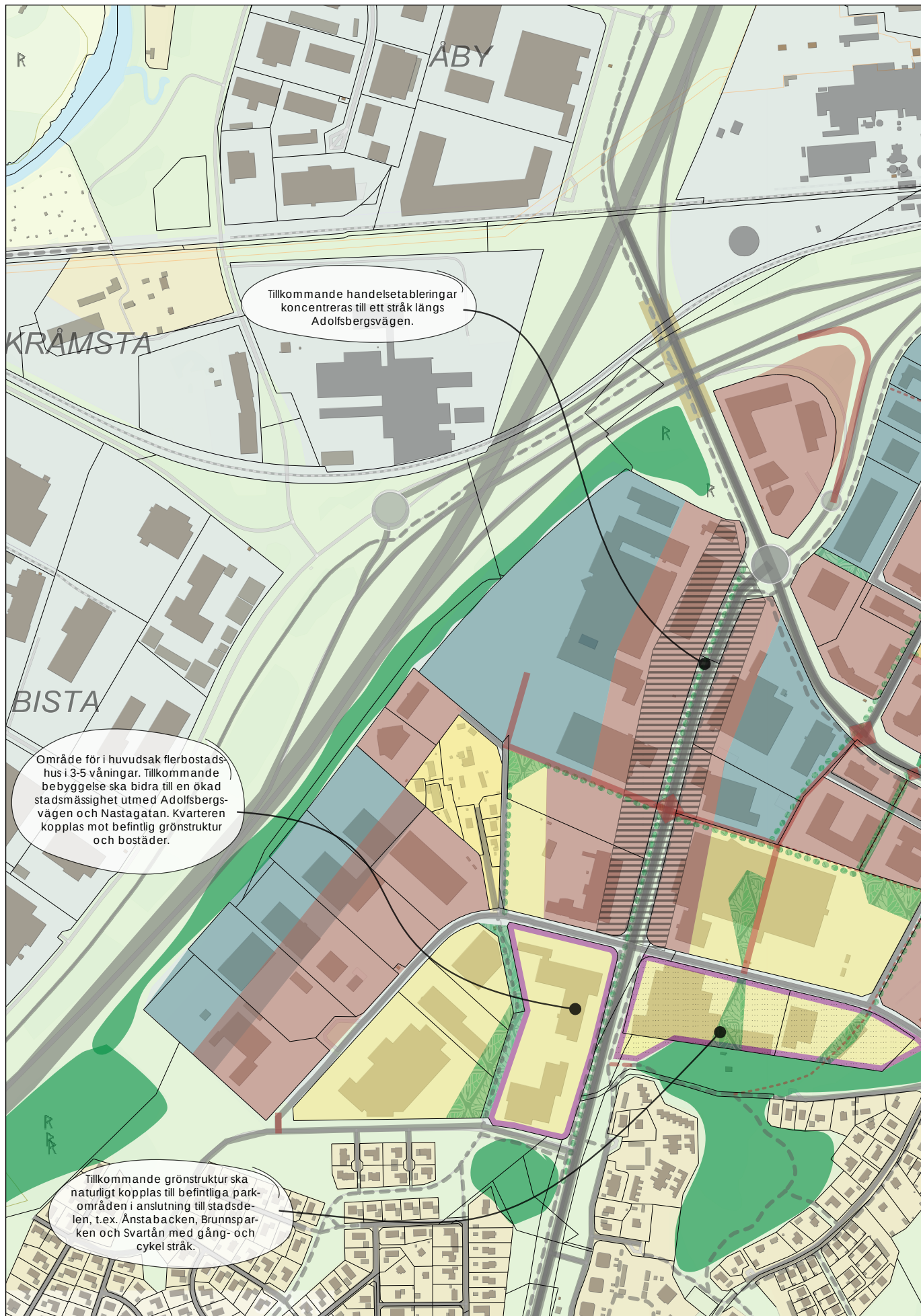


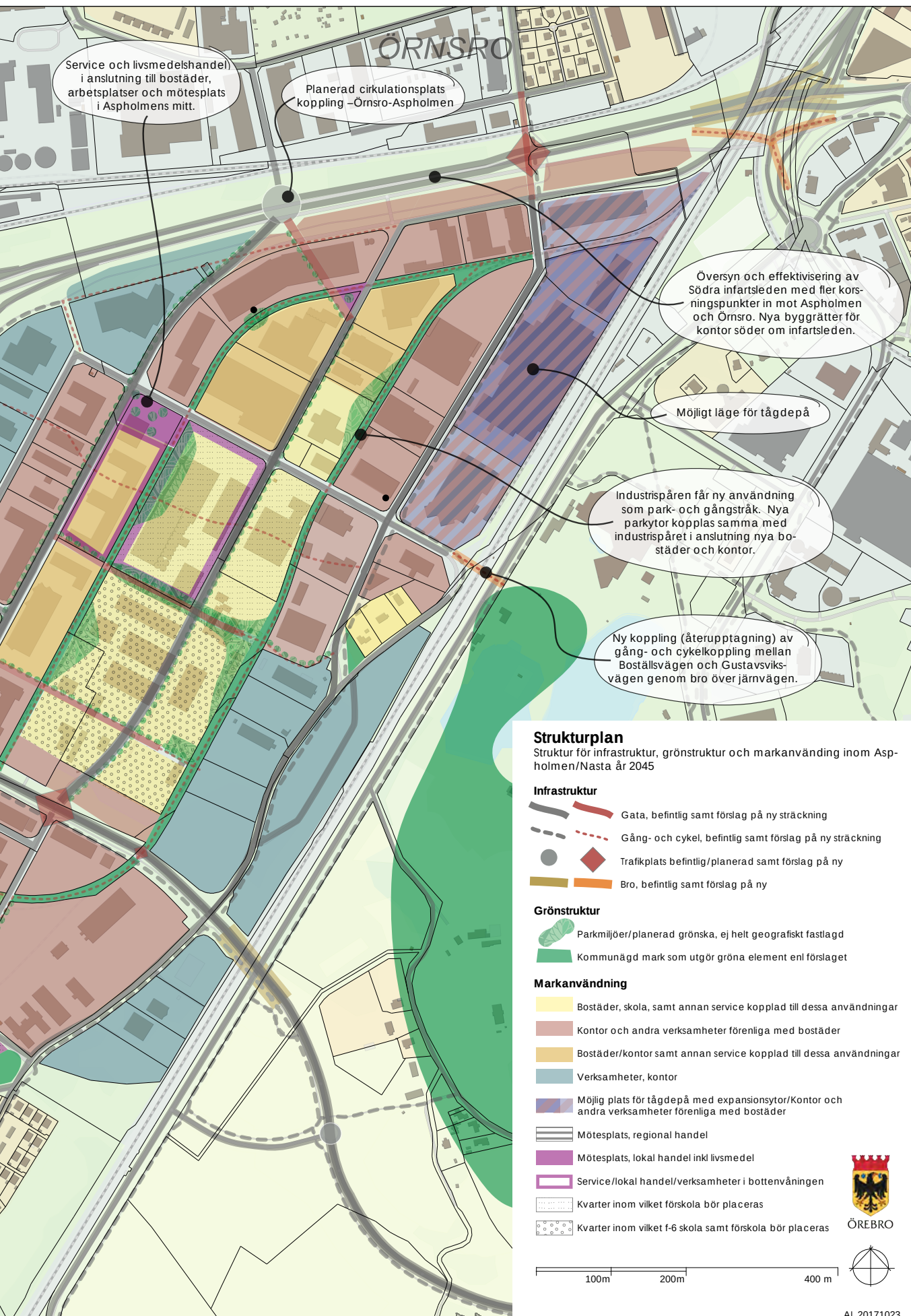
Ovan presenteras Strukturskiss för stadsdelens utveckling. Denna ska ses som önskvärd utveckling fram till år 2045. Utvecklingen kommer att ske i etapper. En strukturplan presenteras på nästa uppslag vilken ger en tydlig redovisning av utvecklingen inom hela stadsdelen. För detaljerad information om respektive ställningstagande och tema hänvisas till kommande rubriker kring Markanvändning, Bärande element och gestaltning, Grönstruktur, Gator och trafik, Teknisk försörjning samt Genomförande.

Bilder föregående sida. Tv: Visionsskiss Grönt parkstråk utmed de f.d. industrispåren som löper genom Aspölsmen. Öppnar upp området och skapar attraktiva miljöer för arbetsplatser och framtida boende (White arkitekter). Th: Ny offentlig torgyta inom stadsdelen bidrar till identitetskapande och samlar service/handel/restauranger, (White arkitekter)

Teckenförklaring Strukturskiss

- ↔ Nya kopplingar till angränsande stadsdelar, fordon/gång och cykel
- Kontor och andra verksamheter förenliga med bostäder
- Bostäder
- Verksamheter och kontor
- ★ Offentlig plats/torgyta
- Stråk för handel
- Grönt stråk/gröna kopplingar





Bärande element och gestaltning

Bärande element

• Industrispåren får ny användning som lättillgängliga park- och gångstråk

• Nya parkytor kopplar samman de f.d. industrispåren med nya bostadskvarter.

• Offentliga platser/mötesplatser utmed Adolfsbergsvägen samt Boställsvägen/Radiatorvägen

Gestaltning

Ny bebyggelse i Asholmen/Nasta kan hanteras utifrån ett friare förhållningssätt med avseende på skala, form och arkitektoniskt uttryck än i andra delar av staden. Området kan rymma en större spännvidd mellan stora och små byggnader och platser. En utveckling av stadsdelen kan resultera i en stor variation i innehållet.

Som en naturlig fortsättning på stadsdelens utveckling fortsätter Aspholmen/Nasta att växa på höjden.

Det är av vikt att stor hänsyn tas till de kulturmiljövärden som kan finnas hos den äldre industribebyggelsen, Nasta gård och befintliga bostäder.

Ställningstaganden Bärande element och gestaltning

• Nya byggnader ska helst ha två eller fler våningar och ska placeras närmare gatan med entréer och fönsterpartier mot gatan.

• Rensa bort element som motverkar stadsmässigheten såsom stängsel och att minimera uppställningsytor och placera dem in mot gården.

• Mängden asfaltytor behöver minimeras för att ge plats för träd och grönska.

• Utmed de storskaliga trafikrummen, Södra infartsleden och Södra vägen, kan en högre bebyggelse i 8-12 våningar växa fram.



Inspirationsbilder som visar ett friare förhållningssätt med avseende på skala, form och arkitektoniskt uttryck. Bilder i den övre raden: Paris och Amsterdam, foto: Hanna Bäckgren. Bilder nedan: Rundquist Arkitekter. Illustration nedan th: 3D visualisering Aspholmen Visualisering: Rundquist Arkitekter



- Silobyggnaden kan ersättas med ny bebyggelse i liknande höjdskala.

- Möjliggöra för verksamheter/service/lokal handel/förskola inom utpekade kvarter.

- 300 meter är ett riktvärde för längsta avståndet till närmsta park från bostaden och är avgörande för att bostäder ska kunna tillskapas i utvecklingen av stadsdelen.

- Byggnader i anslutning till de f.d. industrispåren bör ha genomgående entréer för att skapa en tydlig koppling till den framtida parken.

- I utvecklingen av Aspholmen/Nasta ska hänsyn tas till stadsdelens årsringar och kvaliteter i den befintliga bebyggelsen.

I programförslaget föreslås tre tydligare offentliga platser/stråk inom Aspholmen/Nasta.

Inom Aspholmen föreslås två offentliga platser som båda planeras till gator/korsningar som kommer att inneha stora trafikrörelser av både fordon och oskyddade trafikanter. De två platserna kommer ges olika fokus. Den mindre torgbildning längst norrut kommer ligga intill ett större antal arbetsplatser men även eventuellt bostäder. Denna plats ligger lättillgänglig från Södra infartsleden, men även med tydlig koppling till de f.d. industrispårens framtida grönska (se karta nedan). Fokus blir här att verka som en "port" in i Aspholmen. Service mot närliggande arbetsplatser och bostäder lokaliseras till denna plats, som även samlar flera trafikslag. Platsen ska ges en tydlig identitet, som uppmärksammar att man nu är på Aspholmen!

I korsningen Radiatorvägen/Boställsvägen föreslås den andra torgbildningen. Till denna korsning är den service som idag finns inom Aspholmen redan lokaliserad, restaurang och café. Till denna plats bedöms ytterligare service kunna etableras, då med fortsatt koppling till arbetsplatser och verksamheter men även mot det större antal bostäder som planeras öster om denna korsning. Med direktkontakt till torgytan kan

Torg och mötesplatser

Stadsdelen saknar idag offentliga platser och mötesplatser. Stadsdelen har heller inte en tydlig identitet, eller "sjal". Tillskapandet av offentliga platser bidrar till tydligare målpunkter i stadsdelen och skapar en identitet i området.



Strukturskiss bärande element och gestaltning inom Aspholmen/Nasta.

De f.d. Industrispåren får ny användning som parkstråk. Offentliga platser och mötesplatser skapar identitet och är samlande för stadsdelen. Stråk och områden som klarar en högre höjdskala. Värdefulla kulturmiljöer.

även livsmedelshandel etableras, då med en tydlig koppling till bostadsutvecklingen. Mötesplatsen ska tydligt gestaltas och tillsammans med övriga offentliga platser och stadsgatorna ge en identitet till Aspholmen/Nasta.

Båda torgplatserna ska ha en tydlig gestaltningskoppling till det gröna spårstråket, med medvetet utformat golv, träd och möblering. De ska inbjuda till flera olika slags vistelse.

Det tredje offentliga stråket avser den framtida esplanaden längs Adolfsbergsvägen. I planprogrammet är här uttalat en önskan om utveckling av handel för privatpersoner inom kvartersmark, se vidare rubrik "Markanvändning". Målet för gatans omvandling är att skapa en väl fungerande stadsgata med en tillgänglig, trevlig miljö och funktioner som även kan finnas på torg. Karaktären på stråket ska få en tydlig egen identitet. Intrycket ska vara vital livfullhet, som ändå signalerar lugnt tempo, där alla trafikslag får utrymme, och där man gärna stannar en stund för att mötas.

Gaturummet är idag brett och tvåra kopplingar är svårtillgängliga för gående och cyklister. Det uppmuntrar inte till att stanna till och vistas i området.

Gaturummet kan successivt, i samordning med kvartersmarkens omvandling, utvecklas till ett livfullt stråk. Det ska gestaltas på ett tydligt stadsmässigt sätt med stor omsorg om detaljutformningen. Det ska vara lätt att parkera sin cykel eller tillfälligt stanna med bilen. Trottoarerna ska vara generösa med möjlighet till olika slags möblering. Här kan vid behov tillskapas mindre mötesplatser. Gaturummet ska upplevas grönt och frodigt med stadsmässig prägel. Träd ska planteras som bryter ner skalan och ger positiva vistelsevärden. Se vidare rubriken Trädplanteringar utmed stadsgator, gröna ytor.

Inspirationsbilder: Förutom identitetsskapande grön-blåa värden och möblering, kan ett bearbetat, dynamiskt golv bidra till att tillföra det centrala torget höga vistelsevärden. Inspiration till utformning kan komma från spårvägar. Överst till vänster; spårstruktur bildar mönster. Foto från Newcastle 1895.

Överst höger: Levinson Plaza, torgplats i Boston USA av Mikyoung Kim Design. Foto: Mikyoung Kim Design. Nederst; Simcoe Wavedeck, Toronto, Kanada, av West 8 och duToit Allsopp Hillier. Foto: Miles Storey/Torontoist .

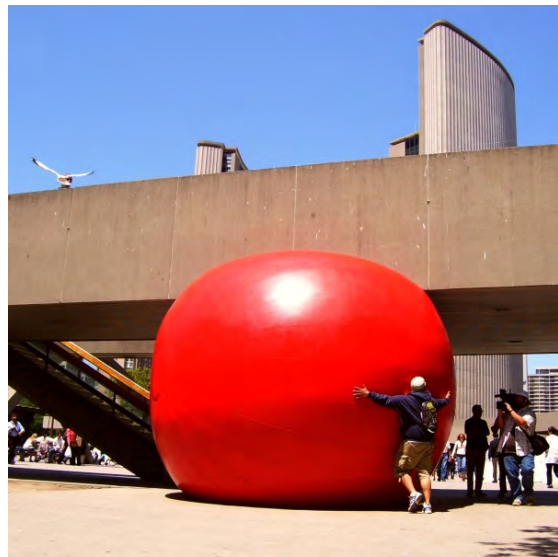


Konst

Det finns idag ingen offentlig konst inom stadsdelen. Vid gestaltningen av de olika offentliga platserna ska behov och möjligheter att tillföra offentlig konst och konstnärlig utsmyckning undersökas. En riktlinje som kan vara till hjälp är att ca 1 % av kostnad vid nybyggnation bör avsättas för konstnärlig utsmyckning.

För att förstärka en unik karaktär i området är det intressant att integrera den framtida konsten med de olika platsernas helhetsutformning.

Konst kan också ingå som tillfällig konst, vilket kan förstärka en känsla av möjlighet till påverkan och föränderlighet för de som vistas i området. Det skulle också ligga i linje med områdets karaktär av successiv omvandling från handel/industriområde till mer livfull och stadsnära omväxlande stadsdel.



Inspirationsbilder: Kurt Perschke's RedBall Project; Städer över hela världen invaderas av röda bollar på tillfälliga besök. Här har en dykt upp i Toronto, Kanada. Foto: LocalWiki Contributors/ Himy Syed. (CC-BY 4.0 License)

Markanvändning

Övergripande vision markanvändning

Målet är att tillskapa liv och rörelse under fler timmar på dygnet inom stadsdelen, genom en spännande blandning av olika slags verksamheter, såsom kontor, utbildning, service, offentlig förvaltning, motionsanläggningar, föreningslokaler, icke störande industriverksamhet och bostäder. Stadsdelen kommer även fortsättningsvis att innehålla mestadels arbetsplatser.

Dagbefolkningen inom stadsdelen uppgår idag till cirka 5 300 personer. Genom en utveckling av andelen yteffektiva och personaltäta verksamheter och kontor bedöms denna siffra kunna fördubblas, detta genom en utveckling av befintliga byggrätter inom stadsdelen men även genom tillskott av nya byggrätter i attraktiva kollektivtrafiknära lägen.

Ställningstagande kring markanvändning

- Företrädesvis lyfta fram ”Business-to-business” och kontor samt andra icke störande verksamheter som är förenliga med bostäder generellt i området.
- Yteffektiva och personaltäta verksamheter passar väl in i ett framtida Aspholmen/Nasta.
- Verksamheter som ej är förenliga med bostäder får endast etableras i utpekade lägen.
- Bostäder i södra Nasta och inom Aspholmens mitt.
- Koncentrera handel mot konsument till Adolfsbergsvägen inom Nasta.
- Service och livsmedelshandel i anslutning till bostäder, arbetsplatser och mötesplats i Aspholmens mitt.

- Plats för tågdepå med expansionsmöjligheter inom kvarteret Lagerchefen.

- Virkeshandlaren 11, Tekniska förvaltningens fastighet, utvecklas och förtätas för annan användning på lång sikt. De yteffektiva och personaltäta delarna av verksamheten passar väl in i Aspholmen/Nasta.

Kontor och verksamheter

Området Aspholmen/Nasta har under många år genomgått en omvandling. Vad som en gång var ett storskaligt verksamhetsområde med tyngre och mer ytkrävande verksamheter, är idag en centralt belägen stadsdel bättre kopplad till andra delar av Örebro med en allt större andel handel, främst ”Business-to-business”, kontor och verksamheter. Denna utveckling ska fortgå! All yteffektiv och personaltäta kontor och verksamheter passar väl in i Aspholmen/Nasta.

Inom stadsdelen finns idag fina förebilder i kontorsbyggnader uppförda med arkitektoniskt större omsorg som går mot en högre exploatering och stadsmässighet. Denna typ av exploateringar är högst önskvärd.

Den tillkommande bebyggelsens förhållande till gatan ska generellt bli mer stadsmässig genom att byggnaderna i allt högre grad uppförs i fastighetsgräns mot gata samt vänder sig mot gatan med entréer osv.

En viss omfördelning mellan bostäder och kontorslokaler kan komma att ske inom det befintliga byggnadsbeståndet i Örebro. Det är troligt att äldre kontorslokaler i stadskärnan kommer att omvandlas till bostadsrätter i takt med att priserna på bostadsrätter stiger och att kraven på yteffektiva och moderna arbetsplatser ökar. I stället kan nya kontorslokaler skapas i till exempel Aspholmen/Nasta.

Icke störande verksamheter

I utpekade lägen kommer det även i framtiden att möjliggöras för icke störande verksamheter. Detta är lägen som idag inte är lämpliga för en högre persontäthet genom kontor och bostäder pga risker förknippade med transportled för farligt gods, höga bullernivåer eller som inte bedöms inneha kvaliteter som är viktiga för utveckling av kontor eller bostäder.

Handel

Nasta

Tillkommande handelsetableringar koncentreras till ett stråk längs Adolfsbergsvägen. Här finns det ett naturligt flöde av privatkunder i alla trafikslag. Med dagens livsstilsmönster är tidsanvändningen en kritisk faktor. Möjligheten att uträtta sina konsumtionsbehov på vägen till eller från annan målpunkt väger tungt när nya lägen för handel definieras. Området längs med Adolfsbergsvägen är ett sådant stråk.

Inom Gamla Mässan, kvarteret Litografen, möjliggörs i en detaljplan från 2016 för handel endast med skrymmande om maximalt 10.000 kvm försäljningsyta. Inom kvarteret Grosshandlaren, nordöst om korsningen Adolfsbergsvägen/Nastagatan möjliggörs idag för handel med skrymmande varor, med viss begränsning. Handel i liknande omfattning bedöms lämplig inom övriga kvarter inom detta centrala stråk för handel.

Inom tillkommande bostadskvarter söder om Nastagatan utmed Adolfsbergsvägen möjliggörs för handel och annan service kopplad till bostäder i bottenvåningarna.

Aspholmen

Eftersom Aspholmens omvandling går mot mjukare användning med betydande inslag av bostäder, är det också angeläget att få ner biltrafiken i blivande bostadsnära lägen. Därmed är omlokalisering av sällanköpshandel (handelsverksamheter inom sällanköpssegmentet) till konsument på sikt önskvärd.

I anslutning till nya bostadskvarter inom Aspholmens mitt kommer det finnas behov av nya verksamheter bl.a. i form av dagligvaruhandel, vilken bör lokaliseras till ett läge nära den mötesplats/torgyta som föreslås. Andra verksamheter som också är lämpliga i bostadsnära lägen är frisör, café och restaurang, gym och annan friskvård. Tillkommande verksamheter bör lokaliseras till bottenvåningarna i bostadskvarteren.

Befintliga verksamheter

Befintliga verksamheter ska i möjligaste mån kunna drivas vidare, eftersom företagen är viktiga för Örebro. Det handlar istället om en stegvis förändring varje gång en fastighetsägare genomför nyinvesteringar och förändringar av en fastighet. Vissa verksamheter är dock av en sådan karaktär (ytkrävande, buller, lukt, transporter) att det är en förutsättning för såväl utvecklingen av stadsdelen som för det enskilda företagets långsiktiga expansionsmöjlighet att verksamheten omlokaliseras till mer lämpligt läge som exempelvis Pilängen, Berglunda, Törsjö, Atle eller Bettorp.

Bostäder

Idag finns endast ett fåtal boende i stadsdelen, fördelade på området kring Nasta gård samt utmed Gamla vägen i östra Aspholmen. Det mesta av livet och rörelsen sker kopplat till de arbetsplatser och den service som finns idag.

Genom det övergripande målet att tillskapa liv och rörelse inom stadsdelen under flera timmar av dygnet, är det naturligt att skapa plats för bostäder inom Aspholmen/Nasta. Schematiskt kan man säga att strukturplanen möjliggör för två större områden för bostadsbebyggelse inom stadsdelen. Totalt möjliggörs för uppskattningsvis 1800-3000 nya invånare inom stadsdelen, cirka 800-1400 nya lägenheter fördelat på Nasta och Aspholmen.

I söder föreslås bostäder kopplat till befintlig bostadsbebyggelse invid Ånstabacken öster om Adolfsbergsvägen och i anslutning till Fredsbergsparken och bostadsområdet söder om Seved Bååts väg. Befintlig bebyggelse består

av småhusbebyggelse i form av friliggande villor och radhus. Tillkommande bebyggelse ska i detta läge komplettera den befintliga bostadsstrukturen. Tillkommande boende i de nya kvarteren kan i detta läge till stor del ta del av den service som befintliga bostäder idag nyttjar. Utmed Adolfsbergsvägen möjliggörs för ytterligare service och handel i bottenvåningarna på flerbostadshusen. Inom eller i anslutning till dessa kvarter finns grönstruktur att utgå ifrån, som en grund för en god och attraktiv boendemiljö. Utbyggnad inom denna del av stadsdelen bedöms kunna ske etappvis i mindre etapper utifrån enskilda fastighetsägares intresse med start från söder.

Centralt i Aspholmen i anslutning till Boställsvägen, mellan och i anslutning till de två industrispår som skär genom Aspholmen i nord-sydlig riktning, möjliggörs för ett större område för bostäder. Stommen av denna utbyggnad utgår ifrån ett 7,5 ha stort område. Detta läge saknar idag kvaliteter av grönstruktur och andra bärande element som kan fungera som en grund för en god och attraktiv boendemiljö, utöver närheten till stadskärnan och city. En första etapp i utbyggnaden innebär ett stort grepp som innefattar såväl bostäder, som parkmiljöer samt offentlig- och kommersiell service. Genom en större skala på bostadskvarten möjliggörs för rymliga grönskande innergårdar, vilket gynnar boendemiljön. Läs mer om tankarn kring grönstrukturen under rubriken ”Grönstruktur”.

I en krans kring denna stomme av bostadskvarter föreslås ett antal kvarter i framtiden kunna innehålla bostäder alternativt kontor och service.

Nasta

Inom Nasta i söder möjliggör tre större kvarter för bostäder. Två av dessa kan naturligt kopplas till befintliga bostadsområden invid Ånstabacken öster om Adolfsbergsvägen och bostadsområdet söder om Seved Bååts väg.

Dessa omvandlingskvarter föreslås bebyggas med i huvudsak flerbostadshus i 3-5 våningar. Tillkommande bebyggelse ska bidra till en ökad stadsmässighet utmed Adolfsbergsvägen och Nastagatan. För att klara gällande riktvärden för buller kommer en mer sluten struktur att krävas mot gata. Detta ger större möjligheter att öppna upp kvarteren mot söder, befintlig grönstruktur och bostäder.

Genom kvarteret Grosshandlaren föreslås en ny gatusträckning som skapar en bättre förbindelse i förlängningen av Radiatorvägen och Södra vägen. Detta kvarter bör istället för att öppna sig söderut, skapa ett sammanhang med denna gårdsgata.



Inspirationsbild: Genom en större skala på bostadskvarten möjliggörs för väl tilltagna grönskande innergårdar, något som är avgörande att tillskapa i detta läget för att åstadkomma en attraktiv boendemiljö. Visualisering flerbostadshus i Partille, källa: Pead bostad

Nasta gård

Viss utbyggnad med bostäder föreslås i anslutning till Nasta gård. Detta för att skapa ett större sammanhang kring den kulturhistoriskt värdefulla gårdsmiljön, som redan idag inrymmer ett mindre antal bostäder. Typ av bostadsbebyggelse kan variera. Mindre flerbostadshus, radhus, parhus i 2-3 våningar bedöms vara en bra inriktning. Hänsyn till platsens karaktär och kulturmiljövärden ska vara utgångspunkt när den nya bebyggelsen planeras och lämpligheten av de enskilda projekten ska bedömas bland annat utifrån stadsbild och kulturmiljöaspekter.

Bedämliga kvaliteter i grönstruktur mm bedöms kunna utgöra bärande element i tillkommande bostadsprojekt.

Kvarteret Virkeshandlaren

Kvarteret Virkeshandlaren utgör stommen i utvecklingsområdet för bostäder inom Aspholmen. Detta omvandlingsområde föreslås bebyggas med i huvudsak flerbostadshus i 4-7 våningar. I detta läge handlar det om att skapa "stadskärna" med ett större antal nya boende. Detta för att möjliggöra för den service som bedöms vara av vikt att få till i sammanhanget med attraktiva boendemiljöer och personintensiva arbetsplatser. I angränsning till detta område föreslås offentliga platser och parkstråk. Industrispåren nyttjas som bärande element för rekreation och grönstruktur. Tillkommande bebyggelse kommer behöva slutas mot gata för att åstadkomma acceptabla bullernivåer i kvarteren, medan de öppnas upp mot parkstråken. Tillkommande bebyggelse ska bidra till en ökad stadsmässighet utmed Skvadronsvägen, Boställsvägen samt Radiatorvägen.

Kvarteren Träarbetaren och Importören

Dessa kvarter ligger norr om Boställsvägen men angränsar till det större utvecklingsområde för bostäder som föreslås inom kvarteret Virkeshandlaren. Utvecklingen inom dessa kvarter föreslås till kontor, eller andra personintensiva arbetsplatser samt bostäder. Detta omvandlingsområde föreslås bebyggas med kontor och flerbostadshus i 5-7 våningar.

I närhet till Södra infartsleden bedöms högre bebyggelse i 8-12 våningar vara möjlig och även eftersträvarsvärd. Generellt handlar det om att i detta läge skapa "stadskärna" med ett större antal nya arbetsplatser och bostäder. Detta ska då ske i en etapp nära kopplad till utvecklingen inom kvarteret Virkeshandlaren. Närheten till stadskärnan, Södra station och Örsro med den tänkta utvecklingen med bostäder där är av vikt att tillvarata i utvecklingen av dessa kvarter.

Förskola, skola

Närmaste förskola är idag förskolan Skeppet och Skutan invid Brunnskolan, samt förskolan Hasselbacken inom Örsro, samtliga ligger cirka 1 km från stadsdelen.

I och med en omfattande utbyggnad av bostäder kommer det finnas ett behov av 2-3 förskolor och en f-6 skola inom stadsdelen.

Programförslaget pekar ut kvarter lämpliga att placera förskolor och f-6 skola inom. Viktigt är att dessa skolor inom kvarteren placeras i nära anslutning till gröna områden och stråk samt gång- och cykelstråk. Av vikt är också att läget inte medför stora omvägar mellan bostaden och tydliga målpunkter utanför stadsdelen, detta för att underlätta för hållbart resande i vardagen.

Inom Nastas samtliga utbyggnadsområden bedöms det finnas behov av en förskola. Inom Aspholmen utbyggnadsområden bedöms behovet av förskola uppgå till 1-2 stycken. Utifrån den tänkta bebyggelsestrukturen inom stadsdelen placeras förskolorna med fördel i bottenvåningen på tillkommande flerbostadshus. Det är av vikt att samordning sker av innegårdarnas miljöer där förskolans samt de boendes intressen och behov ska fungera väl tillsammans.

På sikt kommer det finnas behov av en grundskola för barn i åldrarna förskoleklass till åk 6 för 350 barn. Behovet kommer i och med en utbyggnad av kvarteret Virkeshandlaren. Tomtarean för en grundskola av denna storlek bedöms uppgå till 12 000 - 15 000 kvm. Skolgården kan utformas för att fungera som

mötesplats, lek- och rekreationsområde för närboende utanför skoltid.

Frågan om behov av förskola samt grundskola ska utredas ytterligare i kommande detaljplaneskeden.

Service kopplat till arbetsplatser och bostäder

Idag är utbudet av service begränsat för de som är verksamma i Aspholmen/Nasta. I och med en förtätning i den omfattning som programförslaget innebär kommer efterfrågan på service öka. Service i form av närlivs, lunchrestauranger, frisör mm lokaliseras generellt till bottenvåningarna i kontorshus och bostadshus, med fördel utmed de större gatustråken som finns i området.

Kultur och fritid

Kultur- och fritidsbehovet ökar i samma takt som antalet invånare i en stadsdel. I Aspholmen/Nastas utveckling innebär det att det ska skapas förutsättningar för aktiv fritid och visst kulturutbud. Vid nybyggnation av idrottshall, kopplat till ny skola, ska det civila samhällets behov alltid beaktas både vad gäller hallstorlek och faciliteter.

Kultur är viktigt för att skapa attraktiva mötespunkter i staden och bör ges möjlighet att inrymmas i stadsdelar som utpekats för funktionsblandning, handel och bostäder. Inom Aspholmen/Nasta bör detta kunna möjliggöras i anslutning till den offentliga platsen som föreslås i korsningen Boställsvägen/Radiatorvägen. Behov och efterfrågan ska utredas inom ramen för kommande planeringsskeden tillsammans med kultur och fritid.

Tågdepå

Region Örebro län har tillsammans med MÅLAB och TIB utrett frågan om lämplig lokalisering av tågdepå. Utredningarna har klargjort att Aspholmen är en optimal plats. Örebro utgör ändpunkt för flera av de tåglinjer som angör staden. En lokalisering i Aspholmen

innebär också att såväl Örebro C som Örebro Södra kan försörjas med en tät tågtrafik. Aspholmen är också ett omloppsnära läge, vilket eliminerar antalet tomkörningar och innebär att enklare felavhjälpning kan ske utan att tågen behöver tas ur trafik. Det senare är helt avgörande för att skapa en robust och tillförlitlig tågtrafik. I syfte att bättre nyttja befintlig spårkapacitet är även Trafikverket mycket positiva till en depå i Aspholmen. Samtidigt som kapacitet på spåren frigörs, förbättras också förutsättningar att stärka Hallsbergs funktion som godsnod.

Utredningar visar också att det i Aspholmen finns förutsättningar att tillgodose de funktionella krav som ställs på depån samt att det går att skapa väl fungerande anslutningar till depån från stambanan.

En ny depå i Aspholmen kommer att bidra till ett breddat näringsliv och nya arbetstillfällen i Örebro. Kopplat till depån finns det också möjligheter att exempelvis etablera utbildningsverksamhet med anknytning till fordonsunderhåll.

Depån kommer att bli uppställningsplats natttid för många av de tåg som trafikerar Örebro. Detta innebär att tågens trafikarbete kommer starta och sluta i Örebro, vilket sörjer för att Örebro får en god trafikförsörjning såväl morgon som kväll.

För att depån ska fungera väl in i programförslagets intentioner är det av vikt att flera funktioner kopplas till depån, så som kontor och eventuellt även andra verksamheter. Det är av vikt att denna depå tillför Aspholmen mer än enbart ett inhägnat spårområde.

En tågdepå inom Aspholmen är en möjlig lokalisering, skulle lokaliseringen ske på annan plats avses det utpekade området i strukturplanen innehålla markanvändning för kontor och andra verksamheter förenliga med bostäder.

Grönstruktur

Övergripande grönstruktur

Målet är att erbjuda tillgänglig grönstruktur som innehåller attraktiva miljöer för lek, avkoppling, spontanidrott, rekreation, möten och motion för alla målgrupper som i framtiden kommer att bo och vistas inom Aspholmen/Nasta. I Örebro kommuns grönstrategi anges att god tillgång bygger på tre beståndsdelar: kvantitet, kvalitet och tillgänglighet.

Inom Aspholmen/Nasta finns idag ett stort underskott på grönstruktur och grönska. Grönska finns bl.a. utmed motorvägen och sydväst om stadsdelen, i dessa lägen är grönstrukturen inte kvalitativ utan innehar funktionen som ridå mellan motorväg/väg och människan. Befintliga gröna kvaliteter finns kopplad till befintliga bostäder inom Aspholmen/Nasta, tex. den allé som börjar vid Seved Bååts väg och leder upp till Nasta gård. Ett mål i programförslaget har varit att koppla utveckling av de gröna värdena till de befintliga kulturmiljöerna samt den historiska infrastrukturen.

Inom Gustavsviksområdet finns ett större grönområde som idag är inhägnat för Gustavsviks verksamhet. Kan vissa ytor som idag är inhägnade i framtiden utgöra större grönområde som kan komma till gagn för boende i Aspholmen/Nasta? Detta är en fråga som ska undersökas i framtiden.

Närhet till en stadsdelspark med hög kvalitet kan minska eller ersätta behovet av kvartersparker i ett område. Därför är det av stor betydelse att Ånstabacken utvecklas till stadsdelspark i samband med att bostadsbebyggelse etableras i Aspholmen/Nasta.

I samband med att bostäder och skolor/förskolor ska byggas bör en barnkonsekvensanalys göras för att säkerställa aktuella krav och önskemål för att skapa en god miljö för barn.

Ställningstaganden grönstruktur

- Viktigt i utvecklingen av stadsdelen är att skapa attraktiva ytor för rekreation. Detta för alla målgrupper som kommer att bo och vistas inom Aspholmen/Nasta i framtiden.

- 300 meter är ett riktvärde för längsta avståndet till närmsta park från bostaden.



Skiss grönstruktur inom Aspholmen/Nasta.

De f.d. Industrispåren får ny användning som parkstråk och gång- och cykelstråk. Viktiga stråk att knyta ny grönstruktur till, för att skapa sammanhang med befintliga större grönområden/parkmiljöer

- De f.d. industrispåren ska utvecklas till bärande delar av grönstrukturen i stadsdelen.
- Tillkommande grönstruktur ska naturligt kopplas till befintliga parkområden i anslutning till stadsdelen, t.ex. Ånstabacken, Fredsbergsparken, Brunnsparken och Svartån med gång- och cykelstråk.
- Grönstruktur ska utgöra en viktig del i utformningen av innergårdar till flerbostadshus samt utemiljöerna för tillkommande skolor.
- Ånstabacken utvecklas som stadsdelspark, för att även tillgodose framtida boende i områdets behov av rekreation.
- Grönska ska tillföras i utvecklingen av stadsgator.

Industrispåren som parkstråk

De f.d. industrispåren ska utvecklas till bärande delar av grönstrukturen i stadsdelen. Istället för att skapa en större samlad stadsdelspark centralt i stadsdelen, invid bostadskvarteren inom Aspholmen, är förslaget att industristråken kan utvecklas till intressanta, aktiva och rekreativa gröna stråk/kilar i stadsdelen. De två spåren

kopplas även samman och bildar en cirka 2,5 km lång rundsläng, vilken kan skapa ett stort mervärde för både boende som verksamma i hela Aspholmen/Nasta.

Enligt Örebro kommuns riktlinjer för tillgång till grönytor och lek ska man kunna nå en grön rekreationsyta inom 200-300 m från bostaden. Kvartersparker ska ha ett visst omfång och vara av tillräcklig kvalitet, dvs ge förutsättningar för rekreation, återhämtning och samvaro. De f.d. industrispåren löper genom stora delar av planområdet, och när de omvandlats till kvalitativa parkstråk kommer de att kunna bjuda på variationsrika gröna upplevelser. De kommer att bilda en stor sammanhängande parkareal, omfattande ca 4-4,5 ha (medräknat både kommunens nuvarande mark och framtida fastighetsförändringar). Trots det finns det en risk att parken kanske upplevs som en relativt liten grönyta pga att stråket är så smalt och det bara är en liten del av parken som uppfattas åt gången.

En viktig faktor i grönstrategin för att till skapa tillgång till grönytor handlar om tillgänglighet. Det anges att till exempel förbättrad närhet kan öka den upplevda tillgången. Detta kan vi ge förutsättningar för i planområdet, genom att skapa ett flertal tydliga tvärkopplingar till parken och planera för att byggnader i



Inspirations bilder: Parken High Line, New York. Ett f.d. industrispår som har omvandlats till en 2,4 km lång park som slingrar sig fram i nord-sydlig riktning genom staden, foto: Hanna Bäckgren





Inspirations bilder: Tema och inspiration till parkstråket hämtas från spårmiljöer, foto: Susanne Flink resp. Tina Andersson



kvarteren har genomgående entréer. Det blir viktigt att låta stråket kännas tryggt och sammanhängande längs hela sträckan, så att inte tex korsningar med gator upplevs som ett stort hinder.

Förutom de tillkommande bostäderna till området, så kommer här även fortsättningsvis finnas många arbetsplatser. Stråket kommer att få en funktion som kontorspark, där man kan få återhämtning, umgås, inta sin matlåda eller motionera på lunchen. Kanske kan man ha sina möten i parken?

Bredden idag på de gamla industrispåren är som minst 10 meter. För att åstadkomma de kvaliteter som efterfrågas krävs dock mer av grönstruktur och parkyta. Målet är att skapa ett aktivt och spännande grönt stråk med stor variation, likt ett pärlband av olika kvalitativa mindre parker. Genom att tänka större och innefatta mindre delar av de olika utvecklingsprojekt som kommer att ske utmed spåren skapas en variation av stråkets bredd och innehåll, där respektive bostads- och kontorsprojekt bidrar till utveckling av den allmänna platsmarken. Genom att respektive fastighet som utvecklas med bostäder och kontor avsätter en del av fastigheten som allmänplatsmark Park kommer attraktiva offentliga miljöer att möjliggöras samtidigt som själva fastigheten ökar i värde genom en mer tilltalande närmiljö. Se vidare rubriken ”Genomförande”.

Gröna spårstråk - riktlinjer för utformning

Parken utformas som ett vitalt rekreationsstråk, med stimulerande gröna miljöer för både avkoppling och fysiska aktiviteter. Sittplatser och möjlighet till såväl lugna promenader som längre löprundor skapas. Här ska det vara berikande att vistas en kortare eller längre stund. Lek och idrott kommer att vara ett återkommande inslag. Aktivitetsmiljöer kan dyka upp som mindre element längs stråket, men de kan också ta mer plats i anspråk vid de breddningar som ska göras.

De två huvudspåren knyts ihop i söder till en sammanhängande rundslinga. Där gator, gång- och cykelvägar korsar stråket ska det tydliggöras för att få trygga passager och för att ge möjlighet till ett förgrenat rörelsemönster. I grunden är stråket ca 10 m brett och man kommer att uppfatta hela parkens bredd. Det smala stråket kan inte erbjuda större extensivt utnyttjade ytor för fri lek, informell vistelse och mångsidiga utblickar. Det finns inte heller någon möjlighet att öka trygghetskänslan genom att skapa alternativa gångvägar längs stråket.

I kommande detaljplaner för kvartersmark för tex bostäder och kontor kan gränserna mot angränsande fastigheter komma att justeras i syfte att tillskapa mer yta för offentlig parkmark. Genom medveten placering av ett flertal knutpunkter kan såväl de boende som andra

som vistas i parkstråket få mer tillgång till rekreation och grönska. Knutpunkterna kan innebära rymliga öppna gräsytor, plats för mer omfattande och omväxlande grönska, läge för mer komplexa detaljer och accenter. Platser som kan breddas är företrädesvis i anslutning till andra korsande gångstråk eller strategiska lägen där mer utrymmeskrävande allmän platsmark är önskvärt; tex för lek eller annan samlingsplats. Lekomjigheter är fördelaktigt att anordna tex i närheten av utpekat centralt grönt torg, och i anslutning till framtida bostadsområden. I området i söder, mellan kvarteret Virkeshandlaren och Arbetaren, är det stora nivåskillnader. De dramatiska branta slänterna kan utnyttjas till spännande inslag i ett breddat parkrum.

Stråket och omgivande kvartersmark kommer att få en successiv förändring med tiden, där det hela tiden måste kännas ”färdigt” med det utseende det har just då. En del lagerbyggnader som ansluter till spårstråket har idag fasader som kan upplevas monotona. Väggmålningar eller gröna väggar av olika slag kan tillföra positiva värden tills kvartersmarken byggs om.

Det finns inga större historiska värden av stråket i sig, men som historisk förankring och förståelse av områdets framväxt är det intressant. Miljöanalys av mark och befintliga träsyllar kommer att behöva göras. Vid en del partier är syllarna av betong och kan vara kvar utan åtgärd.

Visionsbild: Vid breddningar av stråket kan mer utrymmeskrävande aktiviteter få plats och miljöer som lockar till lek kan skapas. Illustration: Tina Andersson

Ställningstaganden utformning av gröna spårstråk

- Stråket står för den huvudsakliga parkytan i området. Det ska utformas till en långsträckt grön tillgänglig bas för återhämtning, rekreation och upplevelser för områdets alla målgrupper.
- Grönstråket knyter ihop stora delar av området. Anslutande kvartersmark ska inte utformas som baksidor, utan ska ges en tydlig koppling till stråket.
- Tema och inspiration för utformningen i hela stråket, från helhet till detaljer, ska komma från spårmiljö.
- De gamla spåren ska närvara i parkutformningen längs hela stråket, men kan lösas upp vid vissa partier för att sedan återkomma igen.
- Vid utformning ska stor vikt läggas vid trygghet, så att det känns naturligt och avslappnat att vistas här.
- Längs hela stråket ska det vara inbjudande att vara aktiv i lek eller olika idrotter.
- På en del platser ska stråket breda ut sig på bekostnad av kvartersmark, och mer utrymmes-





Visionsbild: Principutformning för standardstråket. Gångytan kan breda ut sig i olika bredd och blir bas för vistelse. Olika ytor möts och kan ge spännande effekter. Omväxlande, prydliga planteringar skapar ombonad känsla. Illustration: Tina Andersson

krävande gröna mötesplatser skapas. De kan utgöras av gröna torgplatser, lekplatser, utegym, utekontor eller mer ombonade parkmiljöer.

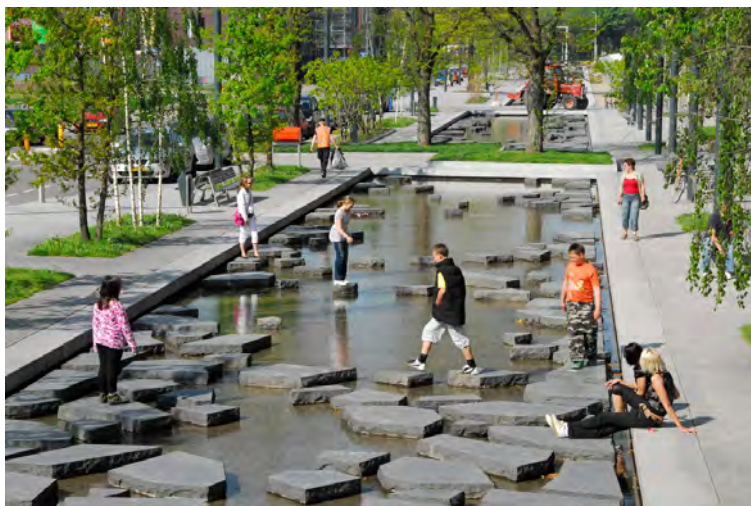
- Stråket bildar en rundslinga för fotgängare och ska vara fritt från långsgående biltrafik.
- De tvärgående gator och gång- och cykelvägar som korsar stråket ska tydliggöras.
- Gestaltningen av stråket ska ha hög ambitionsnivå och intrycket ska vara prydligt men också dynamiskt och robust. Stråket ska inte upplevas som ruderat och vildvuxet.
- Gestaltningen kan gärna få experimentella och utmanande inslag.
- Gestaltning av alla material i ytor och detaljer, både växter, hårdgjorda ytor, möbler och andra detaljer ska eftersträva en balans mellan variation och enhetlighet, mellan livfullt och homogent.

Allmänt

Förebilder till den nya utformningen hämtas från spårmiljöer. Det kan vara allt ifrån mönster, material, färger eller objekt som fackverksstolpar, växeldetaljer eller räls som inspirerar. När spårdetaljer möter en bearbetad utformning med grönska och markmaterial kan spännande intryck förmedlas till den nya parken.

Stråket ska inte i huvudsak hanteras som en gångväg mellan olika målpunkter, utan mer som en smal park som tål en mångfald av aktiviteter.

Utformningen längs stråket ska variera, men parken ska upplevas som en helhet. Det kan skapas en mix av ordning och uppluckrade strukturer som ger en balans mellan spänning och harmoni. Alla material i ytor och detaljer, både växter, hårdgjorda ytor, möbler och andra detaljer, hanteras utifrån denna utgångspunkt. Varje yta får en inre variation, men med ett tydligt helhetsintryck. Ytorna kan breda ut sig och få en intressant form, och mötet mellan olika ytor kan ske på varierande sätt.



Inspirationsbilder: Strukturer eller material från spårvägar kan inspirera till formationer i parkstråket. Ovan tv; Omarbetat stadsrum; Roombeek, the brook (Bäcken), Nederländerna, design Buro Sant en Co landscape architects. Foto: ©Buro Sant en Co landscape architects. Ovan th; Markyta möter grönyta, betongplattan Riga från Favaro1, Italien. Foto: ©Favaro1. Neder tv; Träddäck som landskapselement med spännande detaljutformning. Strömkanjen i Piteå, designad av Sture Berglund. Foto: Ulrika Bohman, Piteå kommun. .

Grönska

Ordnad, prydlig grönska planteras, eftersom omgivningen under överskådlig tid kommer att vara ”ruff”. Planteringarna ska få en omsorgsfull utformning. En sammanhängande bas med mindre variation kan hålla samman planteringarna, eller en karaktäristisk art kan gå igen i en intressant struktur. Helhetsintrycket utifrån ett större område kan ändå vara att det är en mångfald av växtarter och variationsrik grönska. Växter med egen tydlig/”jämn” växtform kan bidra till att ge ett välordnat intryck. Enhetliga mattor av marktäckare, jämnt rundad vegetation, som tex klotformade buskar och träd, eller andra mycket karaktäristiska växtformer kan planteras. Grönskan ska vara robust och tålig, men inte ge ett ruderat eller monotont intryck.

Utbredningen av de olika planteringsytorna kan gärna ges organiska eller mjuka former.

Träd kan gärna planteras i grupp eller enskilt. De kan ha olika uttryck för att ge variation. Där parkrummet breddas kan arter som har förutsättningar att bli mer omfångsrika planteras.

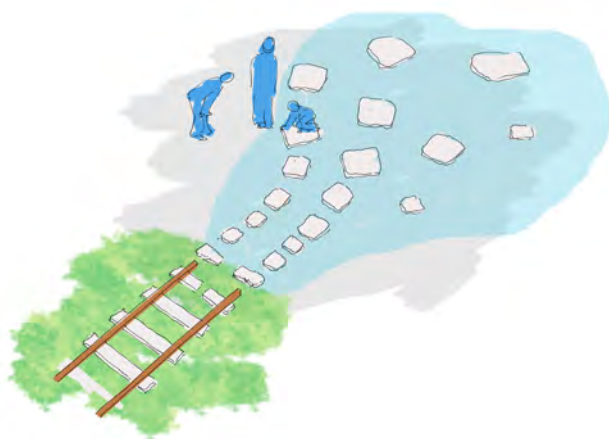
Högre buskar kan planteras som solitärer. I övrigt ska stor tanke på trygghetsaspekten ingå vid planeringen av högre buskar.

I närheten av sittplatser kan blommande växter tillföra höga upplevelsevärden.

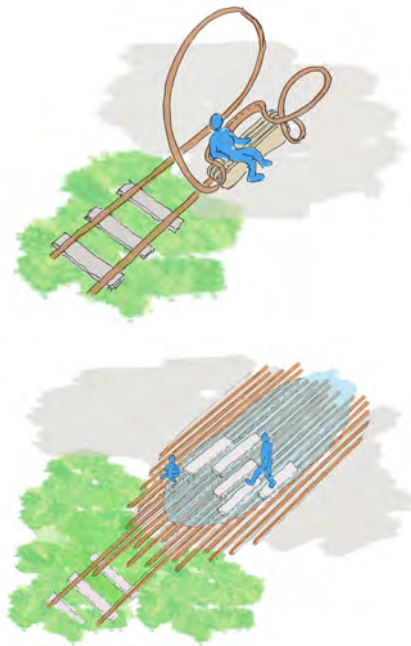
Grönska nära lekmiljöer ska inbjuda till lek och tåla närkontakt med barn.

Hårdgjorda ytor

En omväxlande och inbjudande esplanad leder genom hela stråket. Gångvägen kan placeras bredvid spåren eller integreras med befintliga spår/räls. Bredden för gångvägen kan variera längs stråket.



Visionsbilder: De gamla spåren ska närvara i parkutformningen längs hela stråket, men kan lösas upp vid viktiga mötesplatser för att sedan återkomma igen. Skisser: Tina Andersson



Kanter mellan olika ytskikt kan utformas med anspelning på spårrälsen; antingen kan de vara tydliga, likt spårrälsen, eller medvetet uppluckrade utan tydlig kant som kontrast. Gångvägens konturer kan vara rak eller mjukt formad. En ytas olika sidor behöver inte utformas likadant.

Vid de mer uttalade pausplatserna kan medvetet utformade markmönster få tydligare plats.

Gångytor och större samlingsplatser utformas olika längs stråket för att ge identitet och orienterbarhet till områdets olika delar. Helhetsintrycket av stråkets ingående partier ska ändå uppfattas som att det har tydligt släktskap.

Spår

Längs stora delar av stråket ligger befintliga spår som kan bli en tillgång i parken. Huvudsakligen ska spåren ligga kvar och ska ingå i utformningen.

De rostfärgade rälsen kan interagera med både grönska av olika slag, prydnadsgrus eller fungera som stöd för intilliggande omsorgsfullt utformade gångytor.

Vid de breddade gröna mötesplatserna ska utformningen förstärkas med extra vistelsevärden. Här kan spännande former och miljöer skapas med spårtema som utgångspunkt. Spår som förgrenar sig kan bjuda på spännande om-

växling. Vid vissa partier kan spåren successivt övergå i någon annan struktur, för att sedan återkomma.

Möblering

En platsanknuten sittmöbel, papperskorg och belysningsstolpe tas fram i första etappen, och blir återkommande element i resterande delar av stråket. Ett objekt med stark karaktär kan tas fram som återkommande inslag; tex fackverksstolpar till belysning.

Bänkar placeras med täta avstånd, gärna där det är särskild fin miljö eller där något speciellt händer.

Vid en del partier utformas mötesplatser med ett flertal sittmöbler. Några platser kan kanske utformas så att de dessutom kan fungera som utomhuskontor.

Möjlighet till lek ska vara ett återkommande inslag längs stråket. Den kan ingå som enstaka objekt, för att starta lek, som inspirerar till att sedan fortsätta i den allmänna gröna miljön. Lekinslagen kan gärna hämta tema från spårvägar. Objekt som dressin, kolvagn och växel kan inspirera till lek, likaså balanslek på räls och klivstenar. Vid några platser kan en större yta tas i anspråk för att ordna en mer tydlig plats för lek. Lekmiljön ska inte vara avgränsad mot stråket.

Parkstråket ska ge förutsättningar att röra sig på olika villkor. Här kan man ta en promenad eller löprunda. Enskilda objekt; tex pingisbord eller enklare gymutrustning placeras här och var längs stråket, och ger tillfälle till omväxlande fysisk aktivitet. Där parken breddas finns möjlighet att forma ett mer omfattande utegym. Det kan också göras plats för lite lugnare aktiviteter som boule eller utomhusschack. Idrottsutrustningen kan gärna ha en utseendemässig koppling till spårmiljöer.

Vertikala konstruktioner eller andra accenter kan bli blickfång, eller skapa tydligare rums-känsla på utvalda platser. Vid viktiga mötesplatser kan mer kreativa eller experimentella detaljer utformas, men de detaljer som tillförs i parken ska kännas självklara för platsen. Eventuellt kan en del möbler och funktioner samordnas med konstnärlig utsmyckning.

Konst

I dagsläget saknas offentlig konst i planområdet. Örebro kommun arbetar efter 1%-regeln, dvs att 1% av byggkostnaden vid ny- eller ombyggnationer av offentliga lokaler och byggnader avsedd för offentlig verksamhet, avsätts till

konstnärlig gestaltning. I detta läge skulle den regeln kunna tillämplas vid ombyggnation av industrispåren till parkstråk.

Konstnärlig utsmyckning kan ingå i stråket som accent och gärna inspireras av spårelement. De kan gärna ingå som lekskulpturer eller interagera med besökare på annat sätt.

Möjligheten att förse det planerade centrala torget eller andra centrala fokusplatser med offentlig konst kan studeras vidare.

Vatten/Dagvatten

Längs spårstråket kan fördröjning av dagvatten ske. Se även under rubriken ”Teknisk försörjning”.

Dagvattenhanteringen kan bli en del av den medvetna gestaltningen.

Där dagvatten behöver korsa spåren kan spåren brytas upp eller försees med öppningar där dagvatten kan passera. Om möjligt kan regnvatten ledas till planteringarna, särskild de som placeras mellan spåravståndet.

Det smala parkstråket kan breddas på en del ställen och mötesplatser för mer utrymmeskrävande aktiviteter och mer rymliga parkrum kan bildas.

Höger; Fotokollage av grönskande utekontor. Foto: Tina Andersson

Nedan; Exempel på mindre avgränsad park, med rekreativa kvaliteter som skulle kunna utgöra en utskjutande parkdel från det f.d. industrispåret i ett framtida bostadskvarter, foto: Hanna Bäckgren.



Inspirationsbild: Längs stråket kan konst integreras i helhetsutformningen, och tillföra ytterligare dimensioner. Till höger: Skulpturen "Meg's pause", Kanada, av Dave Hind gjord av återvunnet stål. Foto: Dave Hind



För att tillföra en pedagogisk dimension kan dagvatten ledas i tydliga öppna system längs vissa partier. En del platser kan formas utifrån möjligheten att vattnet kan breda ut sig i lite större omfattning. Sådana platser kan kombineras med flera funktioner och bilda attraktiva mötesplatser.

Ånstabacken utvecklas till framtida stadsdelspark

Ånstabacken ligger i anslutning till planområdet och omfattar inklusive angränsande gröna skogsridåer totalt ca 5,5 ha. Med enstaka insatser kan grönområdet få utökat värde som stadsdelspark och tåla att vara en attraktiv miljö för rekreation och återhämtning även för de som i framtiden bor i Aspholmen/Nasta. Se även utdrag under rubriken "Grönstrategi".

Parken är redan idag en spännande grön oas med dramatiska nivåskillnader och spännande natur. En hög kulle tar plats i centrala delen, och en utmanande brant stig tar sig fram över stenbumlingar och trädrötter. Hisnande pulkaåkning är lockande på vintern. I norra delen

av området har ett lummigt skogsrum bildats, som erbjuder en lugn omslutande lövsal. En gammal torpstuga från 1800-talet ligger mitt i skogsbården, med potential för flera olika typer av verksamheter.

De befintliga värden som finns ska tas tillvara, och parkens olika typer av miljöer kan förstärkas. Kontrasterna inom grönområdet kan ge en spännande dynamik och variation för besökaren. Parkens sociala värden och lekmiljöer kan förstärkas. Genom att utöka den biologiska mångfalden kan dessutom parken bli mer mångfasetterad och bjuda fler upplevelser.

Kopplingen till parkens omgivning kan förstärkas genom tydliga inbjudande entrézoner. Det gröna kan "vandra ut" i anslutande gaturum för att uppmärksamma entréerna till parken.

Karaktären för det lummiga skogsrummet i norra delen ska bevaras, men kan tillföras ytterligare vistelsevärden för att locka besökaren att göra upptäckter även i skogsridåerna. Naturinnehållet är den huvudsakliga utgångspunkten vid förändringarna. Det dynamiska intrycket

vid de dramatiska nivåskillnaderna kan uppmärksammas och förstärkas. Naturanpassade skulpturer, natur-lek, prunkande blomsteracenter i sluttningarna och andra detaljer kan berika parkens naturmiljöer.

För att höja kvaliteten i de centrala delarna och erbjuda ett mer ordnat parkintryck kan sittplatser, iordninggjorda gångvägar, belysning och enstaka blomsterplanteringar mm tillföras eller kompletteras i parken, som dessutom ökar tryggheten och tillgängligheten.

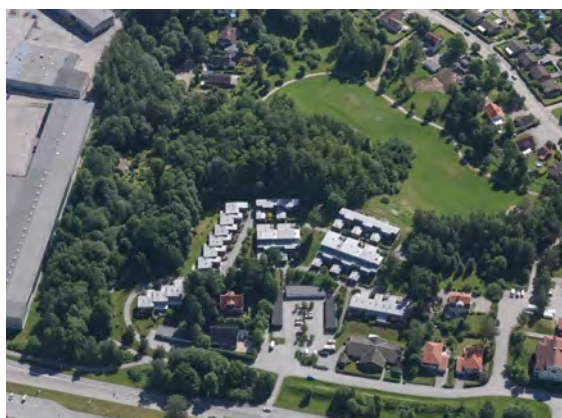
Parken ska i huvudsak göras tillgänglig för alla. Vissa partier, som tex branta, slingrande stigar med rötter och stenar, ger tillgång till vild unik natur för ett flertal, men kan inte göras lättillgängligt för alla utan att förstöra intrycket av äventyrlighet.

Grönska inom bostads- och verksamhetskvarteren

Utöver de gröna kvaliteterna som tillskapas inom allmänplatsmark är det av vikt att frågan om grönska även betonas inom kvartersmarken för såväl bostäder som i anslutning till arbetsplatser. Detta genom grönskande utemiljöer, gröna tak och trevliga entréer med träd och planteringar etc.

Bostadsgårdarna utformas så generösa sammanhängande gröna ytor bildas. Grönskan kan gärna innehålla en mångfald av arter, och ytorna utformas med variation för att erbjuda en dynamisk och levande miljö, med plats för flera olika slags vistelse.

Överst: Befintlig natur och spännande formationer att ta vara på vid Ånstabacken. Neder tv; Ånstabacken, vy från väster. Källa: Örebro kommun. Neder th; Torpstuga i trädridå Foto: Tina Andersson



Trädplanteringar utmed stadsgator, gröna ytor

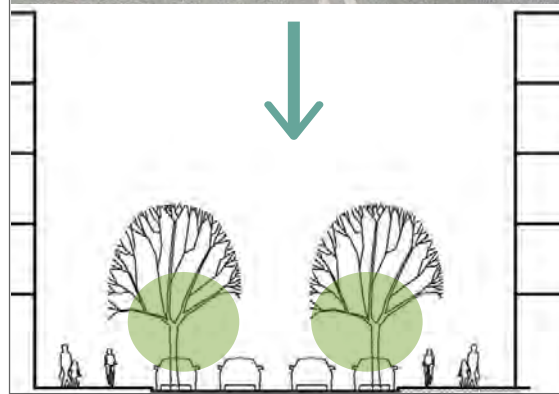
Gatubredderna inom Aspholmen/Nasta är generellt överdimensionerade och till stor del anpassade för biltrafiken. I samklang med målet att omvandla Aspholmen/Nasta till en mer stadsmässig karaktär, utformas flera gator till att bli mer stadsmässiga. De ska fungera väl för både rörelse av olika trafikanter, men också vistelse och pauser, där gröna inslag och möblering kan utgöra en tydlig bas. Grönska ger gatan ett bättre lokalklimat och en renare luftkvalité. Grönska ger en miljö där buller känns mer avlägset.

Utifrån ett behov att se till fördröjning- och infiltrationsmöjligheten inom stadsdelen för att kunna fördröja dagvatten, föreslås mindre delar av gatans bredd fungera som grönskande ytor för infiltration och en mer grönskande gatubild. Se vidare rubriken Dagvatten.

Grönskan ska ges en stadsmässighet, med tex karaktärsfulla gatuträd och låga perenner i välordnad inramning. Gatuträd planteras så de förstärker rumsligheten och bryter ner skalan, så gaturummet inte känns så stort. De bidrar till att ge en känsla av lugn och balans i en annars stressande miljö. Träden behöver inte placeras i raka rader, men ska ha ett tydligt samspel med gatans övriga vistelsezoner. Där angränsande kvartersmark utvecklas till viktiga målpunkter, eller där stråk korsar gaturummet ska det avspeglas i gatans grönsstruktur.

Minsta bredd för grönytor med gatuträd bör vara 4 m. Gatuträden ska ges tillräckliga förutsättningar för god tillväxt genom tex skelettjord och tillräcklig luft- och vattentillförsel.

Bilder: Vänster; Exempel på grönskande innergård i ett flerbostadshusvarter, Paris, foto: Hanna Bäckgren. Höger; Befintlig gata i Aspholmen samt konceptskiss på generell sektion på stadsgata med gröna kvaliteter, foto/skiss: Rundquist Arkitekter.



Gator och trafik

Ställningstagande gator och trafik

- Tydliga och effektiva vägförbindelser till andra stadsdelar, Örnsro och Gustavsvik.
- Tydliga och gena gatusträckningar inom Aspholmen/Nasta, finmaskigt gatunät.
- Fördela trafiken över flera av stadsdelens gator.
- Stadsmässig miljö:
 - Dela upp de idag stora kvarteren
 - Trädalléer
 - Torgbildningar
 - Stadsgator
 - Stadsmässig belysning
- Attraktiva och gena gång- och cykelstråk, med säkra kopplingar över trafikerade gator:
 - Säker koppling mot Ladugårdsängen genom huvudcykelstråk Södra vägen - Gustavsviksbron.

- Ny koppling från Radiatorvägen i riktning mot Drottningparken, genom ny GC-bro.
- Ny koppling (återupptagning) av gång- och cykelkoppling mellan Bo-ställsvägen och Gustavsviksvägen genom ny bro över järnvägen.

- Attraktiv och effektiv kollektivtrafik.

Södra infartsleden

Södra infartsleden är idag bred och fungerar som en effektiv infart till centrala Örebro från söder. Det storskaliga gaturummet inbjuder till högre hastigheter än den reglerade 50 km/h (för östra halvan av vägen).

Utrymmet som omgestaltas i programförslaget är, från den nordliga vägsträckningen (västlig riktning) och söderut till fastighetsgräns mot befintliga fastigheter söder om Radiatorvägen, cirka 60-70 meter. Detta utrymme innehåller idag två olika gator (Södra infartsleden samt Radiatorvägen), gång- och cykelväg, trädplanteringar samt större vatten- och avloppsledningar.



Skiss trafik inom Aspholmen/Nasta.

Huvudgator i stadsdelen blir Södra vägen samt Adolfsbergsvägen. Stadsgator föreslås bl.a. Skvadronvägen, Radiatorvägen och Nastagatan bli. Kollektivtrafiken får en gen dragning genom stadsdelen. Gång- och cykelvägnätet ges en effektiv sträckning i Aspholmen/Nasta med bra kopplingar mot angränsande stadsdelar.

I kommunens planläggning finns redan idag en ny koppling som ersätter befintlig infart (höger in/höger ut) från Södra infartsleden in mot Aspholmen (till/från Radiatorvägen). Den nya kopplingen utgörs av en cirkulationsplats som förbinder Södra infartsleden med Örnstro och Aspholmen. Cirkulationsplatsen är planerad för enbart fordonstrafik och möjliggör för en tydligare entré mot Aspholmen.

Programförslaget innebär en översyn och effektivisering av Södra infartsleden. Biltrafikmängderna på Södra infartsleden är stora och bedömningen är att vi i framtiden kommer behöva transportera fler människor på mindre yta än idag för att bibehålla god framkomlighet. Detta innebär att det finns ett fortsatt behov av fyra körfält för fordonstrafik. För att sedan öka mobiliteten utöver detta föreslås ett kollektivtrafikfält i vardera riktningen vilket möjliggör framförande av fler människor på mindre yta än biltrafik alternativt så ersätts 1-2 av bilkörfälten med kollektivtrafikfält.

Programförslaget innebär att fler korsningspunkter skapas in mot Aspholmen och Örnstro, vilka tillsammans med smalare körfält

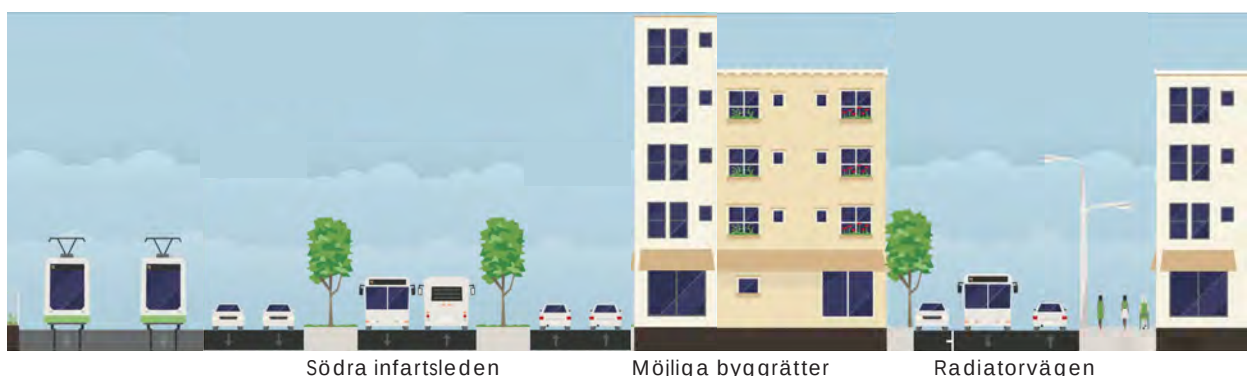
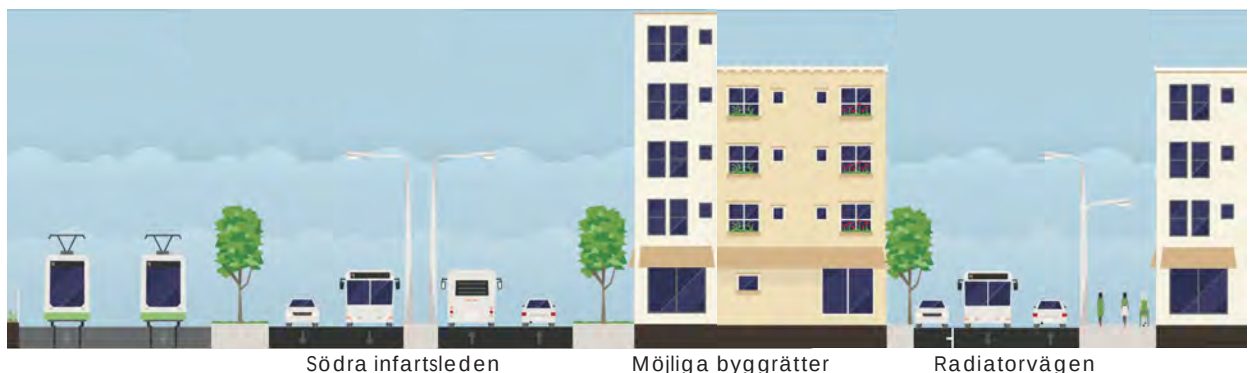
och bebyggelse tätare in på Södra infartsleden innebär ett lugnare trafiktempo som i sin tur öppnar flera möjligheter till bland annat exploateringar och bättre möjligheter att skapa god framkomlighet för hållbara trafikslag.

Genom en effektivisering av Södra infartsleden kan en översiktlig bedömning cirka 30.000 kvm mark frigöras som kvartersmark för kontor och andra icke störande verksamheter utmed infartsleden. Frågor och problematik kopplat till befintliga vatten- och avloppsledningar söder om infartsleden samt ny sträckning för gång och cykel ska utredas. Se nästa sida för skiss på tänkt effektivisering och möjliga byggrätter.

Södra vägen och Adolfsbergsvägen

Södra vägen och Adolfsbergsvägen fungerar i större utsträckning än andra inom stadsdelen för genomfartstrafik och är viktiga för trafikhörelserna inom Örebro i ett större sammanhang. Dessa två gator innehar idag stora trafikytor. Inom gaturummet kan fler funktioner möjliggöras samtidigt som gatorna möjliggör för ökande flöden - separerad gång- och cykelväg, kollektivtrafikfält, uttryckningsväg

Konceptsektion Södra infartsleden, möjlig utformning med snabbspår för järnväg, möjliga framtida byggrätter samt Radiatorvägens framtida utseende. Södra infartsledens bredd mellan 22-28 meter.



för blåljusfordon, trädplanteringar, ytor för omhändertagande av dagvatten. Med bussfält kan det vara aktuellt att kombinera detta med kantsstensparkering om bussen har framkomlighet i egna körfält på i alla fall en del av sträckan.

Nya gatukopplingar

Ett uttryckt mål med utvecklingen av stadsdelen har varit att minska den storskaliga kvartersstrukturen genom nya gatukopplingar i framförallt öst-västlig riktning.

Planprogrammet innebär att flera nya gatukopplingar tillkommer inom stadsdelen. Genom ny cirkulation på Södra infartsleden möjliggörs en ny entré mot Aspholmen. I detta planprogram visas en alternativ utformning på infrastrukturlösning söder om cirkulationsplatsen. Viktigt är att platsen söder om cirkulationen förstärker infarten som platsbildning - trädplanteringar, högre hus på båda sidor om infartsvägen samt på sikt skapa förutsättningar för en intressant fondbyggnad är exempel på förstärkande inslag.

Förslaget innebär ny gatudragning från cirkulationsplatsen in mot Aspholmen. Genom ny gatusträckning från cirkulation mot Skvadronvägen blir Skvadronvägen tillsammans med Radiatorvägen två likvärdigt starka stråk genom Aspholmen söderut mot Södra vägen. Den nya vägdragningen innebär delvis delning av fastigheter, men bedöms möjliggöra för fler attraktiva fastighetslägen inom stadsdelen. Den snedställda gatan ger en tydlig rak axel in mot centrala delar av Aspholmen. Förslaget innebär även att Radiatorvägen omgestaltas och delvis tas bort för att möjliggöra för nya byggrätter i attraktiva lägen inom Aspholmens norra del.

Inom kv Virkeshandlaren föreslås två nya gatukopplingar i öst-västlig riktning. Exakt placering av de nya gatorna kommer att få detaljstuderas i samband med utvecklingen av detta samt angränsande kvarter. Viktigt är dock att de möjliggör för en bra koppling från Radiatorvägen och österut mot det östra industrispåret.



Kartillustration: Föreslagen utformning av infrastrukturen söder om den nya cirkulationsplatsen utmed Södra infartsleden. Mörkare markerad markanvändning visar schematiskt möjliga framtida byggrätter utmed Södra infartsleden. Gång- och cykelsträckning kan komma att förändras, men ska fortsatt utgöra en gen och effektiv koppling. Skrafferat område innebär områden som ska förstärka infarten med platsbildning, träd, högre hus på ömse sidor om infartsvägen och på sikt skapa förutsättningar för en intressant fondbyggnad.

Inom Nasta föreslås ytterligare nya gatudragningar för att skapa mindre kvarter, bättre kopplingar och mindre avstånd inom stadsdelen. I förlängningen av Radiatorvägen föreslås en mindre gata leda vidare söderut mot mellan kvarteren Grosshandlaren och Konstruktören med vidare koppling söderut mot Nastagatan. Gatan möjliggör även en koppling västerut mot Adolfsbergsvägen och vidare västerut.

Även öppning av gatan i förlängningen av Nastagatans sydvästra läge mot Seved Bååts väg föreslås för att öka finmaskigheten i stadsdelen. Programförslaget innebär att kvarteren norr om Seved Bååts bebyggs med bostäder vilket då gör kopplingen mot angränsande bostadskvarter mer naturlig.

Stadsgator

Idag är flera av gatorna inom Aspholmen/Nasta överdimensionerade för biltrafik och möjliggör inga bra kopplingar för gång- och cykeltrafik.

Programförslaget innebär att Radiatorvägen, Skvadronvägen med förlängning söderut mot Södra vägen samt Nastagatans förlängning mot Södra vägen blir stadsgator. Följande bör beaktas i den fortsatta planprocessen:

- gestaltning av gaturummet görs med mer fokus på gång- och cykeltrafik.
- dagvattenlösningar införlivas i gaturummet för fördröjning/infiltration samt gröna inslag i gaturummet.
- kantstensparkering möjliggörs för angöring till angränsande fastigheter, vilket leder till bättre tillgänglighet och sänker trafiktempot generellt.
- Dimensionerad för busstrafik i dom utpekade kollektivtrafikstråken.



Konceptsektioner Stadsgata, bredd 14 meter. Inom sektionen möjliggörs för bättre ytor för gång- och cykel, kantstensparkering och trädplanteringar.

Gång och cykel inom Aspholmen

Gång- och cykelvägnätet är utbyggt i stadsdelen. Programförslaget innebär att fokus läggs på viktiga lokala kopplingar, bl.a. genom separerade gång- och cykelstråk utmed Adolfsbergsvägen, Nastagatan, Radiatorvägen, Aspholmsvägen-Gamla vägen, Södra vägen, ny koppling mellan kvarteren Grosshandlaren och Konstruktören, samt Boställsvägen.

Cykeltrafik sker i blandtrafik utmed Skvadronvägen.

De f.d. industrispåren föreslås bli gröna stråk för rekreation, vilket innebär att de inte pekas ut som gång- och cykelstråk genom stadsdelen. Stråken ska dock fungera som alternativt cykelstråk i lugnare tempo och i skyddad miljö.

Dragningen av gång- och cykelvägen norr om Radiatorvägen kommer att påverkas av utformning av Södra infartsleden samt Radiatorvägen. Generellt ska kommunen se efter ett nytt gent stråk, om byggrätter eller annan infrastruktur skjuter undan dagens sträckning.

Kollektivtrafik

Aspholmen/Nasta är idag väl försörjt med kollektivtrafik. Cirka 700 meter norr om Aspholmen ligger Södra station vilket innebär att hela Aspholmen/Nasta ligger inom 3 km från en regional kollektivtrafikpunkt. Kommunen verkar för att denna tågstation ska finnas kvar och utvecklas för pendeltågstrafik, något som är gynnsamt för Aspholmen/Nasta.

I ett framtida Aspholmen/Nasta är det av vikt med närhet till god, gen och effektiv kollektivtrafik. För att åstadkomma detta föreslås att Adolfsbergsvägen, Nastagatan, Skvadronvägen upp mot Svartå bangata i framtiden möjliggör för separat kollektivtrafikkörbana.

Parkering

Parkeringsmöjligheterna är generellt mycket goda i stadsdelen. Parkering sker idag i markplan inom respektive fastighet.

Genom utveckling av stadsdelen kommer det finnas behov av ett ökat antal parkeringsplatser. Respektive fastighets parkeringsbehov ska tillgodoses inom den egna fastigheten utifrån kommunens gällande parkeringsnorm. Dock inte på bekostnad av grönska och rekreativa värden.

Kantstensparkering planeras utmed flera av stadsdelens gator, detta för att öka stadsmässigheten, få ner trafiktempot och samtidigt göra området mer tillgängligt.

Teknisk försörjning

Stadsdelen är redan idag fullt utbyggd med teknisk försörjning. Utöver kommunalt vatten och avlopp är fjärrvärme utbyggt i hela stadsdelen.

I och med att stadsdelen är fullt utbyggd finns det större ledningsdragningar inom vissa delar av stadsdelen, som kan innebära stora merkostnader vid flytt om så krävs för stadsutveckling med ny kvartersmark med byggrätter. Detta är en fråga att ha med sig i de fortsatta planskedena.

Dagvatten

Aspholmen/Nasta är redan idag exploaterat med i övervägande asfalterade ytor och byggnader. Utgångspunkt i programförslaget har bl.a. varit att tillskapa ytor och miljöer med grönsstruktur och växtlighet med rekreativa värden. Dessa ytor kan på samma gång utgöra ytor för fördröjning och infiltration av dagvatten. Detta arbete är av vikt att även utveckla ytterligare inom respektive enskilt projekt.

Den skyfallsberäkning som Örebro kommun låtit ta fram för att kartlägga konsekvenserna av ett 100-årsregn över Örebro tätort, se sida 39 under rubriken "Skyfall" visar på vissa områden inom vilken problematiken med höga dagvattenflöden måste utredas ytterligare i det fortsatta planarbetet. Områdena som berörs utgörs av både gatusträckningar samt kvartersmark.

Det finns olika sätt att skapa dagvattenlösningar för fördröjning och rening av dagvatten.

Inom den allmänna platsmarken park och gata kan man arbeta med såväl svackdiken, som minireningsverk, infiltrationsbenägen asfalt samt olika typer av plattläggning som infiltrerar dagvatten, dagvattenmagasin med en hög reningskapacitet, mm. Programförslaget innebär att delar av gatusektionen nyttjas för fördröjning och rening av dagvatten, och även "Raingardens" kan tillföras. Utöver detta kan de f.d. industrispåren även ges en svackfunktion, där de vid häftiga regn kan fungera som bredare svackdiken.

På grund av förekomsten av föroreningar i marken inom området kan det på vissa platser vara olämpligt med infiltrationslösningar för hanteringen av dagvatten då det finns en risk för att föroreningarna sprids i marken.

Inom kvartersmark kommer bestämmelser om rening och fördröjning av dagvatten att gälla vid detaljplanläggning. Vilken dagvattenlösning som kommer till stånd är beroende på fastighetsägaren. Det finns stora samordnings- och mervärdesvinster genom att se de öppna dagvattenlösningarna som en del i gestaltningen av innergårdar och andra utemiljöer inom kvartersmarken.



Bilder: Exempel på fördröjning och rening av dagvatten, bildkälla: <http://godaexempel.dagvattenguiden.se>

Genomförande

Stadsutveckling

En utveckling inom Aspholmen/Nasta kommer till största del ske genom en successiv utveckling av respektive fastighet. Det handlar om omvandling från dagens lägre exploateringar till uppgradering med t.ex. en ny byggnad för kontor med högre våningsantal inom en del av fastigheten, följt av vidareutveckling av resterande delar. I samband med att kvartersmarken utvecklas uppgraderas och utvecklas den allmänna platsmarken med nya parkstråk, mötesplatser och en mer stadsmässig karaktär.

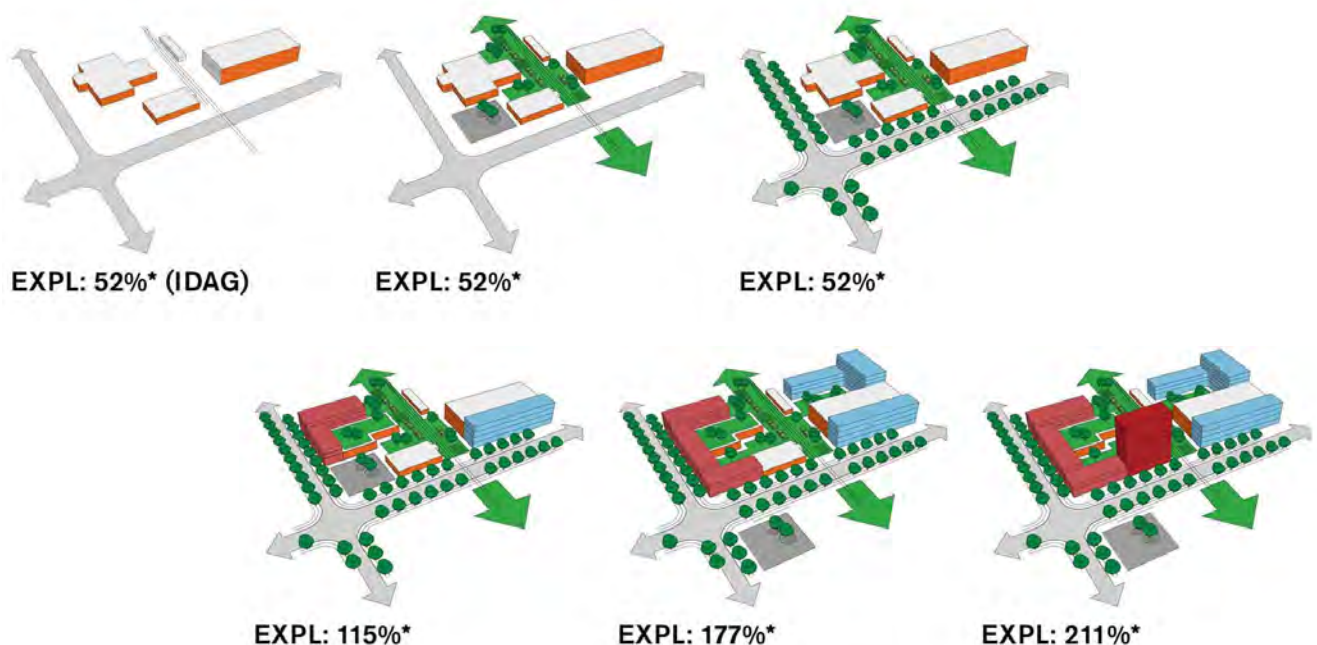
Kommunen äger en begränsad del av kvartersmarken inom Aspholmen/Nasta, vilket begränsar kommunens möjligheter till att i ett tidigt skede skapa en omfattande mängd byggrätter för att på så sätt realisera programförslagets utbyggnad. All utveckling i stadsdelen kommer att ske genom ett nära samarbete mellan kommun och fastighetsägare samt genom ett gynnsamt samarbete fastighetsägarna emellan.

Genom en effektivisering av Södra infartsleden kan en översiktlig bedömning cirka 30.000 kvm mark frigöras som kvartersmark för kontor och andra icke störande verksamheter utmed infartsleden, inom mark som idag utgör vägområde och ägs av kommunen. Kostnader och problematik kopplat till befintliga vatten- och avloppsledningar ska utredas. Inom detta område bedöms tillkommande kontorsbebyggelse inta en högre höjdskala med 8-12 våningar.

Etappindelning

Strukturplanen redovisar den tänka strukturen och markanvändningen år 2045. Utvecklingen av vissa delar av stadsdelen måste göras genom större genomgripande förändringar, medan andra delar kan utvecklas oberoende av angränsande verksamheter. Utvecklingen av infrastrukturen inom de nordliga delarna av Aspholmen planeras i etapper, där cirkulationsplatsen är den som ligger närmast i tid, ca 5 år. Utvecklingen av Södra infartsleden som helhet ligger längre fram, ca 15 år.

Princip illustration över successiv fastighetsutveckling inom Aspholmen/Nasta. I samband med att kvartersmarken utvecklas, utvecklas den allmänna platsmarken med nya parkstråk, mötesplatser och en mer stadsmässig karaktär, illustration: White arkitekter



Nasta

Utvecklingen av kontor och verksamheter samt handel inom Nasta kan påbörjas omgående utifrån fastighetsägarnas initiativ. Utvecklingen av kvartersmark för bostäder ska påbörjas från söder med kvarteren Försäljaren/Åkaren/Klädeshandlaren. Utveckling av kvarteret Grosshandlaren kan ske först efter att kvarteret Försäljaren påbörjats. Vidareutveckling av Nasta gård bör ske i samspel med kvarteret Åkaren.

Aspholmen

Utvecklingen av kontor och verksamheter inom Aspholmen kan påbörjas omgående utifrån fastighetsägarnas initiativ. Inom de nordligaste delarna kommer utvecklingen av området kring Södra infartsleden och Radiatorsvägen behöva att samordnas med de större infrastrukturprojekt som planeras där.

Utvecklingen av bostadskvarter tar sin början inom kvarteret Virkeshandlaren. De verksamheter som ligger inom detta kvarter kommer behöva omlokaliseras alternativt avvecklas innan kvarteret kan vara aktuellt för bostadsbebyggelse. Programförslaget innebär att Tekniska förvaltningens fastighet utvecklas och förtätas. De yteffektiva och personaltäta delarna av verksamheten passar väl in i Aspholmen/Nasta, medan de ytkrävande delarna av verksamheten omlokaliseras. Intilliggande störande verksamheter kommer eventuellt också behöva omlokaliseras för att möjliggöra för denna bostadsutveckling. En omvandling av kvarteret Virkeshandlaren bedöms kunna påbörjas om först 10-15 år.

Principer för kostnadsfördelning

Utgångspunkten är att kommunen är huvudman för allmän plats, det vill säga att kommunen utför och är ansvarig för framtida drift och skötsel av gator, parker, torg och annan så kallad allmän plats. Huvudprincipen för finansieringen av ny eller ombyggd allmän plats är att den bekostas av den som får nytta av åtgärderna. Denna princip är reglerad i Plan- och bygglagen och definieras närmare i Örebro kommuns riktlinjer om exploateringsavtal. I samband med antagandet av de individuella detaljplanerna tecknas mer detaljerade exploateringsavtal i enlighet med Riktlinjerna för exploateringsavtal.

Uppgradering gata

Uppgradering av befintlig gatumark bekostas av de intilliggande fastigheterna. Generellt handlar denna uppgradering till en mer stadsmässig karaktär där gång- och cykeltrafiken lyfts fram som trafikslag samt att kollektivtrafikens tillgänglighet säkras. Utmed flertalet gator kan det även handla om trädplanteringar och enkel- eller dubbelsidig gång- och cykelväg.

Utformningen av respektive gatutyp som omfattas av denna uppgradering kommer att ske utifrån vad som står under Rubriken ”Gator och trafik”. I samband med den aktuella detaljplan kommer frågan om uppgradering/omgestaltning att vidareutvecklas tillsammans med den tänkta markanvändningen och exploateringsgraden.

Utveckling av rekreativa och gröna rum/stråk

De f.d. industrispåren ingår enligt programförslaget, som en bärande del för grönstruktur i stadsdelen. Programförslaget bygger på att man istället för att skapa en mer kvadratisk stadsdelspark, invid bostadskvarteren inom Aspholmen, utvecklar industristråken som intressanta, aktiva och rekreativa gröna stråk/kilar. Bredden idag på dessa stråk är som minst 10 meter. Kommunen äger till största del det f.d. industrispåret och planerar att tillsammans med intilliggande fastighetsägare utveckla själva stråket.

För att åstadkomma de kvaliteter som efterfrågas krävs dock mer av grönstruktur och park än vad det f.d. industrispåret möjliggör för. Genom att vid alla detaljplanering av bostads- och handels- och kontorsbebyggelse utmed stråket avsätta en viss procentsats av fastigheten utmed industrispåret för allmänplatsmark – Park respektive torgplatser, kan alla exploateringar bidra till varierande och attraktiva stråk samtidigt som själva fastigheten ökar i värde genom en mer tilltalande närmiljö. Frågan om procentsats av fastigheterna som ska övergå till allmänplatsmark är avhängt markanvändning samt omfattningen av tillkommande byggrätt. Vid kvartersmark för bostadsbebyggelse är behovet av parkytor större, samtidigt som fastighetsvärdet blir högre samt mervärdet av rekreativa närmiljöer avgörande.

Större gemensamma investeringar

Större investeringar tas gemensamt av de fastigheter som är till gagn av densamma. Programförslaget innebär flera mer omfattande åtgärder som ett större antal fastigheter kommer ha nytta av. Kostnaderna förknippade med dessa ska generellt fördelas mellan berörda fastighetsägare.

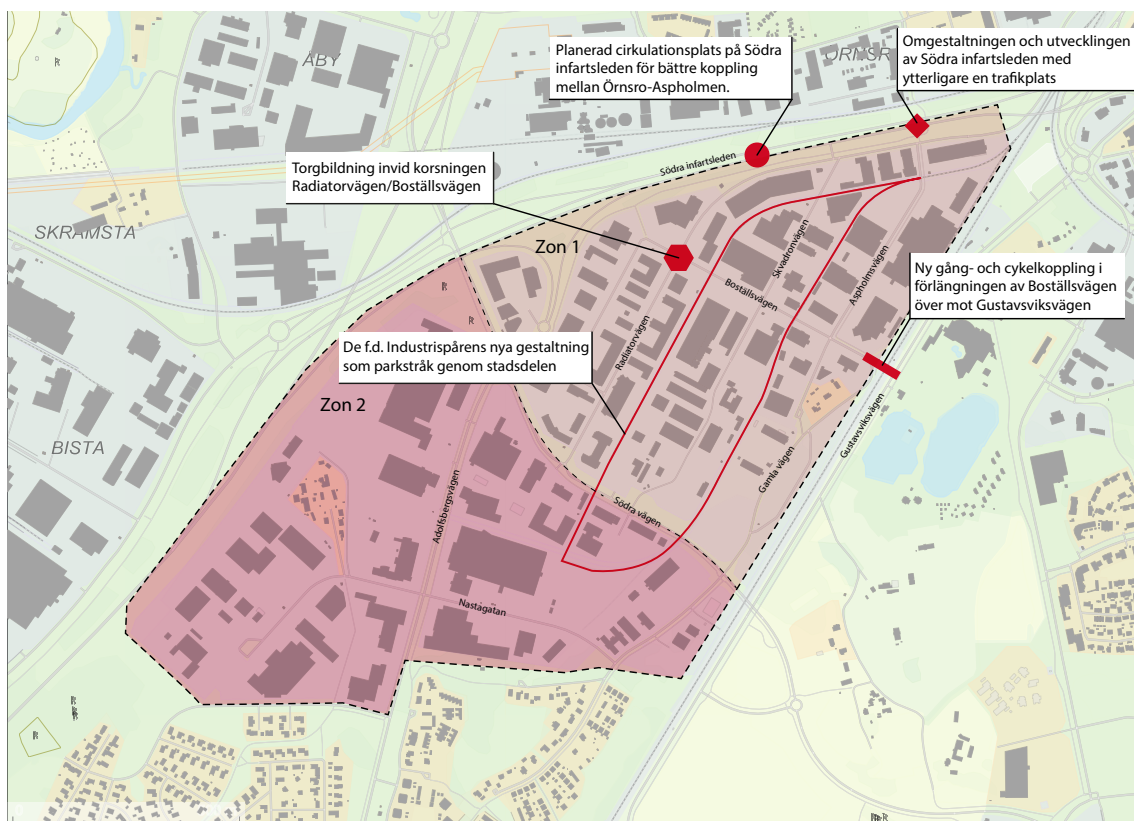
Finansieringen av de större gemensamma investeringarna delas upp i två zoner. Fördelning av finansieringen inom zonerna står i förhållande till fastigheternas storlek. Den procentuella fördelning som beräknas skrivs in i exploateringsavtalen och aktualiseras vart eftersom investeringarna genomförs.

Till höger radas ett par exempel upp på större investeringar upp, fler kan tillkomma efterhand:

- Torgbildning invid korsningen Radiatorvägen/Boställsvägen.
- De f.d. Industrispårens nya gestaltning som parkstråk genom stadsdelen.
- Ny gång- och cykelkoppling i förlängningen av Boställsvägen över mot Gustavsviksvägen.
- Planerad cirkulationsplats på Södra infartsleden för bättre koppling mellan Örnros-Aspholmen.
- Omgestaltningen och utvecklingen av Södra infartsleden med ytterligare en trafikplats.

En kostnadsfördelningsnyckel kommer att arbetas fram och ligga till grund för arbetet med kommande exploateringsavtal kopplade till detaljplanläggningen inom stadsdelen.

Karta: Exempel på större gemensamma investeringar, fler kan tillkomma i framtiden. Finansieringen av de större gemensamma investeringarna delas upp i två zoner. Fördelning av finansieringen inom zonerna står i förhållande till fastigheternas storlek.



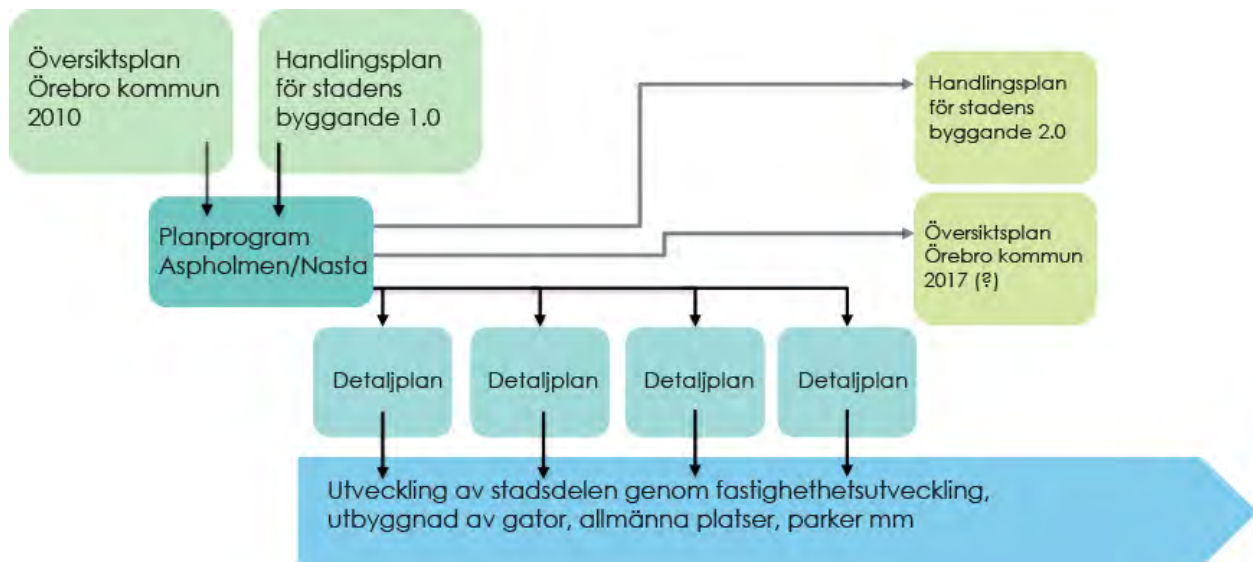


Illustration processtänk kring genomförande av stadsutveckling inom Aspholmen/Nasta.

Förutsättningar

Markägoförhållanden

Inom planområdet finns ett femtiotal fastigheter. Marken inom planområdet består av framförallt privatägd mark, kommunen äger ett fåtal fastigheter samt all gatumark.

Karaktär och kulturmiljö

Området präglas av stora kvarter med hårdgjorda ytor och inhägnader och bebyggelse i storskaliga volymer för byggnader för industri och andra verksamheter.

Gaturummen är storskaliga med smala trottoarer längs breda gator för bil- och lastbilstrafik.

Området bestod innan exploateringen av öppen mark, mestadels odlingsmark. Under tidigt 1900-tal fanns planer på att bygga bostäder i området och det uppfördes några småhus i den sydligaste delen av området, men dessa finns inte kvar idag.

I generalplanen för Örebro stad från 1945 formuleras den framtida användning av markom-

rådet som ett industri- och verksamhetsområde. Området började sedan bebyggas för industri- och verksamheter under 1950-talet. Först 1961 upprättades det första mer detaljerade planförslaget som innebar att området kunde byggas ut till ett industri- och verksamhetsområde.

De företag som etablerade sig i växande industriområden under 1950- 60-talen krävde ofta stora ytor och tunga transporter och det genomsyrar även idag områdets struktur. Många av byggnaderna ligger en bit in på fastigheterna för att kunna ha asfalterade ytor till parkering, lastning av varor m.m. och detta har resulterat i stora odefinierade gaturum. Det är ett storskaligt gaturum med smala trottoarer längs breda gator för bil- och lastbilstrafik. Området ramar in av den södra infartsleden och järnvägen med västra stambanan som även sätter gränser för utbredning av stadsdelen.

Flertalet av byggnaderna i området är uppförda i stora volymer och är ofta enkla i utförandet, många saknar fönster vilket kan ge en känsla av stora väggar. Men det finns ändå en viss variation bland byggnaderna och en del som utmärker sig. Ett fåtal bostadshus finns i området. I den östra utkanten av Aspholmen, mot järnvägen ligger tre friliggande villor inbäddade i grönska. Denna grönska är ett undantag i om-



Kartillustration: Karta över fastighetsägare inom stadsdelen. Samma färg innebär samma fastighetsägare. Markområden utan färgläggning innebär att Örebro kommun är markägare

rådet som i övrigt domineras av asfalt, betong och plåt.

Befintliga kvaliteter och värden i bebyggelsen är kopplade till tre tydliga historiska skikt inom området.

1. Den historiska agrara bebyggelsen i form av Nasta gård och torpet i skogsområdet vid Nastaallé. Gamla landsvägens sträckning på Örebroåsen i områdets östra del.
2. Villabebyggelsen från 1900-talets början, på åsen i den östra kanten av området.
3. Kontors- och verkstadsbyggnader från 1950- och 60-talet som tydligt illustrerar den första utbyggnaden till ett verksamhetsområde.

Två enskilda byggnader med stark karaktär i området är det tefatslika Futurohuset inom fastigheten Lantmannen 2 och det kupolförsedda kontorshuset på fastigheten Svetsaren 5.



Bild: Futurohuset, tefatslik byggnad med stark karaktär i området.

Fritid, service och socialt liv

Invånarantal: 20 st

Arbetsmarknad: 5 300 arbetsplatser (dagbefolkning)

Pendling: in 5 300 st, ut 20 st (2014)

Läge: Centralt placerat verksamhetsområde i sydvästra Örebro, närhet till city.

Infrastruktur: Direktkontakt med E20, tågstation 200 m, kollektivtrafik med god turtäthet.

Inom Aspholmen/Nasta finns endast ett fåtal boende fördelade på två mindre områden. Inom stadsdelen finns ingen förskola eller grundskola.

Service består av viss handel och ett fåtal restauranger. Närmaste livsmedelshandel finns i anslutning till Brunnsparken cirka 600 meter söder om Nasta.

Natur och grönstruktur

Gröna områden med kvaliteter är få i området men det som finns är koncentrerade till fyra platser:

1. Områdets östra del upp mot Gamla vägen där finns äldre bostadshus som ligger inbäddade i grönska.
2. Ett skogsparti kring Ånstabacken och Nastaallén finns i områdets södra del.
3. Kring den äldre gårdsmiljön Nasta gård finns kulturvärden kopplade till den gröna strukturen som omger gården i form av trädgård, fruktträdgård, äldre lövträd och allé.
4. Mellan kvarteren Litografen och Inköparen finns en grön kil med fruktträd och lövträd på platsen för Ånsta bytomt och Ånsta gamla kyrka som båda är fornminnesområde. Dessa kvaliteter ska finnas kvar och utvecklas som en del i den nya stadsdelens gröna samband.

Gator och trafik

Aspholmen ligger i ett central läge men med ett internt och kringliggande trafiksystem som i mångt och mycket bygger på storskaliga biltrafiklösningar, vilket sällan är effektivt för centrala stadslägen. Biltillgängligheten har format Aspholmen vilket påverkar stadsdelens attraktivitet för gående och cyklister, alltså de som upplever stadsdelen i ett långsammare tempo och som skapar ett folkliv på publika ytor. Den storskaliga infrastrukturen intill stadsdelen innebär att stadsdelen ligger som en kil mellan väg och järnväg, vilket påverkar möjligheterna

till finmaskig infrastruktur och attraktiva gång- och cykelkopplingar till omkringliggande stadsdelar. Trots detta finns idag relativt välutbyggd gång- och cykelinfrastruktur med gång- och cykelbanor/fält längsmed bland annat Gamla vägen, Aspholmsvägen, Radiatorvägen, Adolfsbergsvägen och Södra vägen. Så ett grovmaskigt nät för gång och cykel finns, men i många fall saknas separerad gång- och cykelbana sista biten inne i de relativt stora kvarteren. Cykelflödena genom Aspholmen är relativt stora liksom inpendlingen med cykel till Aspholmen.

Biltrafikflödena är liknande som för cykel i stadsdelen, men i större omfattning och ännu mer genomfartstrafik. Framförallt är Adolfsbergsvägen och Södra vägen viktiga för genomfartstrafik, samt för utryckningstrafik och specialtransporter, men även Gamla vägen och Aspholmsvägen har i större utsträckning än tidigare blivit gator med mycket genomfartstrafik. Trafikmängderna är dock klart störst på Adolfsbergsvägen och Södra vägen (bortsett från Södra Infarten) och är på de mest trafikerade avsnitten idag cirka 15 000 – 18 000 fordon per vardag. Dessa trafikmängder medför under vissa delar av dygnet framkomlighetsproblematik, bland annat för fordon på Radiatorvägen som ska göra vänstersvängar ut på Södra vägen. Till viss del beror problematiken på att

alternativ ofta saknas, på grund av det grovmaskiga nätet.

Kollektivtrafiken går idag genom Aspholmen åt flera håll genom flera olika linjer men har sällan en optimal linjeföring, främst på grund av brister i gatenätets finmaskighet. Egna körfält saknas för kollektivtrafiken vilket begränsar framkomligheten i främst rusningstid.

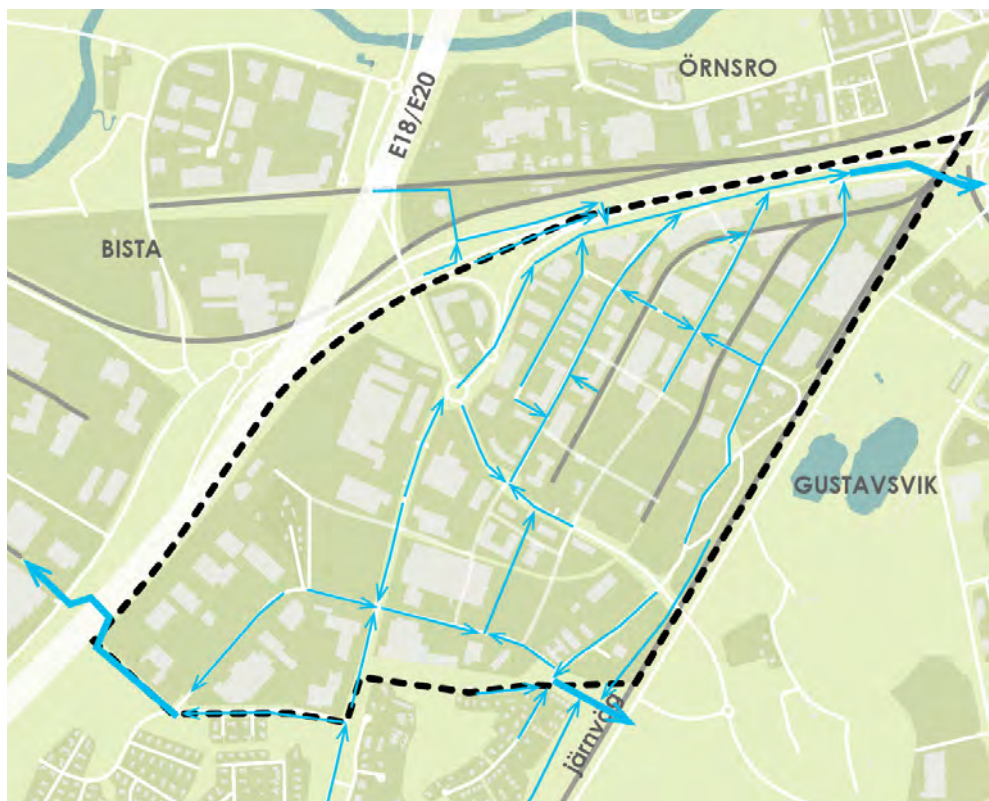
Teknisk försörjning

Hela stadsdelen är redan idag ansluten till kommunalt vatten och avlopp och elnät. Fjärrvärme finns även inom området.

Dagvatten

Dagvattenledningar finns utbyggad i hela stadsdelen. I liten utsträckning sker fördröjning och rening av dagvatten.

Möjligheter till infiltration i stadsdelen bedöms begränsad då marken består av lera. Det finns dock ett stråk inom stadsdelen som skulle kunna vara bra på infiltration, vilket bör utredas.



Kartillustration: Övergripande flödesschema för Aspholmen/Nasta. Pilriktning visar flödesriktning för dagvattenledningarna.

Risk och störningar

I det fortsatta detaljplanearbetet ska ett antal frågor utredas vidare. Dessa berör bland annat risker kopplat till järnväg samt transportled för farligt gods, buller från trafik och verksamheter samt höga vattennivåer i samband med skyfall. Eventuella störningar och risker kopplade till verksamheter i området som kan vara störande och innebära risker för framtida bostadsbebyggelse kommer att studeras vidare i det kommande detaljplanearbetet. Exempelvis behöver influensområdet kring järnvägen och europavägen belysas, det vill säga det område kring själva anläggningen där särskild hänsyn behövs vid byggnation och andra åtgärder.

Norr om Aspholmen/Nasta ligger E.ON:s förbränningsanläggning som är en tillståndspliktig verksamhet. Verksamheten har en betydande miljöpåverkan med avseende luftutsläpp och risker kopplade till brand och explosion. Enligt Boverkets upphävdade "Bättre plats för arbete" uppges ett säkerhetsavstånd på ca 700 meter kring en liknande anläggning. Området kan vara mindre eller större, då boverkets regler upphävdes för att man inte ville att deras råd skulle vara styrande och skulle ersättas med platsspecifika bedömningar. Men det ger en fingervisning om de avstånd som behöver beaktas. Ett sådant omfattande område skulle tänkas påverka norra och centrala Aspholmen samt norra Nasta. Frågan behöver studeras vidare i kommande detaljplaneprocesser.

Farligt gods

Örebro län är ett transportcentrum och farligt gods transporteras både på järnväg och på lastbil genom länet. Riskerna förknippade med transport av farligt gods på järnväg och E18/20 har väglett vid placering av nya bostadskvarter inom Aspholmen/Nasta. Järnvägen utgör plangräns i öster, medan E18/20 avgränsar planområdet i väster.

Rekomenderade skyddsavstånd mellan transportleder för farligt gods och olika typer av markanvändning kan ses i illustrationen ovan till vänster och delas in i tre olika zoner. För E18/E20 gäller ett utökat byggnadsfritt avstånd om 50 meter enligt beslut som Länsstyrelsen gjort 2008-08-21.

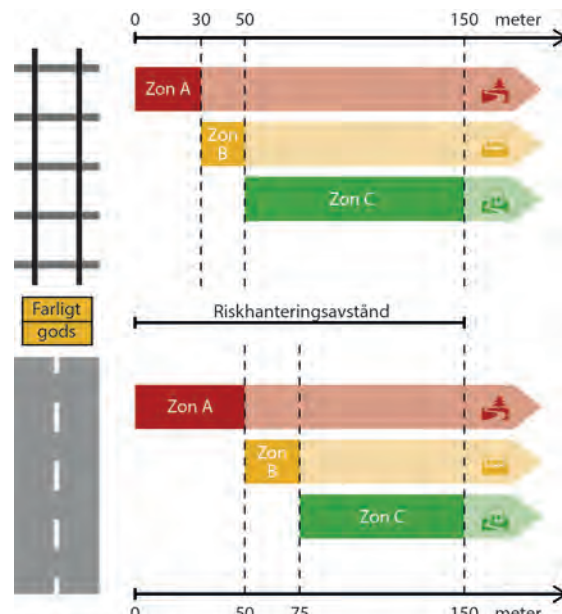


Illustration: Rekommenderade skyddsavstånd mellan transportleder för farligt gods och olika typer av markanvändning.

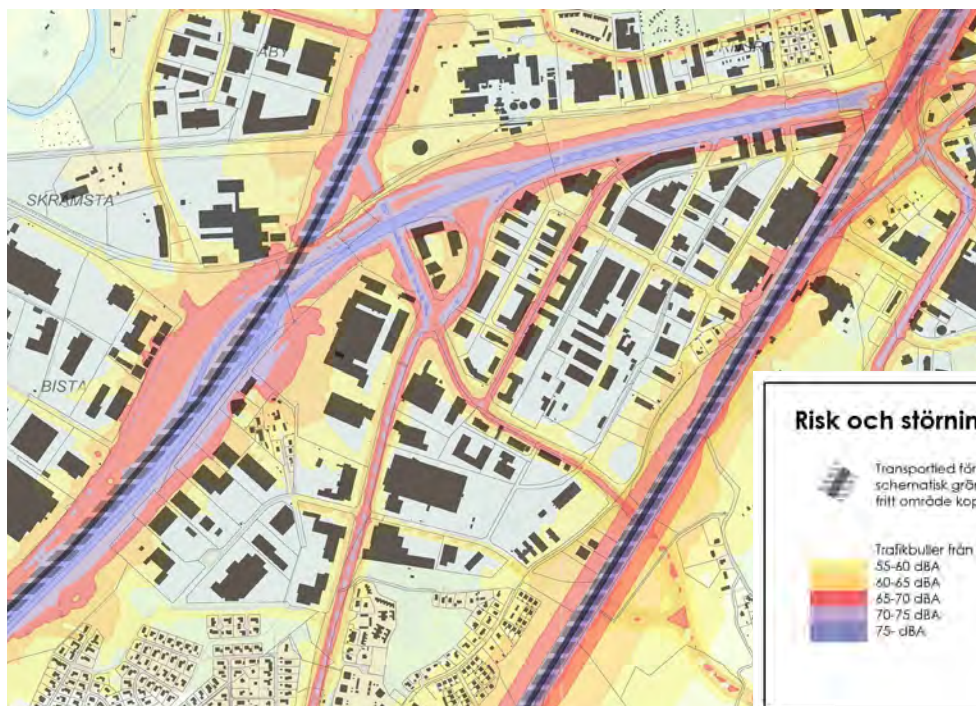
För byggnadsfritt avstånd för järnväg gäller ett avstånd på 30 meter från spårmitt närmaste spår.

Zon A: Bebyggelsefritt, lämplig användning: Parkering, Trafik, Odling, Tekniska anläggningar.

Zon B: I detta område bör markanvändningen utformas så att få personer uppehåller sig i området och där personerna alltid är i vaket tillstånd. Markanvändning: Industri, Bilservice, Lager och Handel.

Zon C: Det avstånd vid vilket de flesta typer av markanvändning kan förläggas utan särskilda åtgärder eller analyser. Markanvändning: Bostäder (småhusbebyggelse), Handel, Kontor (i ett plan, dock ej hotell), Centrum och Kultur.

Riskerna kopplade till farligt gods kommer behöva klarläggas i samband med kommande detaljplanering där tillräckliga avstånd till bebyggelse och verksamheter utreds och säkerställs. Vid behov framtagande av riskanalys.



Karta:
Risker och
störningar
inom och i
anslutning
till planom-
rådet.

Risk och störningar



Transportled för farligt gods, samt
schematisk gräns för bebyggelse-
fritt område kopplat till risk

Trafikbuller från väg och järnväg



55-60 dBA
60-65 dBA
65-70 dBA
70-75 dBA

Buller

Såväl järnvägen som E18/20 samt större gator kring och inom området utgör källor för buller. Hänsyn behöver tas för att klara riktvärdena vid planeringen av den nya bebyggelsen. De mest trafikerade gatorna i området är i dagsläget Södra vägen och Adolfsbergsvägen.

Tillkommande bostadsbebyggelse kommer att behöva ta stor hänsyn till de befintliga och eventuellt kommande högre bullernivåerna inom och i anslutning till planområdet, i fråga om utformning. Detta görs genom placering av byggnaden, typ av bebyggelsestruktur och tillskapande av skyddade, tysta gårdar.

Trafikbuller är även av vikt att uppmärksamma i planeringen av skolmiljöer och andra utemiljöer där barn ofta vistas, exempelvis på lekplatser. Dessa miljöer kräver en utformning som uppnår en så bra miljö som möjligt för barn, bl.a. utifrån buller.

Frågan om buller kommer att behöva studeras närmare i kommande detaljplaner.

Förorenade områden

Aspholmen/Nasta har under längre tid fungerat som ett verksamhetsområde. Detta medför att det inom flera fastigheter förekommer förorenad mark. Inom hela stadsdelen kommer frågan om markföroreningar att vara aktuell.

Generellt bedöms de flesta föroreningarna enbart innebära en risk inom den fastighet där de har uppkommit, t.ex. kan nämnas de drivmedelsstationer som har funnits. Det kan dock även vara problem inom de fastigheter som ligger direkt intill. På några platser finns det indikationer på att det förekommer föroreningar som har en större risk för spridning (klorerade lösningsmedel). Informationen om dessa är knapphändig men dessa föroreningar kan få stor spridning och kan påverka boendemiljön.

I de kommande detaljplanearbetena kommer frågan om markföroreningar att vara en viktig fråga att arbeta med och bör lyftas fram tidigt i planprocessen. Detta för att kunna påvisa att en ändrad markanvändning, t.ex. från småindustri till bostadsändamål, är möjlig. Olika kvar krav på sanering ställs utifrån markanvändning.

Saneringsnivåer:

KM (känslig markanvändning) – bostäder, skolor, förskolor, vårdboenden. Men även små gator och GC-vägar inom kvarteren (alltså sådant som ingår i bostadsbebyggelsen eller där man skulle kunna bygga, inom ett kvarter)

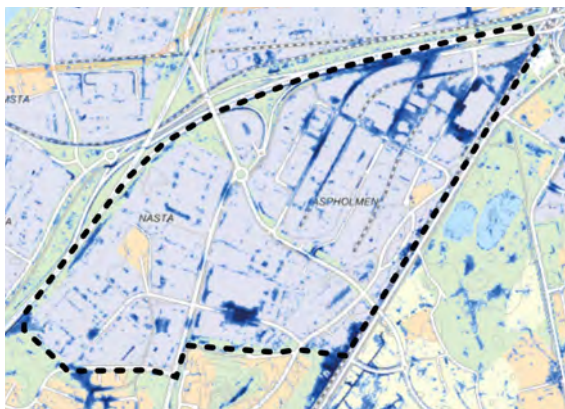
MKM (mindre känslig markanvändning) – kontor, verksamhet, större vägar

Inom Aspholmen/Nasta uppkommer även frågan om sanering av områden som på sikt planeras för parkmark. Kommunens bedömning är att all parkmark inom planområdet ska saneras till KM.

Skyfall och beräknat högsta flöde

I juli 2016 togs en skyfallsberäkning fram för Örebro kommun för att kartlägga konsekvenserna av ett 100-årsregn över Örebro tätort. Beräkningen visar på områden där vatten riskerar att bli stående och orsaka en översvämning på ytan i samband med ett skyfall.

Inom planområdet lokaliseras dessa områden i huvudsak till befintliga gatuområden. En av utgångspunkterna i arbetet med detta programförslag är att tillskapa ytor för parkmiljöer och grönsstruktur som samtidigt kan bidra till att fördröja samt rena dagvatten. Programförslaget innebär att delar av gatusektionen nyttjas för fördröjning och rening av dagvatten. Utöver detta kan de f.d. industrispåren även ges en svackfunktion där de vid häftiga regn kan fungera som bredare svackdiken.



Karta: Skyfallsberäkning, blåmarkering visar maxdjup vid 100-årsregn. Mörkast blå visar djup > 0,5 meter.



Karta: Beräknat högsta flöde, skraferat område visar påverkat område vid ett beräknat högsta flöde.

2013 gjordes en översvämningskartering utmed Svartån-Hjälmaren-Eskilstunaån på uppdrag av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. I rapporten gjordes ett framtagande av beräknat högsta flöde. Beräkningen bygger på en systematisk kombination av kritiska faktorer som bidrar till ett flöde (regn, snösmältning, hög markfuktighet, högt vattenstånd i sjöar samt magasin-sfyllning i reglerade vattendrag). Någon direkt återkomsttid kan inte anges för detta flöde, den ligger dock i storleksordningen cirka 10 000 år.

Påverkan vid beräknat högsta flöde inom planområdet berör främst de norra och centrala delarna för Aspholmen.

Frågan om dagvatten kommer att behöva studeras närmare i kommande detaljplaner.

Radon

I planområdets östra del ligger del av ett radonriskområde. Risk av förhöjda radonhalter kan finnas i byggnader som uppförts på radonriskområde.



Karta: Brun yta visar riskområde för radon.

Gemensam workshop

Som ett steg i processen som har föregått detta planprogram har kommunen bjudit in samtliga fastighetsägare i stadsdelen till en workshop. Workshopen var uppdelad på två möten med cirka en månads mellanrum. Detta för att tillsammans arbeta fram utkast på vision och strukturplan.

På den första workshopen presenterar kommunen bl.a. projektet, stadsdelens förutsättningar och kommunens visioner i redan fastslagna styrande dokument. Även framtagna konsultskisser för delar av stadsdelens utveckling och fastighetsägarnas vision med stadsdelen presenterades. I en gemensam gruppövning fick sedan deltagande fastighetsägare tillsammans med kommunens tjänstemän diskutera stadsdelens nuläge, önskad framtid och vägen dit.

Slutsatserna från workshop I låg sedan till grund för en utkast på strukturplan och vision som presenterades på workshop 2. På detta möte presenterades dessa utkast på material som utgångspunkt vidare gruppdiskussioner och dialog.

Nu angivet programförslag tar sin utgångspunkt i denna gemensamma workshop.

Läs vidare om workshop I och II i bilaga 1.

Processen kring planprogram Aspholmen/Nasta

- **Steg 1: Workshop**

med fastighetsägare inom Aspholmen/Nasta. 20 sept och 8 nov 2016

- **Steg 2: Framtagande av planprogram**

Internt arbete på kommunen. Hitta lösningar på knäckfrågor, formulera förslag på riktlinjer och vägledning för stadsdelen. Förankra politiskt.

- **Steg 3: Dialogprocess**

med medborgare, fastighetsägaren och myndigheter kring det framtagna planprogrammet.

- **Mål: Politiskt antaget planprogram**

som så tydligt som möjligt fastslår riktlinjer för kommunens och andra aktörers fortsatta arbete med området för att skapa förutsättningar för en stadsutveckling av Aspholmen/Nasta 10/20/30 år framåt.

Utkast på
vision, mål och
strategier för
stadsutveckling

Viktig input
Förankring
Remiss

Riktlinjer
Vägledning

Illustration som visar processen kring arbetet från workshop med berörda fastighetsägare till politiskt antaget planprogram.

Konsekvenser

Behovsbedömning

Kommunen har gjort en behovsbedömning enligt plan- och bygglagen, PBL, 4 kap. 34 § och miljöbalken, MB, 6 kap. 11 § för aktuellt planprogram inför detaljplaneringen.

Slutsatsen av behovsbedömningen är att planprogrammets genomförande inte bedöms innebära en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap 11§ MB. En miljöbedömning, med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning, har därför inte upprättats enligt kraven i 4 kap. 34§ PBL.

Med hänvisning till ovanstående bedöms kommande detaljplaner som baseras på planprogrammet inte kräva miljökonsekvensbeskrivningar. Behovsbedömningar kommer dock formellt att göras inom ramen för respektive detaljplan.

Konsekvenser

Miljökonsekvenser

Området Aspholmen/Nasta har under många år genomgått en omvandling. Vad som en gång var ett storskaligt verksamhetsområde med tyngre och mer ytkrävande verksamheter, är idag en centralt belägen stadsdel bättre kopplad till andra delar av Örebro med en större andel handel, främst ”business to business” (omsättning av varor och tjänster mellan företag), kontor och verksamheter. Syftet med programförslaget är att det ska ske en stadsutveckling och förtätning inom Aspholmen/Nasta mot en mer blandad markanvändning och bebyggelse. Stadsdelens utveckling ska ske planerat på både lång och kort sikt.

Den mark som förtätas kommer att nyttjas mer yteffektivt i och med en högre exploatering. Området ger ökat underlag till kollektivtrafik och service och innebär ett effektivare nyttjande av befintlig infrastruktur. Förtätning och utbyggnad av arbetsplatser och bostäder inom planområdet innebär att fler människor kommer att bo och arbeta centralt i Örebro.

En bedömning har gjorts att planprogrammet möjliggör för en utveckling som innebär att gällande miljö kvalitetsnormer kan följas.

Sociala konsekvenser

Planförslaget innebär att stadsdelen går från monotont verksamhetsområde till en mer blandad och tillgänglig stadsdel med ett stort antal arbetsplatser och bostäder. Parkstråk, grönområden och nya mötesplatser kommer möjliggöra för fler möten mellan människor inom området och även locka boende inom andra delar av staden till stadsdelen. Grönområden föreslås inom området som kopplas till kringliggande parkområden inom angränsande stadsdelar. Tillskapande av flerbostadshus samt inom vissa delar radhus som komplement till de småhusdominerade befintliga bostadsområdena söder om Nasta.

Inom området kommer det ges goda möjligheter till att bo och arbeta inom samma stadsdel. I området är det även möjligt att skapa varierade boende- och upplåtelseformer samt olika lägenhetsstorlekar. Detta ger ett brett bostadsutbud vilket är positivt i och med möjligheten till omflyttning i området över tid samt ett mixat utbud som kan attrahera en bredd av människor i olika skeden i livet. Möjlighet till goda bussförbindelser och förbättrade cykelvägar mot centrum.

Ekonomiska konsekvenser

Effektivt nyttjande av befintlig struktur och tillskapande av ny kopplad till kvarteren. Behov av flera större infrastruktur- och grönstrukturinvesteringar. Kostnaderna för dessa kopplas till exploateringarna.

Aspholmen/Nasta är ett befintligt verksamhetsområde, varav vissa verksamheter kommer behöva olokaliseras eller avvecklas för att möjliggöra för föreslagen utveckling.

Frågan om markföreningar kommer vara aktuell inom hela planområdet som en följd av tidigare verksamheter.

Dagbefolkningen inom stadsdelen uppgår idag till cirka 5300. Genom en utveckling av andelen yteffektiva och personaltäta verksamheter och kontor bedöms denna siffra kunna fördubblas. Detta genom en utveckling av befintliga byggrätter inom stadsdelen men även genom tillskott av nya byggrätter i attraktiva kollektivtrafiknära lägen. Aspholmen/Nasta är tänkt att utgöra Örebros ”business-hub”.

Nollalternativ

Samtliga befintliga verksamheter fortsätter med de verksamheter de bedriver idag. Fortsatt utveckling sker ostrukturerat och mindre planerat. En centralt belägen stadsdel möjliggör då inte för förtätning och utveckling. Behovet av kontor och bostäder kvarstår och tillåts utvecklas i mer perifera lägen av staden.

Fortsatt planarbete

Planprogrammet har tagits fram under 2016-2017 och samråd kring förslaget har skett under tiden 14 mars - 31 maj 2017. Ett färdigt planprogram bedöms kunna läggas fram för godkännande i programnämnd samhällsbyggnad innan årsskiftet 2017/2018.

Planprogrammet kommer att ligga till grund för kommande detaljplanarbeten inom stadsdelen. Processen för en detaljplan är reglerat i plan- och bygglagen.

Arbetet med planprogrammet utgör en del i det större stadsbyggnadsprojektet som har till huvudsyfte att åstadkomma en stadsutveckling och förtätning inom Aspholmen/Nasta. Stadsdelens utveckling ska ske planerat på både lång och kort sikt.

Målet är att skapa goda förutsättningar för en stadsutveckling av Aspholmen/Nasta på 10, 20 och 30 års sikt, vilket detta planprogram är tänkt att göra.

Nästa steg i processen är framtagande av detaljplaner för enskilda fastigheter alternativt större delområden. Detaljplanering av respektive fastighet kommer att ske på initiativ av fastighetsägarna.

För ytterligare underlag för det fortsatta arbetet se rubriken ”Genomförande”.

Örebro kommun
Stadsbyggnad

019-2110 00
orebro.se

2017