



GESTALTNINGSPROGRAM - ÖREBRO SÖDRA

2026-04-29



ÖREBRO

Gestaltningssprogrammet har tagits fram på uppdrag av Örebro kommun.

BESTÄLLARE:

Örebro kommun
Box 30000
701 35 Örebro
www.orebro.se

MEDVERKANDE FRÅN ÖREBRO KOMMUN:

Tina Andersson, Landskapsarkitekt
Christopher Öhlund och Oskar Lewin, Trafikplanerare
Philip Cedergren, Planarkitekt
Jenny Källmén, Projektledare
m fl

KONSULTER:

Arbetet har utförts av Tengbomgruppen:
Pia Englund, Uppdragsansvarig Landskapsarkitekt
Helena Hasselberg, Gestaltningansvarig, Landskapsarkitekt
Maria Lindgren, Handläggande Landskapsarkitekt
Hedvig Tarrodi och Claudia Wilkse Barrow, Medverkande Landskapsarkitekter
Carl Henning, 3D/BIM-expert och Medverkande Landskapsarkitekt
samt Viktor Kjellberg, Double Action (underkonsult), Visualisering

Datum: 2026-04-29



ÖREBRO



Innehållsförteckning

Inledning

Bakgrund	4
Utveckling i sydvästra Örebro	5
Detaljplan	6
Avgränsning	6
Uppdraget	7
Syfte	8
Vision	9
Effektmål	9
Projektmål	9

Analys nuläge

Kulturmiljö och karaktär	10
Två tillbakablickar, bilderna berättar	12
Siktlinjer, visuella och fysiska kopplingar och barriärer	13
Trygghet	15
Trafik och kommunikation	17
Grönstruktur och gröna samband	19
Ekosystemtjänster och biologisk mångfald	20
Parker - delområden	21
Gatuträd	23

Planförslag

Förslaget i korthet	24
Axiometri	25
Funktionsplan enligt detaljplan	26
Flödesanalys	27
Trafik och kommunikation	28
Kulturmiljö och karaktär	32
Siktlinjer, visuella och fysiska kopplingar och barriärer	34
Grönstruktur	36

Förslag och gestaltning

Gestaltungsprinciper	39
- Ett sammanlänkande golv	39
- Gröna öar	40
- Arvet från skofabrikerna	41
Ekosystemtjänster och biologisk mångfald	42
Illustrationsplan	43
Torg och perrongstråk	44
- Eugenplatsen	45
- Perrongstråken	46
- Magasinplatsen	48
- Södra Stationstorget	49
Passage under järnvägen	50
Parker och grönområden	53
- Eugenparken	53
- Översvämningsytan	55
Gator	58
- Östra Bangatan	58
- Svartå Bangata	62
- Hertig Karls allé	64
- Gatuträd	65

Bildkällor

66

Inledning

BAKGRUND

Örebro kommun är mitt inne i en stor stads-utvecklingsprocess med direkt påverkan på de offentliga rummen längs järnvägen i centrala Örebro. Genom ett strategiskt arbete och flera delprojekt ska innerstadskaraktären utvidgas och staden omvandlas genom förtätning och nya funktioner läggs till, samtidigt som järnvägens barriäreffekter ska minskas genom att binda ihop staden bättre på ömse sidor om spårområdet.

I tidigare planeringsunderlag formuleras en utvecklingsstrategi för Örebro Södra, vilket omfattar ett antal åtgärder för att stärka stadens entréer och även att tillgängliggöra och utveckla parker för ökad användning för fler målgrupper intill stationsmiljön. I *Fördjupning av översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik – En del i projektet Pulsåder i den hållbara staden* (2015) så ges området för Örebro Södra en inriktning som en viktig pendlarstation och tillsammans med stadsdelarna söder om, ett prioriterat område för stadsutveckling för innerstadens utvidgning söderut. Stationen Örebro Södra är med sina 1400 resenärer per dygn redan Örebro läns tredje största station. Antalet resenärer till Örebro uppskattas fördubblas redan år 2040.

Detta innebär att stationen Örebro Södra får en uttalad roll att bli en fortsatt viktig resenod, inte bara för de södra stadsdelarnas pendling, men också utgöra en avlastning för Resecentrum, vars kapacitetsökning är begränsad för omstigning mellan buss och tåg. Örebro Södra ska möjliggöra kraftigt ökat resande i staden, men också i Örebroregionen och vidare utvecklas som tågstopp. Järnvägen genom Örebro ingår också, i ett perspektiv av 20-50 år, som en länk i en framtida snabbförbindelse mellan Stockholm - Oslo.

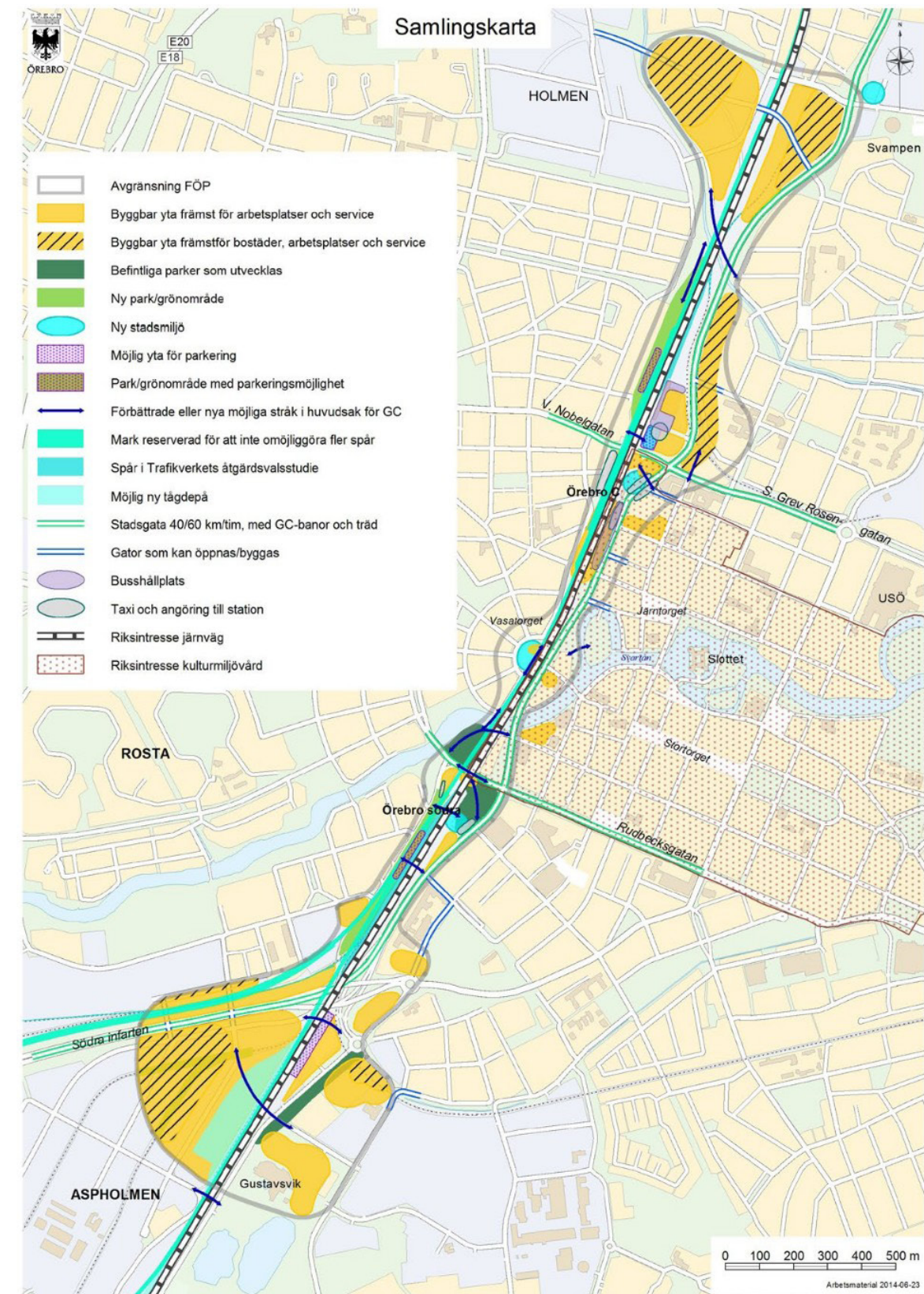
I Översiktsplanen "Vårt framtida Örebro" (2018) befästs stationsområdet Örebro Södras utvecklingspotential i innerstaden i omvandlingen från en slumrande, otrygg stadsmiljö till en mer tät och urban. Stationsmiljön utvecklas, högintensiva arbetsplatser skapas i det stationsnära läget och bildar årsringar från 2000-talet i innerstaden och där de offentliga rummen ska spegla både stadsomvandlingen och de funktioner detta medför, men också äldre värdebärande strukturer i stadsrummet, värda att tillvarata, utveckla och inkorporera till en ny helhet.

I *Förslag till ny Översiktsplan för Örebro 2025*, samrådsversion har utvecklingsstrategin även formulerats ur ett markanvändningsperspektiv och utifrån ambitionen att skapa en mer jämlik stad:

"Att behålla stadens kompakta form är av stor betydelse för att stärka närheten i vardagen och koppla samman delar och funktioner inom staden. Det utgör en viktig utgångspunkt för att på sikt åstadkomma jämlika förhållanden i staden. Det innebär en huvudsaklig planeringsinriktning som har sin utgångspunkt i det redan byggda, i strukturerna som redan är på plats..."

..."Örebro kommun prioriterar av den anledningen stadsutveckling inom utpekade utvecklingsområden."

"Inriktningen omfattar även utveckling och tillgängliggörande av kommunens två järnvägsstationer, vars funktionalitet i att binda samman det regionala och lokala är av stor betydelse."



Figur 1. Från *Fördjupning av översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik*, 2015-03-25

UTVECKLING I SYDVÄSTRA ÖREBRO

I Översiktsplan 2026 fastställs att Örebro har haft en stabil befolkningstillväxt sedan 1980-talet. Planen tar höjd för en befolkningsutveckling motsvarande cirka 17 000 fler medborgare till år 2050, vilket innebär en avmattad, men fortfarande betydande prognostiserad befolkningstillväxt. Tillflödet till stationsområdet kommer att öka både från sydväst och sydost.

Enligt den utvecklingsstrategi från ÖP 2018 som nu genomförs, ska de sydvästra delarna av Örebro öka med 3000-4000 bostäder. Se karta till höger.

"En stor del av nuvarande och kommande örebroare bor nära Örebro södra. Stationen är därför viktig för utvecklingen i flera stadsdelar och deras omvandling, som Aspholmen, stadsdelen Söder, södra Ladugårdsängen och Örnsro. Det finns ombyggnadsplaner för kvarteren som ligger direkt sydväst om området, te.x. Målaren 17. En utveckling av arbetsplatser i stationsnära läge är en stor del av utvecklingen vi ser kring Örebro södra. Det medför också service i form av restauranger och viss handel."

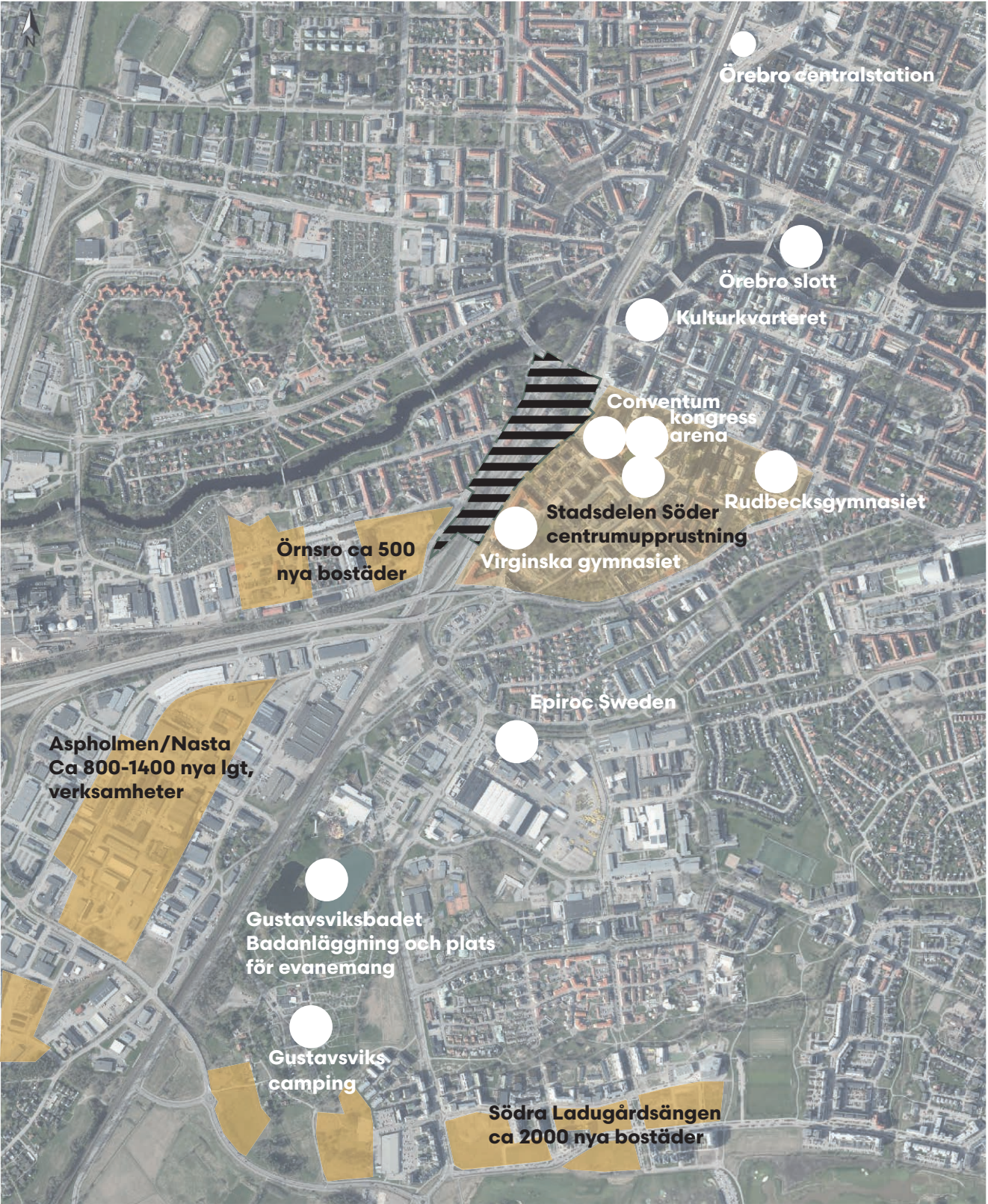
Idag saknas en länk under järnvägen, vilket länge har pekats ut som en brist i både översiktsplaner och i den fördjupade översiktsplanen för järnvägsområdet. Kommunen ser att den nya gång- och cykelpassagen under järnvägen kommer att få stor betydelse för att knyta ihop olika områden bättre i den växande staden. Den kommer även att få stor betydelse inom platsen, då stationsområdets upplevda kärna kommer att förskjutas mer söderut än i dagsläget, till platser i anslutning till den nya

gång och cykelpassagen under järnvägen. Denna kommer att fungera som en viktig länk och koppling till stationstorgens olika funktioner på vardera sidan spårn.

Större målpunkter i närområdet är kongresshallen och eventområdet Conventum, Virginska gymnasiet, Rudbecksgymnasiet, kulturkvarteret, Örebro Slott, rekreationsstråk utmed Svartån (Åpromenadstråket) och Gustavsviks camping och eventområde.



Figur 1. Utvecklingsstrategi för en sammanhållen stad i Örebro enligt ÖVERSIKTSPLAN samrådshandling, 2025. Örebro Södra och Örebro central är utmärkta med rosa prickar. Utvecklingsområden inringat i blå linje är områden för en mer omfattande utveckling av en ny stadsbygd. Källa: Örebro kommun, web.



Figur 2. Kartöverlagring av utvecklingsområden sydvästra Örebro med markerat planområde. Större målpunkter visas i vita prickar.

DETALJPLAN

Detaljplanearbete har inletts för Örebro Södra, men efter att planen varit ute på samråd år 2019, har arbetet vilat. Under 2025 har planarbetet återupptagits med delvis nya förutsättningar, där Trafikverket redan påbörjat arbetet med en ny sidoplattform på västra sidan av spåren. Det innebär att mittenplattformen rivs och plattformsovergången tas bort. Åtgärden syftar till att höja säkerheten för resenärer, då området har varit svårt olycksdrabbat.

Planområdet föreslås fortsatt att kompletteras med ny bebyggelse innehållande främst kontor, hotell, centrumfunktioner och service, medan den tidigare plattformslösningen med mittplattform utgår och ersätts med en förlängd sidoplattform på den östra sidan. En ny gång- och cykelpassage under järnvägen, jämte nya byggrätter bidrar tillsammans till att binda samman stadens södra delar och öka stadsmässigheten i linje med pågående stadsutveckling.

Planområdet består både av järnvägsområdets mark ägd av Trafikverket och kommunägd mark, där markregleringar och andra åtgärder som arrendering kommer att krävas i samsyn för planens genomförande.

Planen ska stärka Örebro Södra som nod för kollektivtrafiken med bl.a. utvecklade hållplatslägen och busskörfält, samt ge plats för nya stationstorg där byte mellan trafikslag ska tillgodoses. Region Örebro verkar för att effektivisera hållplatslägen och korta restiden utmed Östra Bangatan. Utvecklade gång- och cykelmöjligheter till/från och genom området, pendlarparkering samt utvecklade grönytor finns också med som viktiga delar av planerna för området. Detaljplanen är förenlig med den kommunala översiktsplanen.

AVGRÄNSNING

Planområdet ligger i centrala Örebro, är ca 8,3 ha stort och långsträckt i nord-sydlig riktning.

Stationsområdet omges i öster och norr av ett par hårt trafikerade och överdimensionerade huvudgator med låg stadsmässighet och med stark barriäreffekt. Det omfattar stationsområdet för Örebro Södra, det av Trafikverket instängslade spårområdet söder om Hagapassage under järnvägen, planskildheten Hagapassage under järnvägen/ Hagabron/ Hertig Karks allé, Eugenparken, ytor för park och markparkering på västra sidan av järnvägen samt Svartå Bangata fram till korsningen Idrottsvägen samt trafikleden Östra Bangatan på östra sidan av järnvägen, del av korsning med Södra Allén och anslutande mark utmed Virginska gymnasiet. Se orienteringskarta över planområdet och närområde.

Detaljplanen omfattar fastigheterna Nikolai 3:237, Nikolai 3:289, Nikolai 3:36, Nikolai3:306, Nikolai 3:346, Tågmästaren 23.

Örebro kommun är ägare i majoriteten av dessa, inkluderat, stationshus och godsmagasin samt gator, parkmark och parkering.



Figur 1. Ortofoto över området med planområdesgränsen markerad.

UPPDRAGET

Örebro kommun har i augusti 2025 avropat Tengbom landskap för att utveckla allmän plats inom planområdet. Konsultarbetet har bedrivits i nära samarbete med kommunens interna projektgrupp som satts samman för Örebro Södra, där processen att hitta de optimala lösningarna tillsammans varit en förutsättning för framdrift och förslag. Utgångspunkt för uppdraget är de förutsättningar som getts i detaljplanen. Parallellt med arbetet med att ta fram ett gestaltungsprogram, kommer kommunen att färdigställa omarbetad detaljplan över platsen med en ny uppdaterad plankarta och kompletterande förprojekteringar. Nytt samråd planeras att hållas sommaren 2026.

Örebro kommun har preliminära förslag till lösningar vid flera av delområdena, men har gett Tengbom i uppdrag att i rubricerat uppdrag ge input, göra en översyn av framtagna förslag och eventuellt föreslå alternativa lösningar även på dessa delar. Vidare har det ingått i Tengboms uppdrag att studera hur godsmagasinet och stationstorgen fungerar tillsammans utifrån olika användning i huset (väntsal, kiosk, café, cykelparkering) och hur det samverkar med bedömda flöden och utifrån riskaspekter.

Förutsättning för gestaltungsprogrammets delar är en full utbyggnad, d.v.s. att samtliga etapper är genomförda. Örebro kommun har ansvar för temporära lösningar och förändringar under byggtid, varpå etappindelning inte beskrivs i detta dokument.

Det finns ett akut behov av att öka säkerheten för resenärer och förbipasserande i järnvägsområdet. En viktig del i arbetet är att ta fram ett bärande koncept/åtgärder för hur obehörigt spårspring och att av misstag hamna på spåret kan uppföras utan att stängsla in området. Även åtgärder i gestaltningen och utformningen som kan förhindra suicidförsök och att öka trygghetskänslan ska beaktas. Trafikverket har under 2025 påbörjat arbetet med att förbättra säkerheten med nya hållplatslägen, vilket kommer att inarbetas till i gestaltungsprogrammet.

Under hösten 2025 har kommunen kompletterat kunskapsunderlaget kring skyfallshantering samt risk med fördjupade sidoutredningar, vilket utgett styrande förutsättningar för riskavstånd, skyfallsmängder att hantera och som kommit att påverka funktionernas närhet till spårområdet.

Under året 2026 kommer Örebro kommun även att utföra en större trädinventering som en egen bilaga till planhandlingarna. I rubricerat arbete kommer därför inte resonemang om grönkompensation för de träd som utgår inom planområdet att tas upp, då det sköts separat av kommunens sakkunniga.



Figur 1. Sned flygbild mot sydväst med markerat område för planområdet. Källa: Örebro kommun.



Figur 2. Planområdet sett mot nordost. Källa: Örebro kommun.

SYFTE

Detta gestaltungsprogram ingår som underlag för gestaltning av allmän plats och utgör grund i det fortsatta planarbetet och projektering av respektive delområde. Gestaltungsprogrammet är tänkt att utgöra ett paraplydokument med avgörande ställningstaganden kring hur platsen ska gestaltas, en plan över vilka funktioner som ska fyllas på vilken plats och hur platsen ska fungera som helhet, etc.

I uppdraget ingår att ta fram en helhetsanalys av platsen och förslaget, med särskilt fokus på flödesanalys och hållbarhetsfrågor: specifikt social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet.

Analysen inleds med en kort sammanfattning av områdets kulturmiljö och karaktär, där en inblick ges i områdets framväxt och tidigare funktioner. Därefter beskrivs nuläget där viktiga siktlinjer, visuella och fysiska kopplingar och barriärer tas upp i text, platsfoton och i karta.

Ekosystemtjänster och biologisk mångfald beskrivs övergripande. Grönstrukturens värden, brister och behov beskrivs med särskilt fokus på Eugensparken. I analysen har också erhållet material från arbetsgruppen lyfts in, både för Eugensparken och för tillgångsanalyser av offentliga rum enligt Alviksmodellen.

Därefter analyseras framtaget planförslag. Då både social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet innebär att tillvarata befintliga värden på platsen, har analysdelen utvidgats med en kortfattad sammanfattning av de karaktärsområden som planområdets förslag relaterar till.

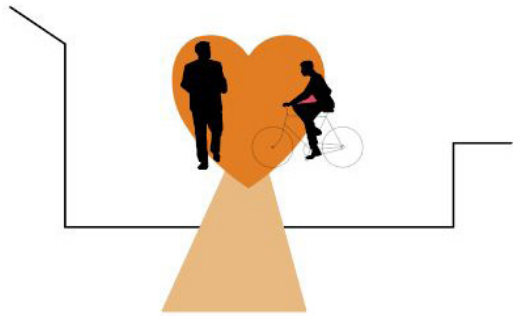
De viktigaste motiven till varför de olika valen gjorts i förslaget beskrivs, med särskilt fokus på barn och äldres perspektiv (trygghet och tillgänglighet) och klimatanpassningsåtgärder. Motsvarande kartor redovisar byggrätternas inverkan och vilka nya kopplingar som föreslås.

I en funktionsplan redovisar hur ett helhetsgrepp tas kring utvecklingen av allmän plats inom Örebro Södra: Stationstorg, angöring och lämna/hämtazoner, gestaltning av ramper och trappor vid GC-passage under järnvägen, park och även viss översyn av gatorna inom planområdet, där fördelning av ytor för olika behov förtydligas.

I gestaltungsprogrammet redovisas en övergripande illustrationsplan/situationsplan där områdets gestaltning framgår och som också bildar grund för fördjupad redovisning av de olika platserna.

Gestaltungsprogrammet syftar även till att kunna kommunicera med allmänheten hur området är tänkt att se ut i framtiden. Ett grovt förslag till gestaltning och bärande koncept med utgångspunkt i platsens identitet redovisas i text och i illustrationer.

En 3D-modell har tagits fram, som ska kunna användas av kommunen i det fortsatta arbetet och länkas in i en s.k. digital tvilling.



VISION

Örebro kommuns vision med Örebro Södra är att skapa en tryggare stationsmiljö genom hög stadsmässighet och tydliga flöden med resandeperspektivet i fokus.

De offentliga rummen ska erbjuda attraktiva gång- och cykelstråk samt karaktärsfulla offentliga park- och torgmiljöer med god orienterbarhet och säkra och trivsamma passager och som är förenliga med de säkerhetsaspekter som icke stadigvarande vistelse inom 25 meter från spår innebär.

I linje med målet tillskapas nya byggrätter för hotell och stationsnära arbetsplatser med service i levande bottenvåningar där läget erbjuder med anledning av riskavstånd. Byggrätterna markanvisas och avses byggas i etapper.

Området ska profilera sig som den "Gröna Stationen" med egen identitet skild från Resecentrum. Den kvarvarande delen av Eugénparken ska få en stärkt roll som stations- och kontorspark.

En målbild är att hela det nya stationsområdet ska upplevas som en grönskande plats, ungefär som en ny, modern version av den stationspark som fanns en gång. Både vid vistelseytor (torg), gångstråk/perronger, ramper och trappor vid GC-passage under järnvägen och gaturummen planeras tillföras grönska av olika slag.



EFFEKTMAÅL

Örebro Kommun har formulerat ett antal effektmål för Örebro Södra, vilka talar om hur man önskar att platsen ska upplevas efter att utvecklingen är genomförd, ca 2035. Gestaltungsprogrammets inriktning ska bidra till att dessa mål kan uppfyllas.

De är:

- En stationsmiljö som är anpassad för framtida behov av ökad kapacitet och som kan fortsätta utvecklas i takt med investeringar i nationell infrastruktur
- En säker och funktionell stationsmiljö såväl under som efter ombyggnationen
- Ett grönt och urbant välkomnande till Örebro med naturliga möten med befintliga stadsstrukturer och rörelsestråk
- En framtidssäkrad, attraktiv och modern pendlarstation i regionen med en hög säkerhet och smidiga byten mellan färdmedel
- Kvalitativa grönsatser med fokus på klimatanpassning och ekosystemtjänster
- Ett tryggt, tillgängligt och lättorienterat område anpassat för alla åldrar och förmågor
- Hållbara och innovativa byggnader med plats för kunskapsintensiva arbetsplatser och service som stärker platsens funktion och identitet



PROJEKTMÅL

I projektmålen konkretiseras vilka åtgärder och förslag som ska bidra till effektmålen uppfylls. Gestaltungsprogrammets ska utgå från projektmålen inriktning vid framtagande av förslag för områdets funktion och gestaltning. De mål som framförallt bör omfamnas av gestaltungsprogrammet är:

Minska järnvägens barriäreffekt

Bygg en trygg och tillgänglig gång- och cykelpassage under järnvägen för en attraktivare och säkrare stations- och stadsmiljö, nu och för framtida behov.

Nya stationstorg med plats för stationsfunktioner byggs

Stationstorgen ska utformas för att säkerställa stationens tillgänglighet och funktionalitet. Torgen ska förses med hämta/lämna ytor, väntytor som komplement till perrongernas, cykelparkering, grönsatser och ekosystemtjänster. Stationstorgen ska med sin utformning bidra till ett sömlöst möte mellan järnvägsområdet och staden och ett tryggt och grönt välkomnande till Örebro.

Platsens nya utformning och gestaltning bidrar till ökad trygghet

Den upplevda tryggheten är hög och tidigare oönskade aktiviteter pågår inte längre på platsen.

Eugenparken utvecklas till en kvalitativ och rofylld park

Ökad biologisk mångfald och ekosystemtjänster finns med som självklara delar som samspelar med rumsliga kvaliteter.



Området blir en naturlig entré till den befintliga staden

Ny bebyggelse ska utformas och gestaltas på ett sätt som bidrar till att staden byggs ihop. Siktlinjer över järnvägen ska bevaras för att känslan att staden fortsätter på andra sidan kvarstår. Bebyggelsen ska stärka platsens identitet och funktion som pendlarstation.

Svartå Bangata byggs om till en attraktiv och funktionell stationsgata

Effektiva hållplatslägen, angöring till stationen, separata GC-banor och fler och säkra passager över gatan, grönsatser, ekosystemtjänster och klimatanpassningsåtgärder ska ingå.

Östra Bangata byggs om till en attraktiv och välkomnande stadsgata

Effektiva hållplatser med god koppling till stationsmiljön, nya GC-banor längs med och över gatan, busskörfält, stadsträd, ekosystemtjänster och klimatanpassningsåtgärder ska ingå.

Området ska utformas med fokus på äldres behov och förmågor

De oskyddade trafikanterna ska prioriteras, trafiksäkerheten och tillgängligheten ska vara hög och trafikmiljön ska vara enkel att läsa av.

Analys nuläge

Texter för kulturmiljöklassade byggnader och miljöer är delvis hämtade från Örebro kommuns Bygg- och miljönämnd och Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen en kulturmiljöinventering.

KULTURMILJÖ OCH KARAKTÄR

Östra Stationsområdet har en historia som sträcker sig från sekelskiftet, då stationshus och Eugénparken anlades i anslutning till spår-områdets östra sida.

1. Stationshuset är det ursprungliga från 1897. I mitten av 1900-talet byggdes det om radikalt, bland annat sänktes byggnaden med en våning och försågs med puts. Byggnaden planeras att rivas under 2026 och ingår ej i planförslaget.

2. Det röda godsmagasinet från tiden runt 1900 är en karaktärsgivande byggnad för stationsområdet som representerar platsens historia och stadens utveckling runt förra sekelskiftet. Byggnaden kommer att få nya användningsområden i och med omvandlingen av området.

3. Eugénparken anlades strax efter stationshuset och har flera fina kvaliteter och rester från sin tid som järnvägsarkitektur. Eugénparkens trädbestånd är till stor del ursprungligt och har stor betydelse för miljön kring stationen och för den närmaste stadsdelen. På våren finns här stora, uppskattade krokusplanteringar.

4. Skofabriken Oscaria var under 1900-talet Örebro största skofabrik och representerar en viktig epok i stadens näringsliv under 1900-talets första hälft, då hälften av alla skor i Sverige tillverkades i Örebro län. Kvarteret och miljön berättar om företaget Oscarias historia och tillhör en av skoidustriepokens viktigaste byggnader Örebro. Fabriken är ett välbevarat exempel på god industriarkitektur från 1900-talets början. Formspråket är monumentalt och utformningen har höga arkitektoniska kvaliteter. Idag inryms Virginska skolan i byggnaden.

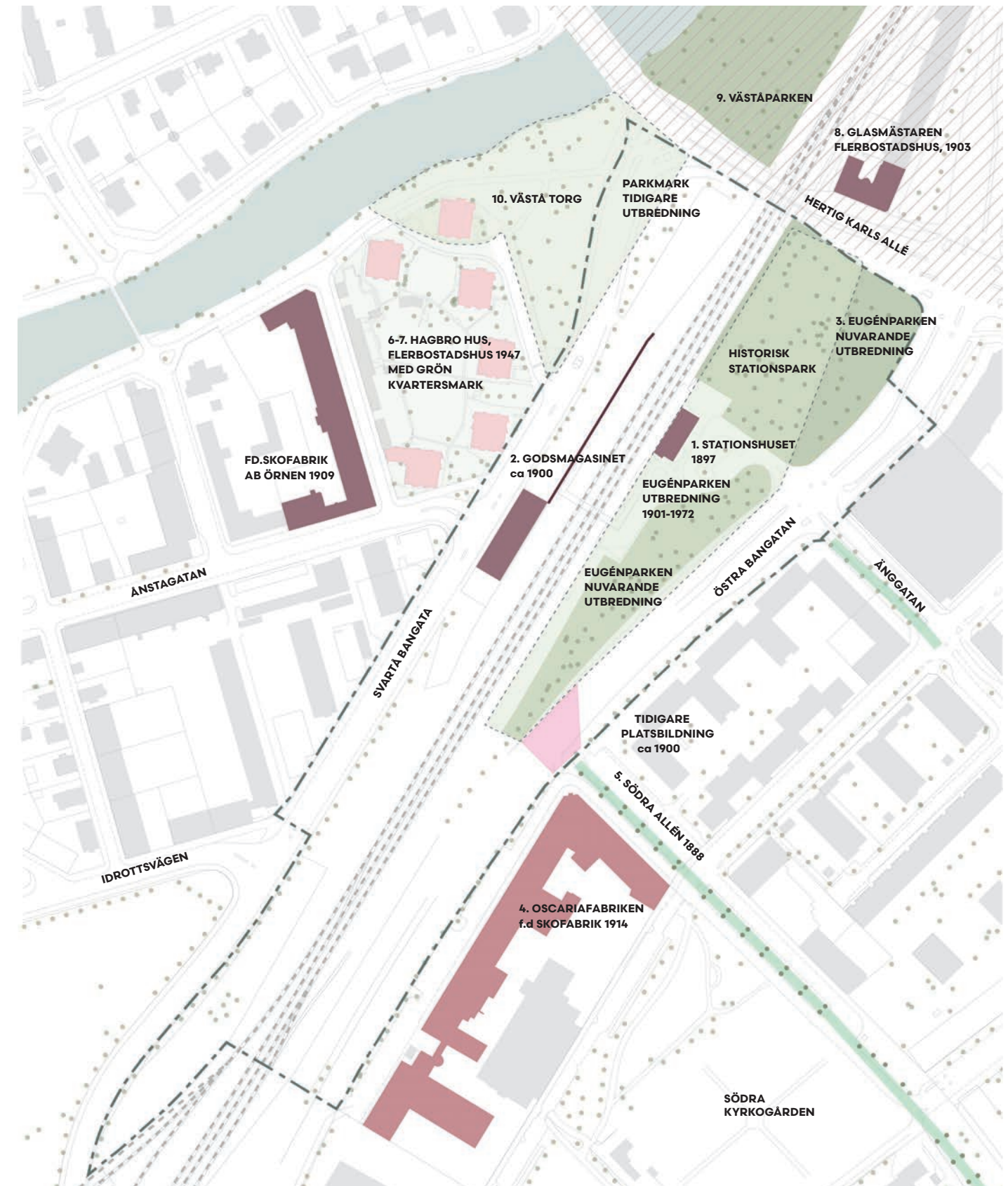
5. Södra Allén sträcker sig från Östra Bangatan mot sydöst förbi Virginska skolan. Södra alléns långa sammanhållna trädader av lind är ett viktigt inslag i stadsbilden. Här vill Örebro kommun förstärka alléns karaktär genom att ta bort bilparkering.

6. Detta är ännu en före detta skofabrik (Örnens) med sin bibehållna karaktäristiska industriarkitektur. Den är inte lika framträdande som Oscariafabriken men som en av de största, tidigaste och dessutom bevarade skofabriker har den stor betydelse från ett samhällshistoriskt perspektiv.

7. Hagabro hus består av sex stycken punkthus från 1940-talet. De bidrar till ett grönt gaturum utmed Svartå Bangata med sin sammanhållna hus-i-park-karaktär. Viktigt är också det gemensamma grönområdet mellan de sex punkthusen som man kan skymta från stationsområdet.

8. Kv. Glasmästaren är en välbevarad jugendbyggnad från tidigt 1900-tal. Den är framträdande från Eugénparken och Västra stationsområdet.

9-10. Parker väster om planområdet. Under 1800-talets senare del var grönområdet väster om spåren betydelsefulla. Västaparken (9) och Väståstorg (10) breddade ut sig i ett sammanhängande parkstråk längs Svartån. I samband med med byggnationen av en mer rejäl Haga bro och Hagapassage under järnvägen på 1950-talet breddades gaturummen och anslutningen till Svartå Bangata omformades. Parken Väståstorg minskade betydligt i utbredning och kopplingen mellan både Eugénparken, Västaparken och Väståstorg bröts.



Analysdiagram kulturmiljö och karaktär

	Sekelskifte 1897-1910		Park befintlig
	1910-tal		Park tidigare utbredning
	1940-tal		Historiskt gatunät med allémotiv
	Riksintresseområde kulturmiljövården		Granitmur, ungefärlig utbredning

Foton och kartbild är framtagna inom ramen för gestaltningsprogrammet. Numrering kopplar till karta och text på föregående sida.



1. Stationshuset i en våning.



3. Eugénparken. Parkträd och slingrande gångvägar.



6-7. Örnens fd skofabrik till vänster och Hagabro bostadshus till höger. I förgrunden ett vidkronigt solitärträd framför inbäddad markparkering i gaturummet.



8. Kvarteret Glasmästaren norr om planområdet



2. Godsmagasinet med skjutdörrar.



4 och 5. Virginska skolan (f d Oskaria skofabrik) och Södra allén.



6-7. Lummig grönska och generös förgårdsmark i Hagabros bostadsområde, Svartå Bangata.



9. Väståparken med stora parkträd och gräsmattor



10. Parken Väståtorget till vänster och dess möte med Svartån.

TVÅ TILLBAKABLICKAR - BILDERNA BERÄTTAR



Bild 1. Historisk bild över Eugen-parken sett mot söder och med det gamla stationshuset till höger i bild. Källa: Lindebilder.se



Bild 2. Fotografiet från 1938 visar det starka sambandet mellan skofabrikerna och järnvägens läge. Byggnaderna berättar än om stationens viktiga roll att lagra, lasta och skicka iväg skor runtom i Sverige. CC Public Domain. Foto Oscar Bladh, Tekniska museets arkiv. TEKA0122206

SIKTLINJER, VISUELLA OCH FYSISKA KOPPLINGAR OCH BARRIÄRER

Utmed Östra Bangatan, upplevs sommartid trädbeståndets grönska som kompakt och ger en tydlig grön prägel på södra infarten till Örebro.

Eugenparken har en viktig roll ur landskapsbildssynpunkt som entré söderifrån via Östra Bangatan. Samtidigt skymmer den sammanhängande höga trädridån bakomvarande bebyggelse. Likaså sluter Eugenparkens stora parkträd tillsammans med förvuxna buskage rummet mot stadssiluetten utmed Svartå Bangata väster om spårområdet.

Örebro Södra ligger nära Svartån, men har svag visuell koppling till å-rummet och till stadens vidare möte via Hagabron västerut. Mot nordväst vidtar lågmälda parkrum mot brofästet, som ger ett lugn i stadsbilden. Grönytan väster om järnvägen, resterna av Väståstorg, är liten till omfånget, och läget mitt i en intensiv trafikmiljö, men ingår även i ett grönt stråk längs Svartån.

Miljön utmed Svartå Bangatas västra sida är varierad, mer småskalig och präglas av lägre flerbostadshus i form av både lameller med generös förgårdsmark och punkthus med hus i parkkaraktär. Mindre tvärgator ansluter i en tydlig trekantig planstruktur där mindre platsbildningar bildas och som öppnar upp flera siktlinjer mot stationsområdets bredd och mot godsmagasinet. Här upplevs stationsområdet mer integrerad i stadsstrukturen, vilket utgör en kvalitet. Gatans bågformade linjeföring kortar siktlinjerna längs med sträckan och ger ett intressant gaturum. Grönskan bidrar till en rytm och variation genom trädtrader av lind längs med gaturummet samt bredkroniga

solitärträd vid platsbildningar och som tittar fram ur gårdsrummen, varav lönn, ask och björk är återkommande inslag. I planområdets sydvästra del vidtar Trafikverkets låglänta gröna funktionsyta på Svartå Bangatas östra sida. Här fortsätter temat med gatuträd av lind. De är medelstora och förstärker den bågformade naturmarkens upplevelse som en sammanhängande grönyta. Längre in mot spåren växer högre träd, främst asp. Undervegetationen är gles, men med slyuppslag och den gräsklädda banvallen skymtar bakom trädstammarna. Grönytan bidrar till Örebro Södras identitet som grön station. En smal, men tät skärm av buskträd kantar gatans västra sida mot kvarteret Målaren 17 och döljer den tomställda fastigheten bakom, från tidigare tryckeriverksamhet.

En avlång rödmålad träbyggnad med imiterat tegeltak på Svartå Bangatas östra sida har tidigare utgjort stationsområdets godsmagasin. Byggnaden är i sin helhet välbevarad från tiden då den uppfördes. Den består till största delen av ett stort magasinutrymme, mindre verksamhetslokaler och är försedd med lastbryggor och gata, då byggnaden ligger en meter högre än gatunivå. Tidigare kragade även smala lastbryggor ut mot spårsidan. I bakkant mot spåren finns rester av en granitmur. Byggnadens sockel utgörs också av rå granit. Byggnaden flankeras av några björkar, men är annars avstängd mot spårområdet av stängsel.

Trafikverkets spårområde är inhägnat med nätstängsel och hyser utöver banvall även teknikbyggnader, kontaktledningsstolpar, enstaka lövträd i ytterkant samt öppna gräsytor/ruderatmark.



Analysdiagram siktlinjer, visuella och fysiska kopplingar och barriärer

- Planområdesgräns
- Befintliga byggnader
- Säkerhetszon spår 25m
- Visuell koppling
- Koppling stråk
- Barriär
- Barriär topografi
- Vertikala barriärer



Bild 1. Viktig siktlinje genom Eugenparken mot stationsbyggnaden.



Bild 2. Siktlinje från Södra allén mot Godsmagasinet. Idag utgör den bristande kopplingen över Östra Bangatan en fysisk barriär.



Bild 3. Vy från trappförbindelsen mot norr med befintlig markparkering på västra sidan till vänster i bild. Den kvarvarande parkytan längs med Svartå Bangata bildar en tät ridå som visuellt övergår i Väståparken till en grön skärm sett från spåren.



Bild 4. Gc-stråket under järnvägen vid Hagapassage under järnvägen är enkelriktat, men efterföljs inte. Siktlinjen är bruten och passagen är trång. Vegetationen i anslutande slänter och refuger är ruff och bidrar till otrygghetskänslan. Kopplingen till Eugenparken är svag här.



Bild 5. Siktlinje från vändslungan mot Conventum och Änggatan.



Bild 6. Dagens övergång i plan över spåren utgör en stor säkerhetsrisk. Den stängs våren 2026. Vy från västra sidan mot markparkeringen.



Bild 7. Vy genom den sparade parkdelen vid Svartå Bangata mot spårområdet och kvarteren bakom.



Bild 8. Hertig Karls allés korsning med Östra Bangatan och vidare mot Rudbecksgatan är bred. Det saknas en övergång från Eugenparken norrut, vilket förstärker barriäreffekten. Idag utgör punkthusen vid Fabriksgratan landmärken för dem från söder och väster.



Bild 9. GC-stråket på bro över Hagapassagen utgör en fysisk koppling vidare mot åpromenaden, Kulturkvarteret och centrum.



Bild 10. Eugenparkens södra del har träd i varierad storlek och buskar närmast spåret. Parkvägar saknas, men folk genar ändå.



Bild 11. Cykelparkering framför trappan och med godsmagasinet i fonden. Platsen kring godsmagasinet är odefinierad och ett lappverk av ytskikt med olika höjder.



Bild 12. Övergångsställe över Östra Bangatan mot stationen genom och genom Eugenparken är inte stadsmässig.

TRYGGHET

Stationsområdet som helhet kan upplevas som otryggt då det är få människor på platsen kvällstid och stora ytor i området som inte är omhändertagna.

Många resenärer uppfattar själva stationsområdet innanför omgivande gator som isolerat, splittrat och torftigt, med spridda markparkeringar, mycket hårdgjorda ytor, lite omsorg om den allmänna markens utformning och inte längre representativt för ett innerstadsläge i en växande stad. Utmed Svartå Bangata finns rester i form av stensatta ytor utifrån tidigare ambitioner, men de är för få och spridda för att vara miljöskapande. Med tilltagande förfall har undanskymda och sidobelaga lägen närmast spåren tyvärr blivit ett tillhåll där oönskade aktiviteter upplevs dra ner trygghetskänslan. Höga buskage utmed gångvägar gör att stråken är svåra att överblicka.

Området upplevs bitvis som mörkt. Belysningen är bristfällig, vilket förstärker känslan av otrygghet.

Stationshuset upplevs särskilt nedgången och inomhusmiljön lämnar mycket övrigt att önska.

Byggnaden i ett plan är belägen intill spårområdets östra sida och med tillhörande utvändig hämta/lämnazon i en vändslinga för bil och taxi vid Eugenplatsen. I parken norr om stationshuset är närliggande cykelparkeringar, delvis under tak, lokaliserade. I övrigt utmärks miljön intill sidoperrongen som ödslig med låg rumslighet och otydlighet mellan trafikslagets hårdgjorda sidoytor intill järnvägsbron.

Utöver broförbindelsen, finns en smal, signalreglerad passage över spåren, där allvarliga olyckor har skett vid flera tillfällen och som även den förknippas med den eftersatta stationsmiljön.



Bild 1. Miljön intill perrongerna präglas av asfaltsytor och andra hårdgjorda sidoytor intill Trafikverkets broförbindelse.

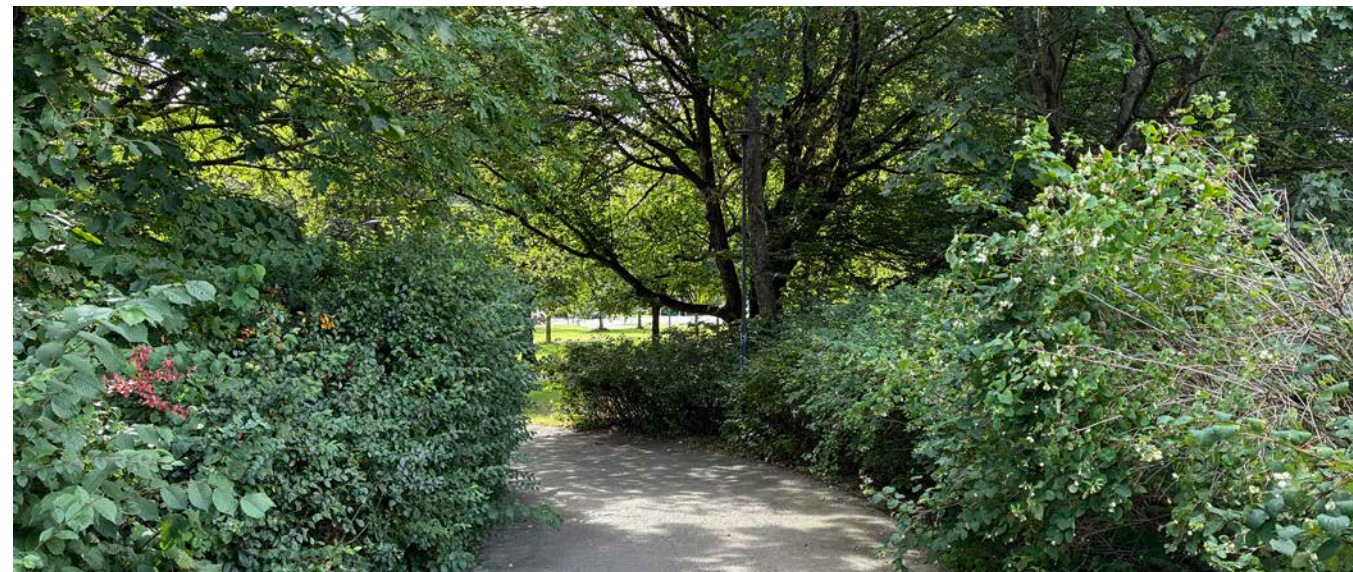


Bild 2. Vissa parkytor intill spårområdet upplevs otrygga då det är svårt att veta vad som väntar runt hörnet.



Bild 3. Vy från stålbron mot Eugenplatsen och stationsbyggnaden inklusive markparkering. Trappförbindelsen skapar "ögon" mot båda sidor.



Bild 4. Vy mot söder över Östra Bangatan mot Södra infartsleden. Östra Bangatan kantas av gatuträd, vilket ger ett grönt gaturum, om än brett. Få övergångar gör att trafikeden utgör en barriär.

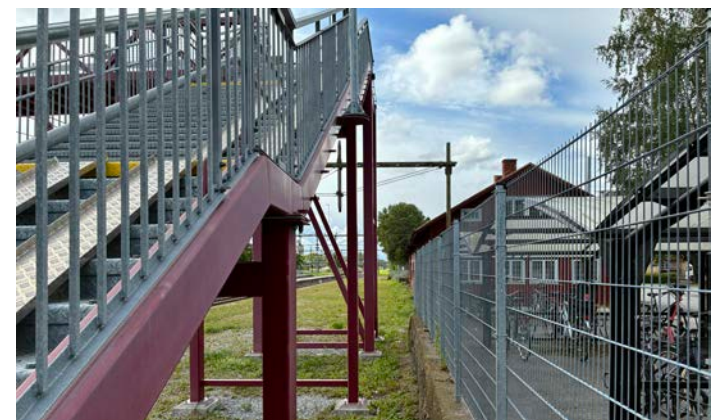


Bild 5. Trafikverkets trappförbindelse över spåren och inhägnat järnvägsområde. Till höger i bild syns en granitmur.



Bild 1. När inte ytor är omhändertagna, minskar trygghetskänslan. Kringytorna vid godsmagasinet är förvildade och eftersatta. För insekter har ruderväxterna och ogräsen ett visst positivt värde.

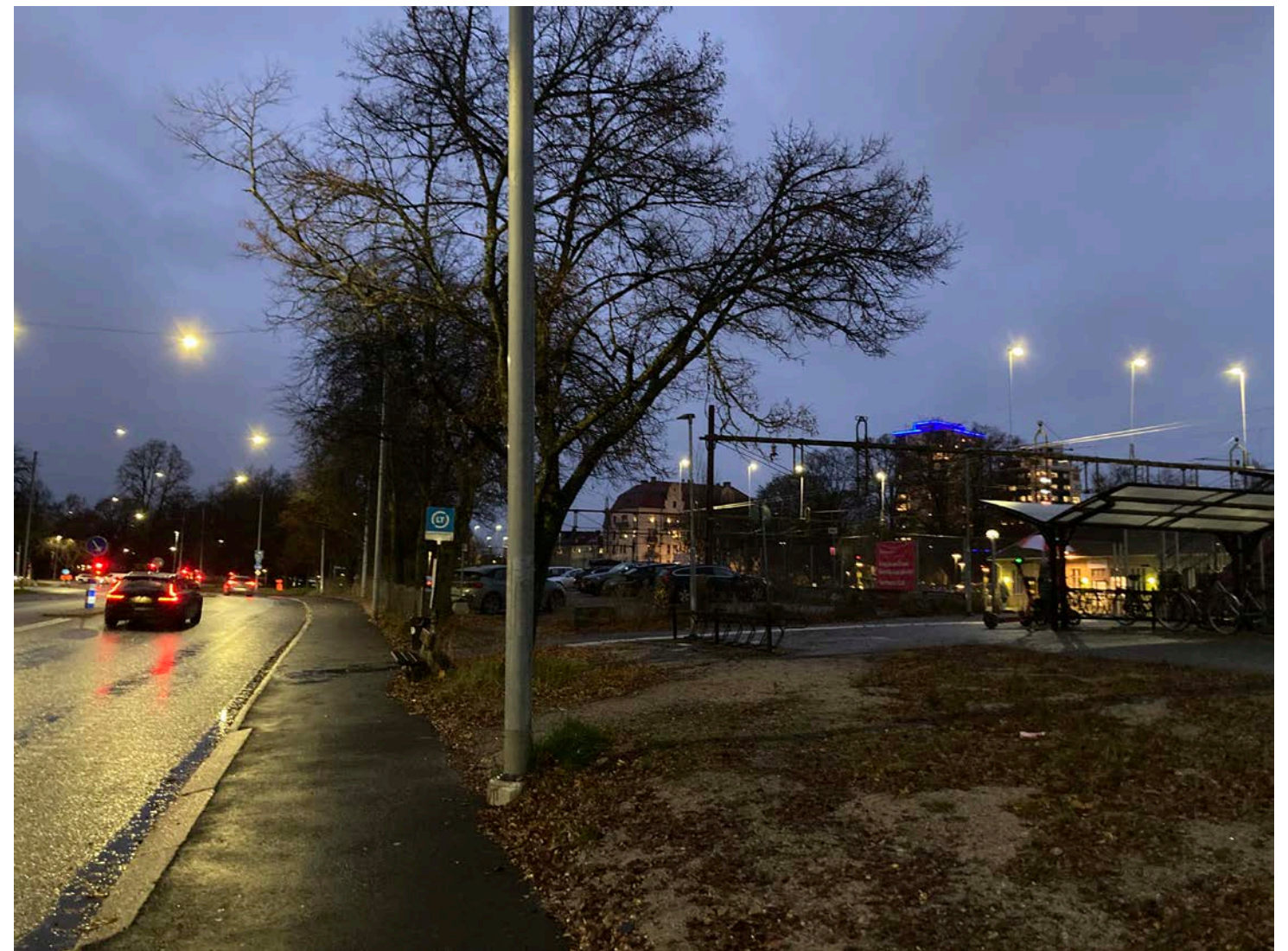


Bild 2. Svartå Bangata möter cykelparkeringen vid trappförbindelsen. Belysningen är undermålig vid både markparkering och cykelparkering.

TRAFIK OCH
KOMMUNIKATION

Planområdet kopplar både till Örebro:s södra stadsdelar söder om Södra Infartsleden och till Söder City och eventarenan Conventum mot öster. Östra Bangatan utgör en hårt trafikerad och bred trafikled som i hög grad verkar som barriär gentemot järnvägsområdet, men som i korsningen med Hertig Karls allé öppnar sig med siktlinjer mot högre punkthusbebyggelse i tegel som landmärken och mot kvartersstruktur. Båda gatorna har signalreglerade korsningar i vilka passage för gående är möjlig. För fordonstrafik söderifrån verkar Östra Bangatan i denna sträcka som en inkörsport till stadens centrala delar och med dominerande grön karaktär.

Enligt Trafikmätningar från 2025 har Östra Bangatan, öster om området cirka 15 000 fordon per dygn. Norr om området finns Hertig Karls Allé/Rudbecksgatan med 25 000 fordon per dygn. Väster om området går Svartå Bangata och med sina 5000 fordon per dygn är det områdets lugnaste del trafikmässigt. Gatan har en fil i vardera riktning, men tillsammans med järnvägen så utgör området en barriär för gående. Alla tre utgör kommunala gator.

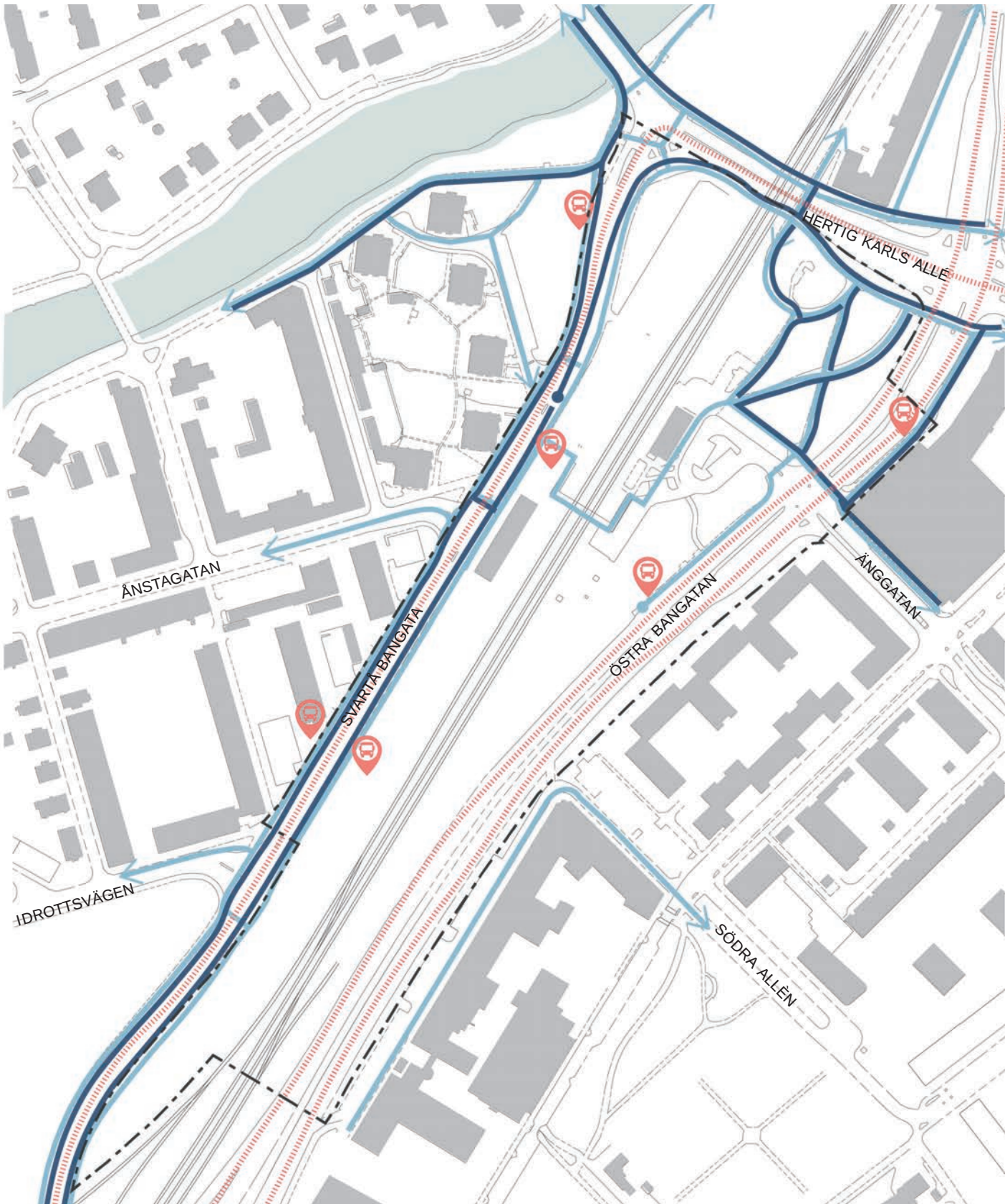
Genom Eugenparken leder ett GC-stråk parallellt med järnvägen över Hagapassagen under järnvägen norrut, som kopplar till Kulturkvarteret och åpromenadens östra sida. Här ökar kontakten visuellt med staden och kvarteret norr om Hertig Karls allé, medan sträckan genom Eugenparken nära spåren är skymd p.g.a. höga buskplanteringar.

Rudbecksgatan/Hertig Karls allé har långsgående gång- och cykelbanor på båda sidor av gatan, men att det saknas cykelbanor längs Östra Bangatan och även bra passage vid Virginska skolan, där elever dagligen korsar gatan på ett trafikfarligt sätt.

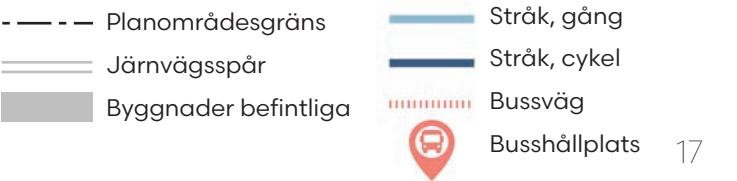
En stor brist är också en bra gång- och cykelväg längs med Södra Allén. Även Svartå Bangata har en bristande cykelinfrastruktur med målade cykelfält i vägrenen. Cykelfälten på Svartå Bangata leder från Aspholmen i söder och är en viktig länk för att knyta samman stadsdelarna.

Planområdet angränsar till den stängda korsningen vid Södra Allén. Gatan utgjorde tidigare en sammanhängande länk mellan Södermalmsallén i söder och Östra Bangatan i norr men har genom åren kapats och delats av i flera etapper. Gatan utgör dock fortfarande ett sammanhängande cykelstråk och är utpekad som en länk i stadscykelnätet enligt kommunens cykelnätsplan och Översiktsplan. Södra Alléns sträckning mot Östra Bangatan är idag till största del planlagd som kvartersmark och är inte öppen för allmän körtrafik på denna del. Gatans utformning med trädalléer och hårdgjorda ytor för körfält är i stort intakt, dock blockerar markparkering tillhörande fastigheten *Tågmästaren* 23 gatusektionens mittersta del.

Hagapassagen under järnvägen i betong har låg stadsmässighet. För oskyddade trafikanter upplevs passagen under järnvägen trång och nergången. Anslutande släntplanteringar på södra sidan är förslyade. Gång- och cykeltrafiken leds genom passage under järnvägen på en högre nivå än körfälten. Hagapassage är enkelriktad för cyklister och eftersom bra passagemöjligheter saknas över Hertig Karls Allé i anslutning till passagen under järnvägens östra sida (mot centrum) är det många som cyklar i motsatt riktning under järnvägen eller leder cykeln.



Analysdiagram befintlig trafik och kommunikation



Tågtrafik

Järnvägsspåren trafikeras både av gods- och persontrafik. I planområdets södra delar finns växlar till kommunala industrispår. Nästan alla persontåg som passerar stannar både på Örebro Central och vid Örebro Södra. Järnvägen är i dagsläget hårt utnyttjad av alla tåg och enligt prognoserna kommer trycket att öka.

Det har genomförts resanderäkningar på Örebro Södra och från dem har framkommit att Örebro Södra har mer frekventa resenärer som pendlar i hög grad till Kumla, Stockholm och Hallsberg.

Busstrafik

Områdets tillgänglighet med kollektivtrafiken är god.

I dagsläget angörs området Östra Sida längsmed Östra Bangatan av flera viktiga regionbusslinjer med många resenärer. Längsmed Svartå Bangata angör även Stadsbusslinje 4. Det finns inga busskörfält eller andra anpassningar för kollektivtrafiken på denna sträcka i dagsläget.

Väderskydd saknas på flera hållplatser och är ett uttalat behov enligt resenärsundersökningar.

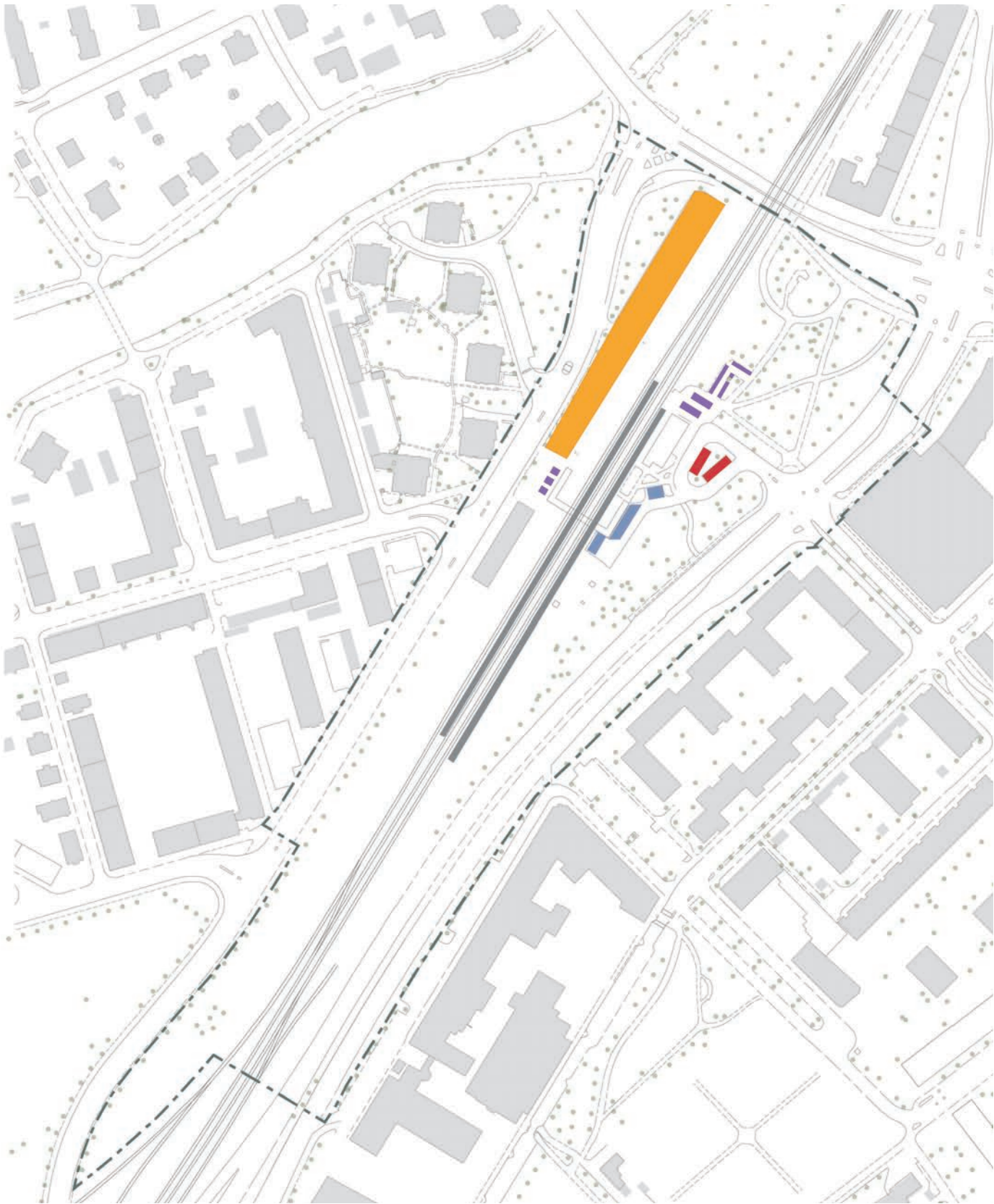
Parkering och angöring

Stationsområdet har hög tillgänglighet med bil.

I dagsläget finns angöring på båda sidor om stationen med vändslinga för taxi och privatfordon på östra sidan vid Eugenplatsen och stationsbyggnaden. Här finns också 10 stycken parkeringsplatser.

På den västra sidan är parkeringsplatserna fler, cirka 90 stycken och är koncentrerade till den uppfyllda markytan i norra delen parallellt med spåren. Efter att platserna blivit avgiftsbelagda, har mätningar visat att beläggningen har gått ner med hälften.

Idag beräknas det finnas 230 cykelplatser inom stationsområdet, varav 168 platser ligger under tak. Fördelningen är 60 platser på västra sidan och 170 platser på den östra sidan. Enligt genomförda inventeringar används de flesta cykelparkeringarna på östra sidan medan den västra sidans parkeringar är mer sparsamt använda. Totalt sett användes drygt hälften av parkeringarna under inventeringarna som genomförts. De har en 100%-ig beläggning och antalet cykelplatser behöver ökas om stationen ska fortsätta vara en attraktiv pendlarstation.



Analysdiagram befintlig parkering och angöring

GRÖNSTRUKTUR OCH GRÖNA SAMBAND

Örebros centrala delars grönstruktur bärs upp av dess parker, dess gröna gårdar och gröna förgårdsmark, men också av den stora mängd gatuträd som kantar gaturummen.

Svartåns stränder och kajer utgör ett viktigt blågrönt spridningssamband i östvästlig riktning, viktigt att värna då förtätningen har gjort att grönstrukturen har minskat i stadens inre delar. I dess ytterkant är tillgång på naturområden och parker god, liksom sambandet starkt med en omgivande ring av robust grönstruktur.

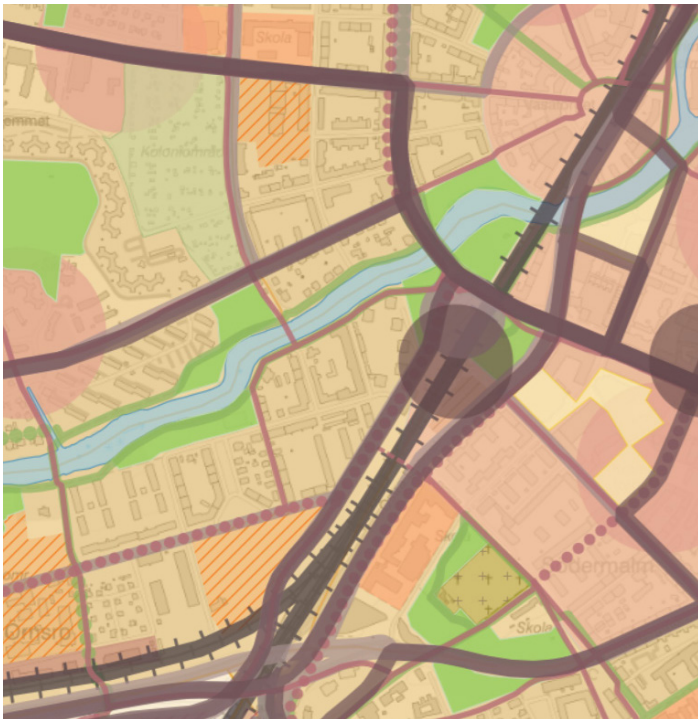
Att öka parkers och naturområdets sociala värden är ytterligare ett mål i grönstrategin och tillhör kulturella ekosystemtjänster. Det innebär att koppla samman parker med fungerande stråk, att öka tillgänglighet till och tryggheten i, samt att tillskapa mångfunktionella ytor och se till många målgruppers behov.

Örebro har i samrådsförslaget ÖP 2026 utvecklat en strategi att stärka både spridningssamband för olika växter och djur och möjliggöra ökad rekreation för människor i s.k. grönstråk. Här lyfts återigen Svartåns årums betydelse fram. Vattenkontakten och möjligheten att röra sig längs stråken ska förstärkas genom att utveckla befintliga värden och omdisponera befintliga ytor. Utpekade grönstråk ligger i planområdets närhet.

I tidigare planeringsunderlag, såsom FÖP Pulsåder (2015), är en strategi kopplat till Örebro Södra, att utveckla grönstrukturen. Det görs både genom att skapa tydliga entréer till innerstaden, men också genom att tillvarata och utveckla de näraliggande parkerna och koppla dem till Svartåns promenader: "Väståparken utvecklas och kopplas samman med Vasastan via en ny gångbro över Svartån".



Figur 1. Markerade grönstråk i grönt enligt ÖP 2025. Väståparken utgör en svag länk, men långsiktiga planer finns på en brokoppling. Källa: Örebro kommun, web.



Figur 3. Kommunal parkmark i i grönt enligt ÖP 2026. Väståparken utgör en svag länk, men långsiktiga planer finns på en brokoppling. Källa: Örebro kommun, web.



Figur 2. Spridningsvägar in mot planområdet. Tolkning av kommunala underlag.



Figur 4. Den sneda flygbilden från 2023 visar tydligt hur parkstrukturen kantar Svartåns stränder, men också hur större väg och järnvägsbroar skär av stråken. Vidare visas den mindre skalan på byggnader norr om ån i denna del av Örebro.

EKOSYSTEMTJÄNSTER OCH BIOLOGISK MÅNGFALD

Örebro kommun arbetar medvetet med att inarbeta ekosystemtjänster, med stort fokus på klimatanpassningsåtgärder (reglerande tjänster) som del i detaljplanearbetet. En fungerande grön infrastruktur ökar också motståndskraften mot negativa förändringar, exempelvis klimatförändringar. I Grönstrategin (2017) definieras de ekosystemtjänster som naturen ger oss människor. De brukar delas in i fyra kategorier: stödjande, försörjande, reglerande och kulturella tjänster. Exempel på ekosystemtjänster är rening av vatten och luft, pollinering, cirkulation av näringsämnen, reglering av klimat och kulturella tjänster.

Områdets reglerande ekosystemtjänster behöver stärkas

Planområdet ligger låglänt och på lera, med begränsade infiltrationsmöjligheter och med risk för översvämning vid skyfall och hyser flera större lågpunkter där vatten riskerar att bli stående. Bangården i väst med utbredning i söder, Östra Bangatan samt Hagapassagen under järnvägen är exempel på tre områden som omfattas av dessa lågpunkter. Östra Bangatan har idag en större lågpunkt, vilket vid 100-årsregn kan svämma och medföra framkomlighetsproblem för räddningsfordon, främst polis och ambulans. Marknivåerna inom planområdet skiljer sig relativt lite och varierar mellan +27,9 m och +29,1 m. Del av marken är uppfylld. Avrinningen sker både i sydlig och nordlig riktning. Se vidare dagvattenutredning.

Det gör att grönytorerna inom och intill Örebro Södra behöver kunna fördröja alltmer dag- och skyfallsvatten för att inte områden längre ner i systemet/nedströms ska drabbas i samband med kommande utveckling. Att reservera erforderliga ytor för att hantera regn vid stora flöden är överordnat andra intressen och markanspråk, (som t.ex. markparkering/ pendlarparkering). Här finns ett behov av att utveckla system för och reservera plats för vattenhantering både på allmän plats, inom järnvägsområdet och på och intill de nya fastigheterna/byggrätterna.

Betydelsen av träd

Även träd har en betydande roll utifrån flera aspekter, däribland reglerande ekosystemtjänster som rör det lokala klimatet.

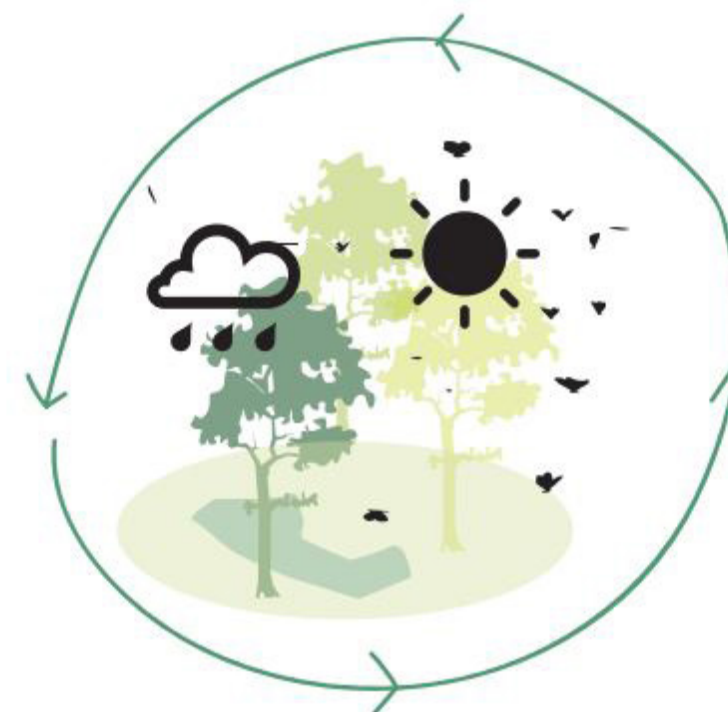
Träd påverkar i hög grad människans mentala hälsa och erbjuder värdefull skugga i hårdgjorda miljöer under varma dagar. Även den biologiska mångfalden är tydligt kopplad till träd, där det ofta handlar om att stora trädkronor ger störst värde.

Örebro kommun arbetar aktivt med att bevara träd i möjligaste mån, och planera fler träd på allmänna platser. Detta är en tydlig ambition även inom stationsområdet. Träd som kan växa sig stora planteras i så stor utsträckning som möjligt. Närheten till spårområdet begränsar lokalt möjligheten

att plantera stora träd. Vid de lägen där det finns begränsningar utifrån flera förutsättningar kan lägre buskträd och annan låg växtlighet planteras. I Eugenparken finns ett antal stora träd med höga biologiska värden, och längs gatorna inom planområdet växer träd som ingår i alléer och omfattas av biotopskydd. Träd som ligger på allmän plats eller på mark tillhörande kommunala bolag ska, om de utgår, ersättas eller kompenseras för i enlighet med kommunens trädpolicy.

Minnesträd i Eugenparken

Ett träd i Eugenparken har fått en symbolisk betydande som minnesplats efter den tågolycka där flera ungdomar dog. Trädet bör fortsatt värnas och skyddas.



PARKER DELOMRÅDEN

1. Parkyta väster om järnvägen mot korsning Hertig Karls allé

Parkmarken inom planområdet öster om Svartå Bangata och väster om järnvägen är avstyckad och av mindre betydelse idag som rekreationsmiljö. Den ligger inom riskavstånd mindre än 25 meter och är också svårt bullerutsatt från flera håll. Marken längs spåret nyttjats som markparkering. En stor vital ask upplevs värdefull och är väl synlig från gaturummet mot Hertig Karls allé. En vidkronig lind är ett blickfång från Svartå bangata. Trädens värde består i att de utgör tidigare parkträd i Väståstorg och som sådana del i en svag spridningslänk främst för fåglar mellan Västå torg, Väståparken och Eugenparken. Visuellt bäddar de in korsningen med en grön fond sett från bron mot sydväst.

Brister och behov

Alla uppvuxna träd i nära anslutning till etablerad parkstruktur och till årummets grönstråk är värdefull som spridningslänk för stadslandskapets fåglar, men också för att bilda stomme i en grön rekreativ och identitetsskapande parkstruktur utmed årummet.

Träd i bullerstörda miljöer har en roll i att dämpa buller och att rena luft i stadsmiljön. Det är också positivt att markparkering har förlagts där träd kan erbjuda skugga.



Den sparade parkremsan i korsning mot Hertig Karls allé ramar in mötet med Svartå Bangata.

2. Grönyta inom järnvägsområdet längs Svartå Bangata i söder

Grönremsan i planområdets sydvästra del tjänar idag främst som reglerande ekosystemtjänstyta för dag- och skyfallsvatten. Den har heller inga stora rekreativa värden, men används emellanåt för rastning av hundar. Inom området växer både planterade och förvildade träd. I kant mot Svartå bangata dominerar lind och i bakkant mot spårområdet växer främst lönn och asp. Miljön kan kännas otrygg, då gatan i denna sträcka har få "ögon".

Brister och behov

Grönnytans funktion som fördröjningsyta uppskattas öka framöver i och med klimatförändringar. Det finns behov av att begränsa buskskiktets utbredning och hålla uppe höjden på krontaket. Det finns också behov av att öka artrikedomen i trädskiktet och tillse att ytan kan innehålla träd även framöver, då de utgör en visuell buffert gentemot Södra infartsleden.



Asp i kant mot spårvalen och lind i kant mot Svartå Bangata.



- Parkmark befintlig
- Grönyta, befintlig
- Alléträd

Analysdiagram grön- och parkområden

3. Parkmark öster om järnvägen Eugenparken idag

Parken är idag enbart en plats som passeras av tågresenärer, respektive betraktas från omgivningen. Innehållet utgörs av plana överblickbara gräsytor med ett flertal större trädvolymmer och enstaka partier av friväxande buskar. Flera promenadvägar korsar parkrummet i olika riktningar, vilka även nyttjas av cyklister till cykelparkeringarna nära stationen. Höga bullernivåer från järnvägen i väster och huvudgator i norr och öster bildar tillsammans en bullermatta som gör de inre delarna av parken intressanta för dem som önskar en lite lugnare miljö att slå sig ner på. Flödena är styrda och bristande kopplingar begränsar fri rörelse till och från parken.

Parkens biologiska och ekologiska värden består i första del av den stora mängden uppvuxna lövträd av ett flertal olika arter. Parken äldsta träd är daterat till 1901 då parken anlades. Bland trädarterna återfinns lärk avenbok, ask, rönn, bergek, vingnöt, bärapel, hästkastanj, bok, björk, pil och olika lönnar och lindar. Parkens äldsta delar närmast spårområdet har enligt kommunens tidigare inventeringar högst ekologiska och biologiska värden.

Krokusplanteringar i parkens södra del ger upplevelsevärden under tidig vår och bidrar till ekosystemtjänster som nektar/födokälla för pollinatörer.

Brister och behov

Eugenparkens kulturella ekosystemtjänster bör värnas, både som identitetsskapande miljö och för att uppvuxna lövträdsmiljöer bidrar till att skapa attraktiva och trivsamma rekreativmiljöer. Det ger kvaliteter för fler att röra sig i en parkmiljö och främjar cykling

och promenader. Kommunen ser behov av att komplettera svaga kopplingar för cykel, men också att tillskapa lugnare zoner i parkens mitt.

Cykelparkering inne i parken stäl fokus från parkupplevelsen och ger ett rassligt intryck.

Kvarvarande park skulle behöva organiseras bättre för bättre genomströmning och för användning av flera samt trygghetsskapande åtgärder utföras för överblick. Idag upplevs det buskrika området närmast spåren som särskilt otrött.

I närområdet bor en hög andel äldre, vilket utgör en utpekad målgrupp som skulle gynnas av ett mer kvalitativt innehåll i det som finns tillgänglig idag och framöver.

Idag saknas parkbänkar, bra parkbelysning och otydlighet råder i stråkens hierarki. Att minska buller från bildäck och från tågområdet är också behov att föra vidare. Det finns också behov av att skapa en grön inramning, som visuellt och audiellt håller trafiken utanför parkrummet.

God ljudmiljö handlar inte bara om frånvaro av störande ljud, minst lika viktigt är att man kan höra attraktiva ljud – och där är fågelkvitter och fågelsång i en klass för sig.

Eugenparkens norra del har många lövträd som bidrar med att reglera lokalklimat genom skugga och genom att rena luften från luftpartiklar. Vid värmeböljor har Eugensparkens krontak potential att sänka lufttemperaturen, vilket inte minst äldre stadsinvånare drar nytta av, där vandrande lövskugga är att föredra framför hård skugga från byggnader. Detta behov bedöms öka

i framtiden och här är varje parkmiljö med äldre träd värdefull.

Träden bidrar till höga estetiska värden i staden alla årstider. De ger stadsrummet karaktär och lövträdens årstidsskiftningar skapar variation i stadsmiljön. Lövmiljöerna är även viktiga för småfåglar och sångfåglar, som i sin tur är viktiga för ljudmiljön. Befintliga träd är av olika vitalitet, men att värna träd, artrikedom och trädstrukturen är viktigt. En översyn av kvarvarande trädbestånd avses göras i kommande arbeten. Befintliga luckor som uppstått p.g.a. tidigare oväder bör kompletteras.

Genom att öka biologisk mångfald, grunden för alla ekosystemtjänster, innebär även att öka arealen blommande mark. Det finns behov av att stärka reglerande ekosystemtjänster med alternativ till kortklippta gräsmattor och öka arealen blommande mark. Tillskott kan införlivas i parkkaraktären med fler blommande träd, lägre buskar, perenn- och sommarblomsplanteringar och tidig vårlök med nektar.



Bild 1. En av Eugenparkens identiteter är massplanteringen av krokus, som mycket uppskattas av Örebroarna. Bilden visar även raden av höga skogslönnar utmed Östra Bangata och den visuella närheten till Conventum. Källa: FB web, Örebro kommun.

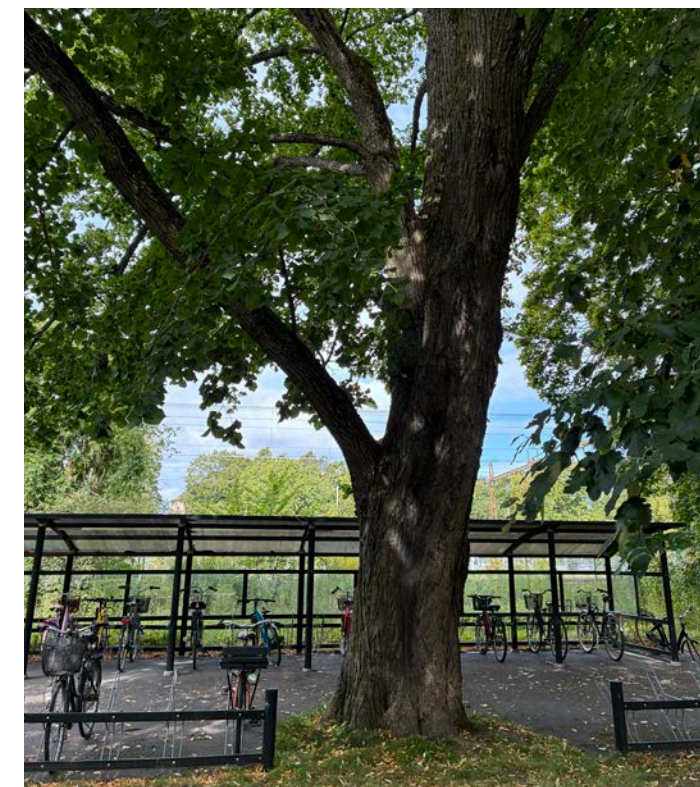


Bild 2. Ett av parkens största träd, som tyvärr har fått ett inklämt läge.



Bild 3. Eugenparkens norra del har en lugn karaktär och är den artrikaste delen i planområdet. Det finns vistelsekvaliteter, trots buller, men nya kvaliteter och en upprustning av parken är önskvärd för att den ska hålla över tid.

GATUTRÄD

Biotopskydd råder

Träd utmed gaturummet som står fem eller mer i rad klassas som allé enligt länsstyrelsen. Dessa träd har s.k. biotopskydd, vilket kräver dispens om de behöver avverkas. Biotopskydd enligt förordning (1998:1252) om områdesskydd beskrivs mer utförligt i miljöbalken m.m. Örebro kommun avser att fördjupa utredningen gällande status och definition av vilka träd som inkluderas i skyddet i kommande skeden.

Svartå Bangata

Karaktärsträdet för trädrader utmed Svartå Bangatas gaturum inom planområdets västra sida är skogslind. Vid godsmagasinet och i parksnutten norrut finns enstaka andra arter, som skogsek, björk och skogslönn, som läses samman i trädraderna.

Östra Bangatan

På Östra Bangata är skogslönn karaktärsträd utmed gaturummet. På östra sidan i kant av plangränsen är träden utplacerade i en längre rad i en slänt ner mot Södra alléns parallella gatusträcka. De är betydelsefulla som ett strukturerande element i stadsbilden mot det större vägrummet. Träden står inte spikrakt i rader, men läses samman som en trädrad.

Mot spårsidan är trädraden kortare och glesare och i en smalare grönremsa mot Trafikverkets inhägnade område. Vissa skogslönnar har ordentliga torkskador. Sikt ges till godsmagasinet och den västra sidan genom luckor i trädraden.

Även skogslönnarna i kant av Eugenparken klassas som alléträd om de står i rad, men de är också parkträd.

Södra allén

Södra allén möter planområdet med en allé av lind. Markparkering och våderskydd är insprängda bland träden och drar ner alléns dignitet.

Hertig Karls allé

Inom planområdet Eugenparkens norra del, kantas slänten av en rad av ask. Trädraden fortsätter på västra sidan.

Brister och behov

Alléträdens status och ekonomiska värde avses inventeras i kommande utredningsarbete av sakkunnig arborist/ trädexpertis enligt Örebro kommun. Det finns behov av att stamma upp träden för att tillskapa bättre genomsikt under trädkronorna. Lönnar är känsliga för beskärning under tiden de savar. Ett kompletterande alléträd kan väljas, som tål stadsklimat i utsatta miljöer.

Trädplanterade gaturum är en karaktär som återkommer på fler sträckor utmed Östra Bangatan och som kommunen ser som värdefullt i mötet med infartsleden. Liksom för Eugenparken gäller det att minska buller från bildäck och från tågområdet vilket är behov som träden bidrar med, liksom att rena luften från luftpartiklar. Det finns behov av att uppkomna luckor i trädraderna ersätts med nya träd.

Kopplingen till Södra allén bör stärkas och allémotivet framhävas i gestaltning och i siktlinjer.

Med avsmalnande gator till nya stadsgator ändras gatusektionen och hur stråken förläggs.

Det gör att en del träd kommer att drabbas och behöva ersättas p.g.a. ombyggnation och ny höjdsättning. Vid förslagets genomförande kommer förutsättningar att förbättras genom att grönremsor i kanten av gatorna helt enkelt blir bredare. Där nya gatuträd kan planteras med bättre förutsättningar i form av nya växtbäddar och mer vattentillförsel.

Träd får inte planteras närmre än 10 meter från närmsta spårmitt, men genom de avsmalnande gatorna, hamnar nya träd på längre avstånd från spåren och fler alléträd kan planteras.

Det finns också möjlighet att plantera flera sorters träd i trädrader för att skapa rytm, intressanta effekter vid årstidsväxlingar och för att öka den biologiska mångfalden.

För ekosystemtjänster och upplevelsevärde, ska de uppvuxna gatuträd som kan vara kvar i sitt läge, sparas. Lokala anpassningar av t.ex. cykelstråkens bredd övervägs.



Bild 1. Svartå Bangatas lindrad bildar skydd från spårområdet mot bostadshusen. I raden finns också en björk och en ek.



Bild 2. Skogslönnar i kant av Östra Bangatan, varvat med luckor.



Bild 3. Södra alléns träd består av lindar, men sikten störs av markparkering och våderskydd.

Planförslag

FÖRSLAGET I KORTHET

Stationsområdet Örebro Södra omdanas och integreras i stadsmiljön i enlighet med pågående stadsutvecklingsvisioner i södra Örebro. Samtidigt renodlas miljön som pendlarstation med effektivt byte mellan trafikslag och förbättrade kopplingar för samtliga trafikslag.

Trafikverket har som inledande trafiksäkerhets- och tillgänglighetsförbättrande åtgärd påbörjat flytt kontaktledningsbryggor, avvecklat mittplattform och passage över spåren och ersatt dessa med en ny sidoplattformslösning i väster inklusive kompletterat trappförbindelsen med hissar på ömse sidor.

En första åtgärd från kommunens sida planeras bli ombyggnation av delar av allmän plats och gata väster om stationen 2027. Nedan beskrivning har målhorisont färdig utbyggnad till 2035, inklusive nybyggnation av landmärken på västra och östra sidan av spåren.

Örebro kommun kommer att anlägga, förvalta och drifta mer mark inom stationsområdet än i dagens situation. Det förutsätter nya överenskommelser, marklösen och innebär nya fastighetsgränser gentemot Trafikverkets spårområde, men ger en möjlighet för kommunen att omvandla stationsmiljön till en sammanhängande helhet. En förutsättning i projektet är att genomförandet kommer att utföras i etapper, där vissa inslag kan komma att dröja många år innan de realiseras. Andra insatser behöver synka med Trafikverkets planer och finansiering/investering.

Östra Bangatan och Svartå Bangata omvandlas från breda vägrum till stadsgator genom att gaturummet omfördelas och får fler funktioner. På den västra sidan samlas hämta/lämnafunktioner, taxi och korttidsparkering.

En ny passage under järnvägen anläggs för gång och cykel, som kommer att ge en permanent möjlighet att passera området i öst-västlig riktning och minska den barriäreffekt som spåren utgör idag. Tillsammans med nya passager över gatorna kommer stadsdelarna att kopplas ihop bättre.

Gång- och cykelstråk kopplas samman och leds in i stationsområdet via kompletterande överfarter vid korsning mot Södra Allén i öster och Ånstagatan i väster. Passagen vid Idrottsvägen anpassas för gång- och cykel och flyttas norrut.

Stationstorgens utformning kommer att bilda en ny årsring i staden och som ett sammanbindande element i stationsmiljön med högre stadsmässighet är idag. På torget och mot plattformarna planeras för grönska med syfte att stationsmiljön ska bli grön och välkomnande.

Cykelparkering utökas och placeras på stationstorgen i väl synliga lägen från plattformar och stråk.

Mellan passagen under järnvägen och stationstorgens nivå tillkommer nya generösa trappanläggningar för genare koppling mellan spårsidorna.

Den befintliga stationsbyggnaden rivs. Servicefunktioner tillhörande stationsområdet inryms i godsmagasinet, som byggs om för att möta nya krav. I byggnaden lokaliseras vänthall, toaletter, cykelgarage och servicebutik med servering. Entréer tillgängliggörs och tryggheten ökas till en omhändertagen miljö.

Den södra delen av Eugenparken utgår och ger plats för nya byggrätter på östra sidan. De två volymerna markanvisas till kontors- och hotelländamål, men inrymmer även kompletterande reseservice i markplan. Det innebär samtidigt att den historiska parkens utbredning och historiska koppling till en stationsbyggnad försvagas.

Kvarvarande del av Eugenparken, ca 60-80 % av den tidigare arealen uppgraderas samtidigt och framtidssäkras för att svara mot både bärande del i platsens identitet, en möjlighet att flanera genom, alternativt nyttja som kontorspark för de som har Örebro som framtida arbetsplats.

Två nya byggrätter tillskapas på västra sidan utmed Svartå Bangata och med exponerat läge från Hertig Karls allé. I den del av den nordvästra byggrätten inryms ett mobilitetshus.

Kollektivtrafiken planeras att samlas på den östra sidan. Fram till dess att Södra Infartsallén byggts om, kommer kollektivtrafik även att kunna trafikera Svartå Bangata.

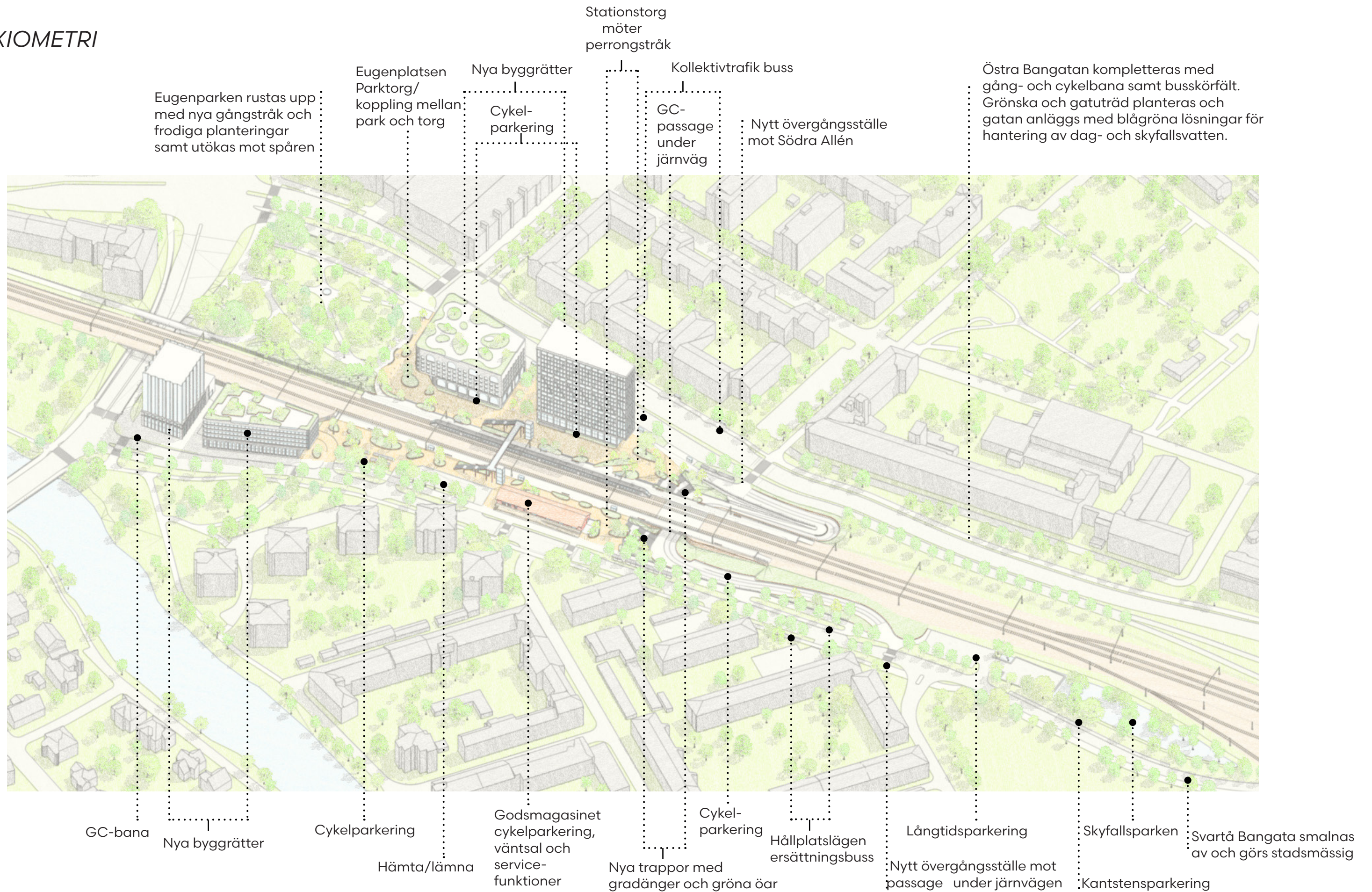
En yta i söder reserveras för långtidsparkering.

Gaturummens karaktär kommer att förändras. Det är ofrånkomligt att vissa park- och gatuträd kommer att tas ner i samband med ombyggnation, men nya grönytor tillskapas också, som ger nya möjligheter till nya gröna karaktärer och nya lägen att plantera gatuträd där det tidigare inte har varit möjligt. Det är kommunens avsikt att kompensera för de träd som utgår och tillse att en stabil stomme av nya träd planteras/planeras utmed de gator som ingår och gränsar till planområdet.

Ett integrerat dagvattentänk genomsyrar gestaltningen och bidrar till goda offentliga miljöer och ett framtidssäkrat stationsområde. Gaturummen Östra Bangatan och Svartå Bangata får en framträdande roll att hantera dagvatten i ett blågrönt system med ett flertal tekniska lösningar. Ekosystemtjänster blir en naturlig del av områdets gestaltning.

En större fördröjningsmöjlighet i form av en urskålad parkyta för skyfallsvatten reserveras i planområdets sydvästra del. Dess funktion för skyfall är vid extrema väderhändelser och säkerställer att inte fastigheter nedströms påverkas negativt av de ökande flöden p.g.a. klimatförändringar.

AXIOMETRI

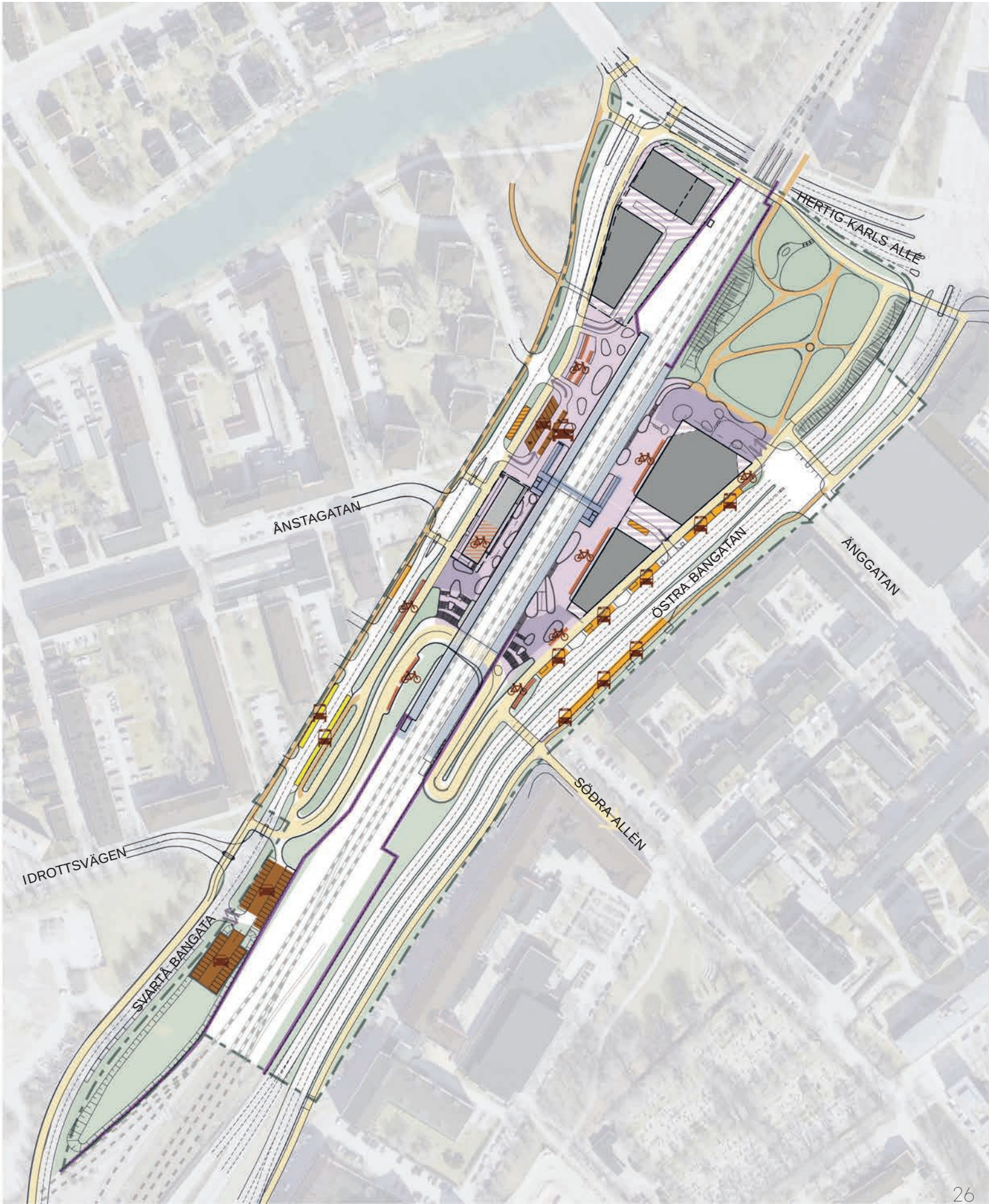


FUNKTIONSPLAN ENLIGT
DETALJPLAN

- -----

|||||

Planområdesgräns
Järnvägsspår
Skyddsåtgärd/spårskydd och stängsel
Skyddsåtgärder grön vall
Befintliga byggnader
Fotavtryck byggrätter enligt detaljplan
- Buss hpl
Gångbana
Gång och cykelbana
Plattform
Trapp- och hissförbindelse
Cykelparkering utomhus
Bilparkering
Perrongstråk
Platsbildning kvartersmark
Stationstorg
Grönyta



FLÖDESANALYS

Större flöden från de södra stadsdelarna

Flödesanalysen till höger är ett försök att illustrera framtida flöden av oskyddade trafikanter (gångtrafikanter och cyklister) vid ett fullt utbyggt förslag. Scenariet är 2035 och förutsättningen är att antal resenärer vid stationen har fördubblats jämfört med tidigare manuella mätningar, (år 2017) vilka har utgjort grund för mängder.

Tydlighet i rörelsestråk spelar en central roll för att stationen ska fungera tillfredsställande. Den nya planskilda passagen under järnvägen, de förbindande trapploppen, de breddade sidoplattformarna och de sammanbindande gång- och cykelstråken skapar nya förutsättningar att ta sig till och från stationen.

Flöden varierar över dygnet och bedöms vara störst i rusningstrafik en vardag. Efter planerad omläggning av Södra Infartsleden, kommer också möjligheten att röra sig in mot stationsområdet från de södra stadsdelarnas utbyggnadsområden att förbättras, vilket gör att flödena söderifrån kan öka, jämfört med idag.

Flöden styrs av vilka målpunkter som finns i närområdet, men också var pendlarna bor och var målet med resan är. I scenariet till höger, bedöms fortfarande stadens koppling till Conventumområdet och till Södra Allén generera höga flöden. Att de östra byggrätterna har möjlighet att passera över kvartersmarken ger genare flöde och större spridning till busshållplatserna i södergående riktning på Östra Bangatan. Bussfickor och en varierad bottenvåning utmed Östra Bangatan ger också många möjlighet att passera utmed gatan på GC-bana.

Tågtrafiken till/från Örebro förväntas fördubblas till 2040 till följd av bl.a. snabbspårssatsningen Oslo- Stockholm 2.0. Detta innebär en framtida resandemängd på 2000-2500 resenärer till/från Örebro Södra per dygn, som vardera gör 2 resor. Under förmiddagen pendlar fler norrut än söderut, vilket belastar den västra sidan.

Vid rusningstrafik eftermiddag, ca kl 16-17, belastas den östra sidan mer. Varje resa kräver antingen passage under järnvägen eller över spåren med trappförbindelsen, varpå trapporna också genererar flöden till stationstorgen. En fördubbling av busstrafik innebär totalt 4000 resor per dygn i ett framtida scenario, där flödena i eftermiddagstrafik kommer att koncentreras till Östra Bangatans västra sida för södergående busshållplatser. Det gör också att det finns behov av servicefunktion på den östra sidan, något lite kafé eller en uteservering utanför zoon för stadigvarande vistelse.

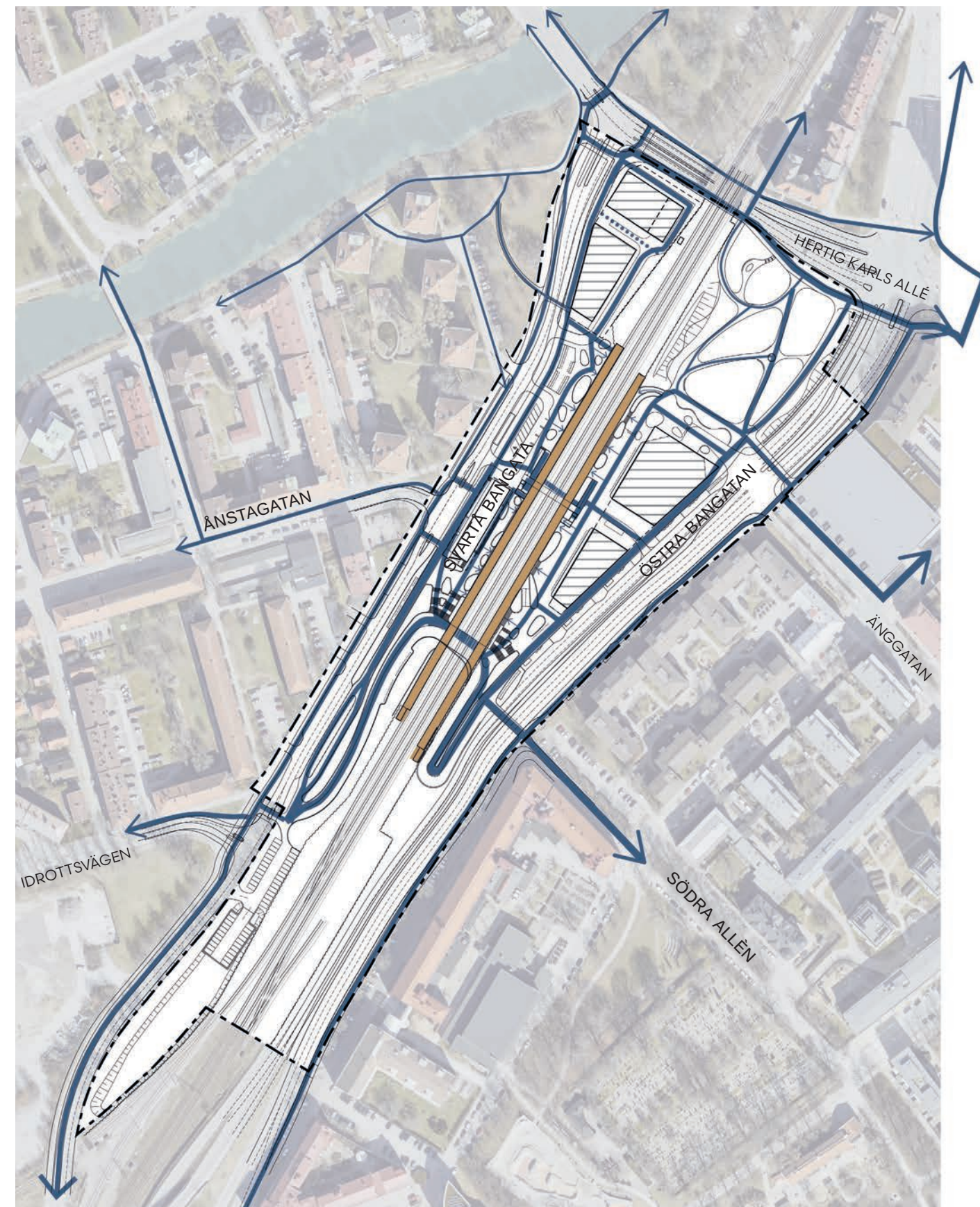
För att en pendlarstation som Örebro Södra ska fungera tillfredsställande är det viktigt att människor kan komma till och från stationen på ett smidigt sätt med alla färdmedel. Ytorna vid Örebro Södra är begränsade och dessutom mycket långsmala vilket, tillsammans med alla nya funktioner som ska tillskapas, utgör en utmaning för projektet. Här är det viktigt att skapa tvärkopplingar ut från perrongerna och ge goda vistelsemiljöer utmed stationstorg och stadsgator.

Angöring och parkering har renodlats till den västra sidan medan bussfunktionen har förlagts till den östra sidan av spårområdet.

Det ska också finnas valmöjlighet i var man önskar parkera sin cykel; att ta sig nära perrongen när man är på väg till tåget, eller snabbt hem igen.

Eugenparken får ökad användning av bredare grupper, då fler bor norr och öster om parken.

Persontätheten som tillkommer som följd av exploatering av byggrätterna i detaljplanen förväntas landa på ca 1500-1700 personer. Nattbefolkningen (hotell) förväntas uppgå till ca 360 personer, förutsatt att 1/3 av den totala BTA:n som möjliggörs i planen utvecklas som hotell. Mest lämpligt läge för hotell är den nordöstra byggrätten, mot Eugenplatsen.



Analysdiagram flöden

— Flöden oskyddade trafikanter
— Tjockare linje indikerar större flöden

TRAFIK OCH KOMMUNIKATION

Gång

Att kunna ta sig till fots på ett tryggt, säkert och smidigt sätt, utan onödiga omvägar är viktigt för utvecklingen av bra stadsmiljöer. Flera gång- och cykelstråk är viktiga, d.v.s koppla samman genom att laga svaga länkar, höja orienterbarheten och effektivisera flödena. Detta ger en struktur som skapar flera mötespunkter med Örebro Södra. Stråken utgör anslutning till Örebro Södra samtidigt som de är delar av stadens nät.

Förslaget innebär förbättrade kopplingar med fler passager vid Östra Bangatan och Svartå Bangata, men också breddade gångbanor. Stärkta övergångar kommer också att finnas vid godsmagasinet.

På Svartå Bangata kommer gatusektionen att växla, men gångbana finns på både den västra och östra sidan.

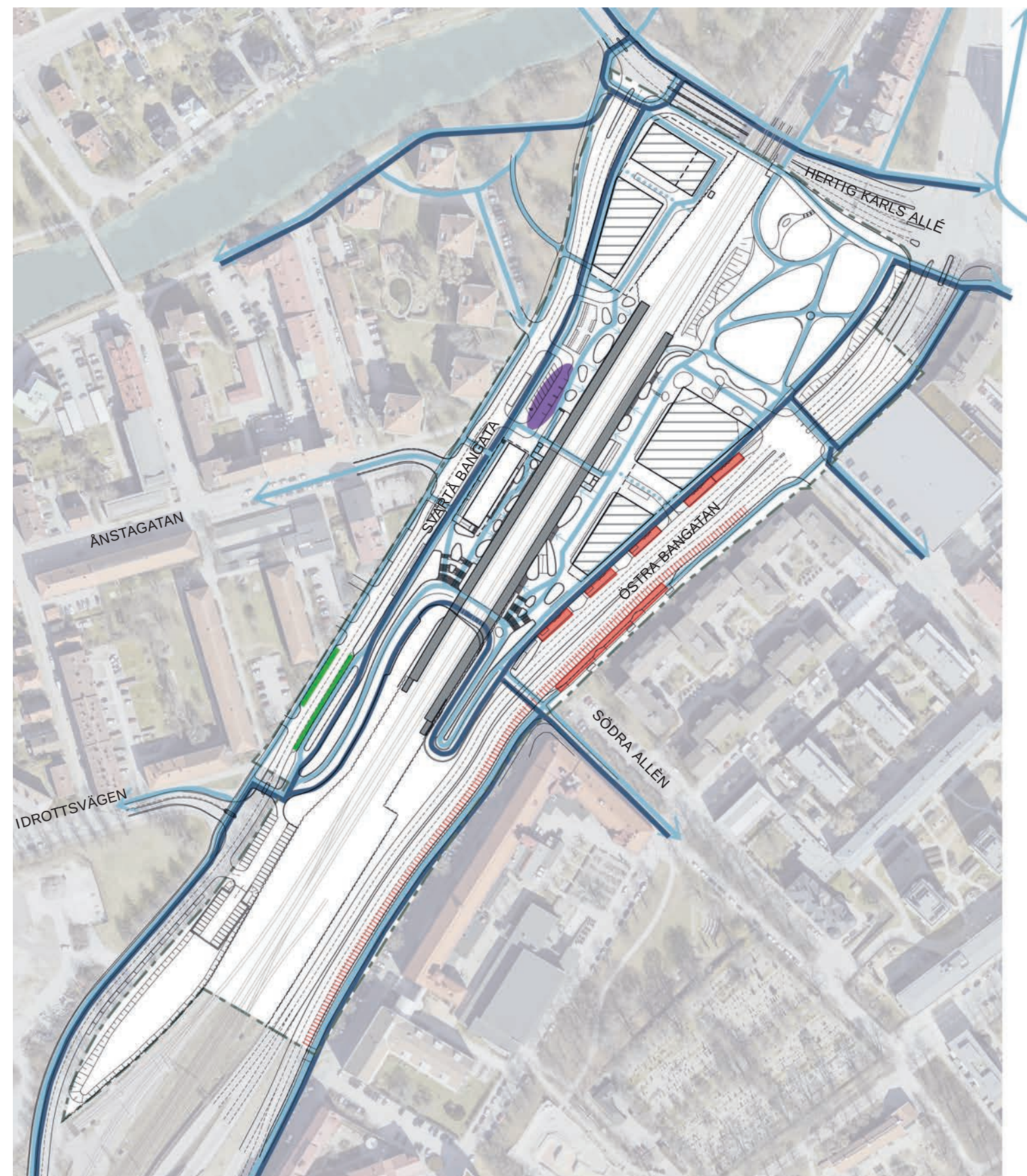
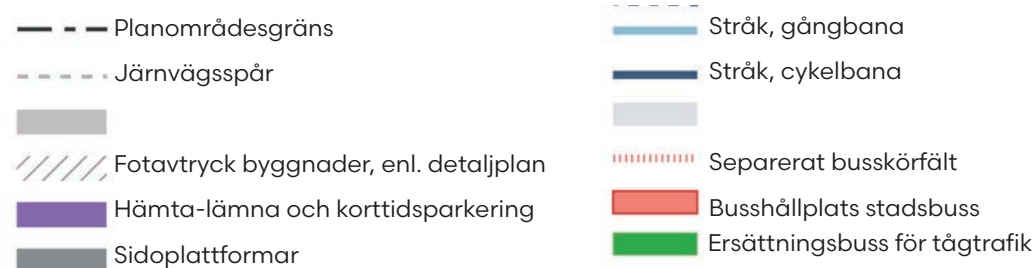
Den nya GC- passagen under järnvägen kommer att kopplas samman med den nya GC-banan på Östra Bangatan i höjd med Södra Allén och till den nya GC-banan längs Svartå Bangata. Passagen under järnvägen kommer fungera som access till sidoplattformarna via trappor och blir en central del av stationsområdet.

Cykel

Cykelnätet kopplas samman och leds in i stationsområdet via kompletterande överfart vid korsning mot Södra Allén i öster.

Utmed Svartå bangata kommer cykelstråket att breddas och separeras från körbanorna, vilket ger en säkrare trafikmiljö. Läget växlar; från söder ligger GC-stråket på västra sidan, men leds över till den östra i linje med entrén till GC-passage under järnvägens mynning.

Cykelstråket beräknas vara väl nyttjat för cykelpendling.



Analysdiagram trafik och kommunikation

Busstrafik

Förutsättningar för busslinjerna förbättras och effektiviseras. Ett busskörfält skapas på Östra Bangatan i norrgående riktning mot centrum, vilket minskar fördröjningar för busstrafiken på grund av köbildning vid trafiksignalerna.

Längs Östra Bangatan angör både stads- och regionalbussar. Med egna fickor är det enklare både för bussen att se om någon väntar på den och för resenärerna är det bekvämt att stå på rätt plats från början.

I södergående riktning har regiontrafiken 3 lägen för av och påstigande och en extra för enbart avstigande. Östra Bangatan har ett högt av- och påstigningstal.

Regionen planerar att ta bort stadsbuss från Svartå Bangata. Vid de tillfällen ersättningsbuss för tåg behövs, kommer de att avgå från två lägen mellan Idrottsvägen och Ånstagatan, ett i norrgående och ett i södergående riktning.

Tågtrafik/spårområdet

Trafikverket äger frågan kring spårområdet och avser att bygga om plattformarna. Plattformsbredden ska dimensioneras utifrån en zonindelning av plattformen med säkerhetszon, gångzon med ledytor samt möbleringszon, samt utifrån övriga krav på utformning och utrustning. Örebro Södra definieras som en pendlarstation med klasstillhörighet 3. Målet med stationsmiljön är att skapa en smart och modern bytespunkt som tillfredsställer vardagsresenärens behov.

Trafikverkets sidoplattformar har breddats och förlängts. Längden uppgår till 230 och 240 meter och den nya bredden är 5 meter. Plattformen ska ha funktioner för en effektiv och säker på- och avstigning samt vara platsen där man väntar på och byter tåg. För en effektiv på- och avstigning, som bidrar till punktligheten, är utbredningen av vänt- och väderskydd längs plattformen en viktig förutsättning för en spridning av resenärer längs plattformarna. Denna utrustning på plattformen inklusive informationsutrustning är även viktig för komforten, eftersom den stressade resenären ofta går direkt till plattformen för att kunna vänta nära sitt tåg.

Nya sidoplattformar ger möjlighet att öppna upp stationsområdet och minska längden på nuvarande inhägnad. Som komplement förbättras säkerheten norr och söder om plattformarna med nya spårskydd och kompletterande stängsel. Anläggningarna placeras helt inom kommunens mark och med möjlighet för Trafikverket att drifta från båda håll.

Biltrafik

Östra Bangatan omvandlas till en grönare och mer attraktiv stadsgata. Fortsatt gäller 2 separata körfält i vardera riktning och mittrefug. Kapaciteten kommer att bibehållas men gatans barriäreffekter minskas med smalare mått på körfält samt ökad prioritering av gång- och cykeltrafikanter och buss, med separat busskörfält mot centrum. Sektionens bredd varierar och även marknivåerna, varav den västra sidan planeras lägre än den östra. Hastigheten behöver ses över i samband med gatorna får ett nytt utseende. Trafikflöden i korsningspunkter regleras med trafiksignaler, med möjlighet att prioritera trafikslag. Ett par överfarter för gång- och cykel tillkommer; Östra Bangatan/Hertig Karls Allé och Östra Bangatan/Södra Allén där den ansluter till den nya gc-passage under järnvägen.

Därtill möjliggörs utrymme för ytor för grönska och dagvatten- och skyfallshantering i mittrefug samt ökade ytor för trädplantering på västra sidan av gatan.

För Östra Bangatan finns möjlighet att med olika nivåer på körbanorna tillskapa ett tillfälligt magasin vid 100-årsregn på den norrgående körbanan, vilket möjliggör för räddningsfordon att enklare passera området i södergående riktning.

Svartå Bangata utvecklas som stationsgata med smalare körfält i vardera riktning och breddade zoner för grönska. Det innebär också avsmalnade korsningar mot anslutande bostadsgator.

Fler övergångar skapas. Cykelstråk dubbelriktas, separeras från körfälten och ligger i söder på gatans västra sidan, men leds över till den östra sidan i läge vid passage under järnvägenpassagens möte med gatan.

Funktioner som hämta/lämna, taxi och korttidsparkering samlas på den västra sidan med infart mot stationssidan strax norr om Godsmagasinet.

Gatusektionen medger i några lägen söder om Idrottsvägen kantstensparkering eller korttidsangöring, men detta är inte beslutat. Längd på en p-ficka längs gatan skulle kräva 7 meter och en separat gångbana innanför. Parkeringen utreds fortsatt av kommunen.

Angöring och korttidsparkering

Med utbyggt förslag, kommer hämta/lämna-funktioner att flyttas från den östra sidan till den västra.

Hämta- och lämna och korttidsparkering ger ca 15 platser platser. Angöring för färdtjänst sker i en rundkörning norr om godsmagasinet.

Tillgänglighet till vänthall, perrong och hiss

Parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till väntsal och till servicefunktioner på den västra sidan. Likaså ska angöring för personbil till perrong och till hissar på västra sidan möjliggöras inom 25 meter från perrong. Längden på en parkeringsplats längs gatan för rörelsehindrade är 6–7 meter.

Anslutning med nivåskillnader

Plattformarna är upphöjda i förhållande till omgivande mark och innebär i sig urspårnings-skydd. Det är viktigt att överbrygga nivåskillnader med små lutningar i längs- och sidled samt att beläggningen är jämn, hårdgjord och halkfri. Passage under järnvägen föreslås få vilplan vart tionde meter med max lutning på 5 % mellan vilplanen. Viss del av trappor upp mot perrongerna kan undantas snöröjning vintertid och då kommer rampernas betydelse än mer att öka.

Nivåskillnader mellan perrong och stationstorg innebär också möjligheter att i utformningen hindra oönskad fordonstrafik upp till perrongerna, vilket är en säkerhetsaspekt.

Godsmagasinet förses med ramper och anslutande trappor. Plats finns på trädäcket framför entréerna för en uteservering mot Svartå Bangata.

Pendlarparkering

Inom planområdet är det inte möjligt att reservera mer än föreslagen yta för markparkering (24-48 timmar).

Planen möjliggör en långtidsparkering med plats för ca 50 bilar. Tekniska lösningar, exempelvis parkering på påldäck (öppet bjälklag) studeras vidare. En idé att se över är om kantstensparkering längs Svartå Bangatas östra sidan kan medges under förutsättning att göra långa parkeringsfickor (7 meter), där bilar inte tvingas backa ut ur p-rutan. Målbilden är att 50 platser ska svara mot behovet. Kommunen anser att goda alternativ finns att parkera i närområdet och avser fortsätta utreda frågan framöver samt samstudera den i relation till föreslaget mobilitetshus.

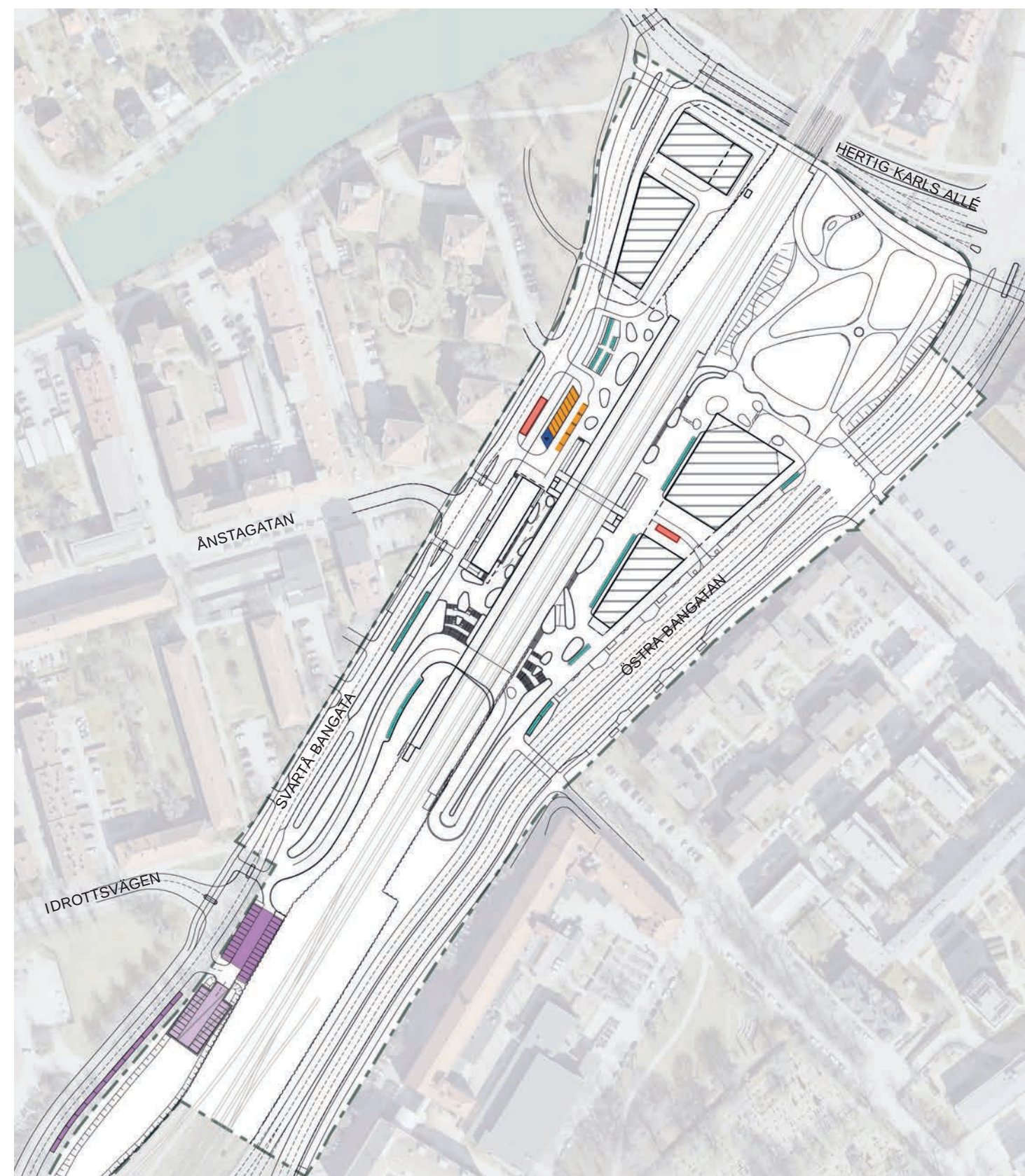
Cykelparkering

Tydliga möbleringszoner för cykelparkering anordnas med god överblick.

Bra cykelparkeringar är en viktig del av infrastrukturen för cykel. Cykelparkeringar föreslås placeras i möbleringszonen (minst 2,0 meter bred) utmed planteringsytan längs med fasader eller möbleringszoner mot cykelstråken. Cykelparkeringarna ska vara säkra. Invändig cykelparkering i godsmagasinet kompletterar utbudet med ytterligare 110 platser. Norr om godsmagasinet tillskapas en centralt belägen cykelparkering, inramat av häckar.

Kommunens beräkningar ger erforderlig mängd utvändiga cykelplatser uppgår till ca 340 stycken, fördelat till ca 180 platser på östra sidan av spåren och ca 160 på den västra. Kommunen planerar för att 50 % av platserna ska vara under tak.

Förslaget tar höjd för att medge viss flexibilitet att minska eller omfördela parkering utmed planteringar vid byggrätterna, då entrélägen för ex. cykelrum ännu inte har bestämts. I förslaget är inritat 255 platser under cykeltak och 216 platser utan tak, totalt 471 platser.



Analysdiagram parkering och angöring

- | | | | |
|-----|---------------------------------|--|-------------------------------|
| --- | Planområdesgräns | | Långtidsparkering |
| ■ | Befintliga byggnader | | Korttidsparkering/Hämta/lämna |
| ▨ | Fotavtryck byggnader, enligt DP | | Långtidsparkering, på påldäck |
| ■ | Cykelparkering | | |
| ■ | RHP | | |
| ■ | Angöring | | |

Stadigvarande vistelse

Farligt gods kommer fortsatt att passera Örebro Södra. Planförslaget kommer inte att uppmuntra till stadigvarande vistelse inom 25 m från spårmitt. Cykelparkering och enstaka sittplatser för väntande resenärer är förenligt med kraven, förutsatt att det även finns urspårningsskydd i form av perrong. Kompletterande spårskydd avses anläggas mot Eugenparken och mot de västra byggrätterna.

Uppställningsplatser räddningstjänst

Behov av uppställningsplats och fri väg för räddningstjänsten ska säkerställas. Uppställningsplatserna ska fungera för räddningsinsatser mot plattformarna vid en eventuell olycka. Ett räddningsfordon får bra tillfartsväg. För att lämna området krävs dock vissa backande rörelser.

Trafikverkets spårområde och plattformar

Trafikverket behöver access till sitt område för för angöring, säkerhet och drift och alla dessa funktioner ska säkerställas. För säkrare plattformar ska inte behöriga fordon förhindras att ta sig in på plattformen.

För att stärka säkerhetsmiljön behöver gränsen mellan de olika trafikstråken och angöring till plattform eller mellan plattformar och omgivande trafik eller hållplatser förstärkas. Denna gräns ska göras tydlig så att ansvars- och säkerhetsfrågor blir entydiga. Detta kan ske genom en fris eller med nivåskillnader i gränsen. Sådana åtgärder säkrar att inga fordon av misstag kör in på plattformen, med risk att falla ner på spåret. De bidrar också till att styra så att resenärslöden mellan plattform och omgivning blir tydliga. Mot spåren ska alltid finnas en säkerhetsszon med en taktill varningslinje mot den del av plattformen där resenärerna vistas.

Nyttotrafik tyngre fordon

I detta arbete har körvägar för byggrätterna utretts på en principiell nivå. Behovet av lastplatser för byggrätterna avses att utredas i kommande markanvisningar. Anöring sker inom kvartersmark. Bra mått, bra sikt vid korsningar och vid utfarter behöver säkerställas. Funktioner som t.ex. sophantering och varuleveranser bör samordnas för att minimera ytor som dessa fordon ska köra på. Branduppställning kan ske på stationstorgen, men framtagandet av lämpliga platser för detta ändamål ska ske i dialog med kommunen.

Inom planområdet ska många trafikfunktioner samexistera och kollektivtrafiken gynnas. Det innebär att lastplatser och infarter till byggrätterna är låsta. Vid de östra byggrätterna kommer det inte att vara möjligt att tillskapa angöringsplatser utmed Östra Bangatan med hänsyn till den trånga gatumiljön.

En vändslinga för 9,5 meter långa fordon (Los) tillskapas norr om den östra byggrätten. Här föreslås också ett läge för garageinfart till ett gemensamt underjordiskt garage i det fall en exploatör önskar bygga ett garage. En möjlighet är då att få till en invändig lastning/lossning. Den östra byggrätten är uppdelad i två volymer ovan mark. Planen medger en möjlig lastficka inom kvartersmark mellan volymerna inom en 12 metersbredd. Körvägen enkelriktas söderut mot Östra Bangatan och p-förbud införs för andra fordon än behörig trafik.

Den västra byggrätten medger inte rundkörning och heller inte att backning tillåts ut mot stationstorgen för nyttotrafik. Plats för vändslinga har tillskapats i detaljplanen tills att andra alternativ befinns tillfredsställande trafiksäkerhetsmässigt.



Analysdiagram branduppställning och riskavstånd stadigvarande vistelse samt TRV:s tillfart

- Uppställningsplats räddningstjänst
- Skyddsavstånd 10 m
- Rekommenderat skyddsavstånd stadigvarande vistelse 25 m
- Tillfarter till Trafikverkets spårområde

KULTURMILJÖ OCH KARAKTÄR

Stadsbilden förändras och nya karaktärsområden träder fram

Stadsbilden kring planområdet har en brokig identitet med skilda karaktärer på den västra och den östra sidan av spåren.

Årsringarna stammar från förra sekelskiftet, både parker, gatustruktur, småindustri och bostadshus, men har därefter berikats främst med bostadsbebyggelse under 1900-talet med mer öppen karaktär på den västra sidan och mer kvartersbunden bostadsbebyggelse på den östra sidan. Delar revs för att ge plats för Conventum Arenas 2008 för publik verksamhet. Tidigare karaktärsområden, som parkerna i norr, har efter flera omdragningar av gator kring stationsområdet, fått ett mer otydligt samband.

Med detaljplanens storskaliga volymer för nya byggrätter och områdets omdaning är det viktigt att se vilka nuvarande och framtida karaktärer och kvaliteter stationsområdet ska flätas samman med upplevelsemässigt/visuellt för att utvecklingen ska bli bra.

Olika karaktärer ska utgöra solida enheter i sig själva, men också samverka med varandra eller kontrastera på ett medvetet sätt. Det finns ingen given identitet som kan gälla, men i mångfalden går det att identifiera gemensamma enheter och hitta inspiration till de gestaltungsprinciper som ska harmonisera med platsens förutsättningar och som tjänar Örebro Södra.

I analysen nedan har ett kringområde till planområdet delats in utifrån karaktärer. Från det har det gjorts en områdesindelning. Se diagram till höger och karta på nästa sida.

1. Den första karaktären, i grönt, är den etablerade parkmiljön med kontakt med å-rummet. Här avses Väståparken och Västå torg, båda kommunala parker. Ur landskapsbildssynpunkt är å-rummets gröna karaktär längs med Svartån av vikt för hela upplevelsen av Örebro som stad, formulerat i flera styrdokument. Parkrummen vid planområdets norra del har potential att flätas samman till ett längre rekreativstråk på sikt. Skalan är lägre och trädtopparna är tongivande.

Delområdet hade tidigare starkare samband med Eugenparken och består av uppvuxna, friväxande träd och gräsmattor och med spårens banvall nära. Eugenparken inkluderas i parkkaraktären som ett medvetet anlagt stadsbyggnadselement och som bör få sin plats i stadsbilden.

2. Den andra karaktären, i mörkrött, består av varierad kulturmiljö med nära koppling till tidig stations- och industrihistoria och som är karaktärsgivande till platsen och som främst sträcker sig i öst-västlig riktning. Här ingår före detta skofabriker, godsmagasinet, Södra allén och vidare koppling sydöst samt i norr, kv. Glasmästaren. Det är byggnader och miljöer som ger möjlighet till intressanta fondmotiv och som berättar en platsspecifik historia.

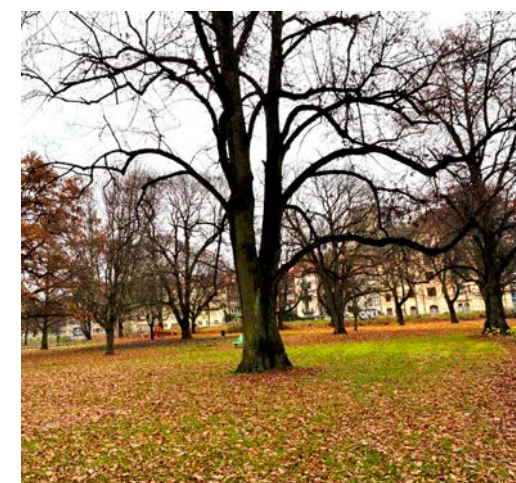
3. Den tredje karaktären, i lila, är modern stadsutveckling i förvandling och med en tydlig ny årsring. Det är en karaktär som förenar de nya, höga byggrätterna och de mer vibrerande stads- och eventkvarter österut. I dessa områden går utvecklingen medvetet i högre skala för att representera centrumbebyggelse, utgöra landmärken och berätta om den moderna och vitala staden Örebro. Volymerna är förenliga med Kv. Krämarens höjdskala. Karaktären kommer att utvidgas mot söder i och med den kraftiga stadsutvecklingen och gå mot en tätare kvartersstruktur.

4. Den fjärde karaktären, i gult, är mer uppbruten planstruktur med övervägande bostadshus och med generös förgårdsmark och öppna gårdsrum som interagerar med Svartå Bangatas gaturum. Byggnaderna ligger inte parallellt med gatan och tvärgatorna möter inte heller rakt på, utan i vinkel med flera platsbildningar i korsningarna. Byggnaderna håller en lägre mellanskala och kulörerna drar åt det ockrafärgade gula hållet. Mellanrummen mellan husen skapar luft i stadsbilden och de stora träden på kvartersmark bidrar till gatuupplevelsen.

5. Den femte karaktären, i ljusare grönt, har utgjorts av en gränsszon mellan infartsled och stadsmiljö och bestått av lite mer ruff naturpark och gräsbeklätt spårrområde. Kanterna definieras av vägbana, spårvall och inhägnader. Där det har varit möjligt, har vertikaler/vegetationsskärmar anlagts, som förstärkt gränsen mellan den östra och den västra sidan av spåren.



Figur 1: Delområde 1-5



1. Delområdet utgörs av en etablerad parkstruktur med friväxande träd, gångar och med god sikt till bebyggelsen intill.



2. Det finns en historik kring tidigare export av gods, främst skor från näraliggande skofabriker som Örnens skofabrik och Oscaria-fabriken. Det stöder en kontakt i östvästlig riktning och med godsmagasinet som nod. Mot norr utgör kv. Glasmästaren ett fondmotiv.



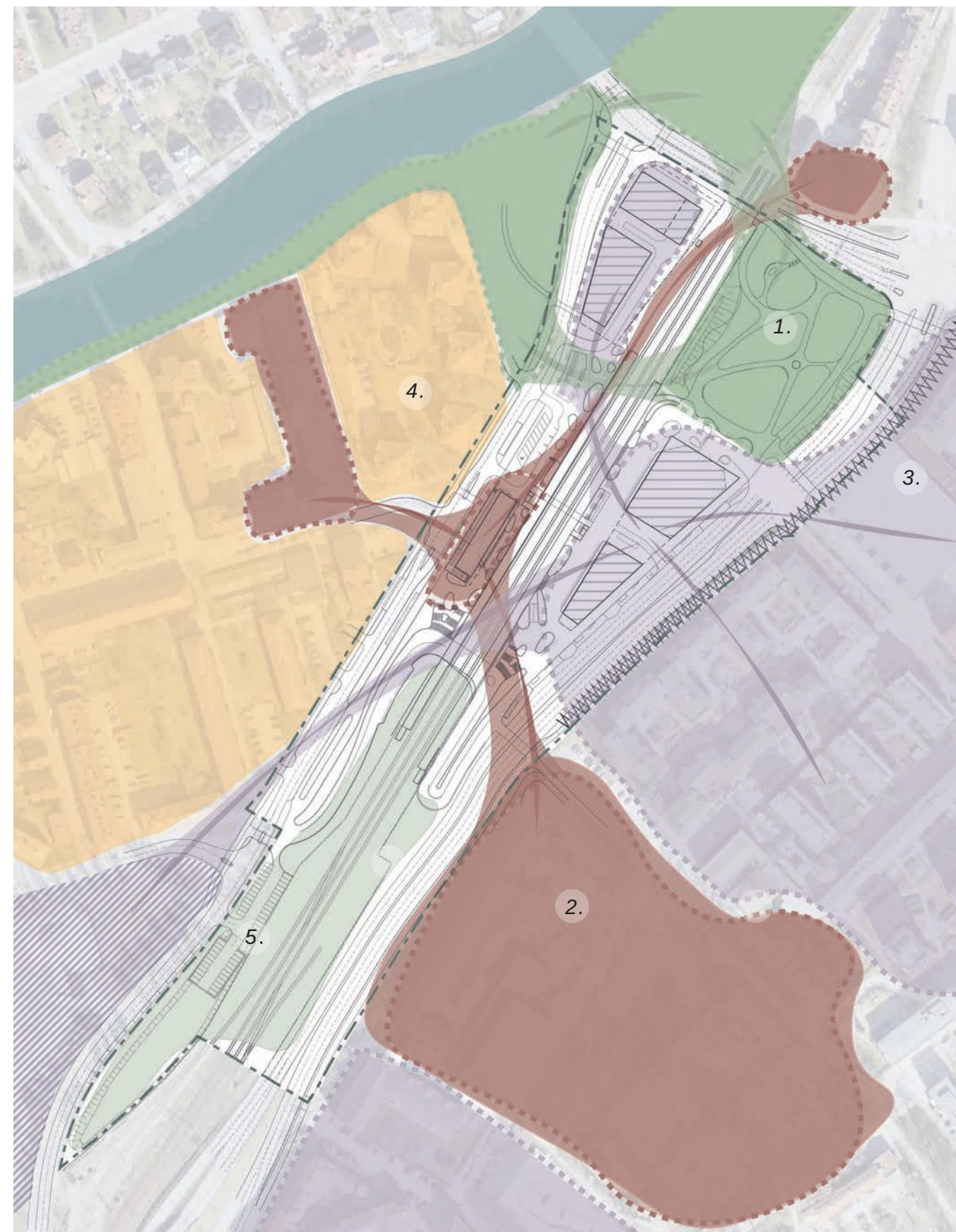
3. Området kännetecknas av högre och tätare stadsutveckling med blandade kvarter där nya årsringar ges plats i stadsbilden. I förgrunden Conventumområdet.



4. På västra sidan stationsområdet, längs Svartå Bangata, finns en mer uppluckrad stad med punkthus i gult tegel, och ljusa, putsade lamellhus. Allt inbäddat i grönska. Sikten mot spårområdet är betydligt öppnare. Träden tittar fram i gaturummet.



5. Grön och mer vild gränsszon mellan infartsled och stadsmiljö



Analysdiagram karaktärer delområden

SIKTLINJER, VISUELLA OCH FYSISKA KOPPLINGAR OCH BARRIÄRER

Nya entréer till området

Att lyfta fram områdets karaktärer ger anläggningen både modernitet och tidsdjup, vilket gör att den som helhet bättre står emot tidens förändringar i stilideal. Det behövs också en upplevelse av luft och kontakt mellan den östra och den västra sidan, där greppet att lyfta fram kulturkaraktärer i stadsbilden kan vara välgörande. Gula prickar på kartan till höger visar ett antal noder/ platser där många kommer att röra sig förbi och som utgör viktiga delar i att skapa en identitetsmässig helhet för Örebro Södra.

Passagen under järnvägen stärker stadsutvecklingen österut

En förbättrad koppling i vardagslivet genom en ny GC-förbindelse skapar rörelse och platskvaliteter intill passagen under järnvägen och trappor, men även ett ökat flöde till Södra Allén och Idrottsvägen. Trapporna tillför ett ökat flöde och visuella kopplingar som binder ihop stationsområdets båda sidor och ger kraft åt stadens utveckling söderut.

Föreslagna entrélägen till byggrätter

Stationsområdet kommer också att koppla an till nya entréer som uppstår där nya fysiska kopplingar i öst-västlig riktning möter stationstorg, nya parkentréer och passage under järnvägenstråket under järnvägen. Medvetenhet om visuella kopplingar kan vara ett verktyg i kommande gestaltungsarbete.

Byggrätterna utgör nya landmärken

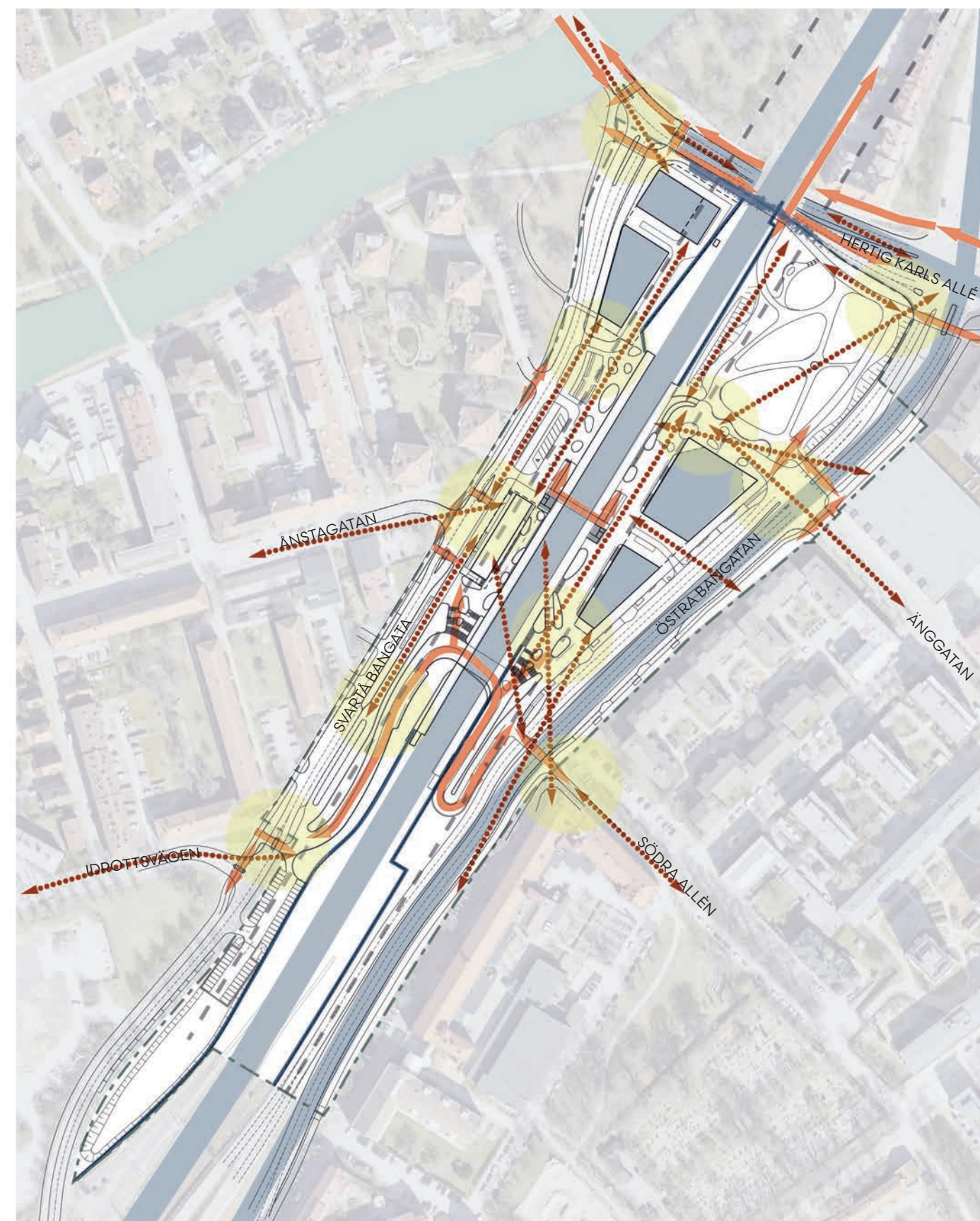
De tillkommande volymerna kräver en hög arkitektonisk nivå som svarar mot läget, med tydliga grepp, men också med medvetenhet om de stadsbyggnadskaraktärer som stationsområdet relaterar till och som ska stärkas. Volymerna blir påtagliga i stadsbilden och signalerar visuella entréer till stationsområdet sett från Östra Bangatan och Svartå Bangata. De fasader som vetter ut mot gaturummet och mot stationstorgen blir viktiga fondmotiv.

Förbättrad orienterbarhet och ökad tillgänglighet

Det ska vara lätt att orientera sig i gågnätet och över stationstorgen och likadels lätt att ta sig vidare in mot söder, till stadskärnan, mot årummen eller eventområdet.

Orienterbarheten kan stärkas genom ledstråk (taktila och visuella) till, från perrongens ramper och målpunkter. Även de upphöjda murarna för de inramade planteringarna fungerar som naturliga ledstråk, liksom kanter i parkerings-/angöringszonen i körbanan. Långa siktstråk och rörelsestråk parallellt med spåren värnas på stationstorgen för smidiga flöden.

- Planområdesgräns
- Befintliga byggnader
- Säkerhetszon spårmit 25m
- Visuell koppling
- Koppling stråk
- Barriär
- Barriär topografi
- Vertikala barriärer
- Noder/platser att utveckla



Analysdiagram siktlinjer, visuella och fysiska kopplingar och barriärer

Planområdets möte med å-rummets parkstruktur

Planområdet gränsar i norr till riksintresseområde för kulturmiljövården, vilket gör både skalmöten och hur gränzoner utformas till en fråga som särskilt kommer att bevakas från kommunen och länsstyrelsen.

Den kvarvarande gröna parkstommen i Väståparken och Västå torg bör lyftas in i det strategiska arbetet kopplat till Örebro Södra och trädstrukturen värnas. I delområdet finns storvuxna träd och utblickar ner mot ån och över till den mer småskaliga bebyggelsen närmast strandkanten. Det kan även bli fråga om trädkompletteringar med fler solitärer för att ”bygga visuellt avstånd ” till å-rummet. Det är också viktigt att kunna tillskapa fler gatuträd utmed Svartå Bangata för att öka skärmverkan från årummet.

Grönskans roll ur stadsbildssynpunkt

För att området ska upplevas grönt och varierat, behöver området länkas samman med gröna strukturer i planområdets ytterområden. Det inkluderar att stärka grönskan i gaturummen och se till hela gatusektionen, även om planområdet på vissa sträckor inte inbegriper motsatt sida av gatan.

Stora resurser kommer att läggas på att etablera planområdets nya gröna stomme. Både gaturum och stationstorg ska komplettera det befintliga gröna hjärtat i anläggningen – Eugenparkens norra del.

Greppet att smalna av Svartå Bangata är värdefullt för att kunna tillskapa vistelsevärden på gatans västra sida och där den gröna förgårdsmarken tillsammans med mötande parkmark bjuder på kvaliteter.

Den västra byggrättens möte i nordväst och Hagatunneln

Särskilt känsligt ur stadsbildssynpunkt är planområdets gröna möte mot nordväst. För resenärer västerifrån Hagabron på väg mot Svartå Bangata eller Hertig Karls allé kan skalmötet med den nya byggrätten riskera att upplevas hårt om inte någon form av förplats/platsbildning tillvaratas med antingen några sparade träd eller nya träd (stepping stones). Här behöver en zon för ny inbäddande grönska definieras. I det framtida markanvisningsarbetet bör bevakas att siktlinjen från Hagabron inte störs av den nya byggrättens trafikfunktioner, d.v.s. att de inte hamnar visuellt exponerat från gaturummet utan dras tillbaka. En fråga i planskedet är att tillse att för höga, hårdgjorda och branta kanter ner mot Hagapassagen under järnvägen kan minskas. En möjlighet i kommande markanvisning är att kvartersgatan ges en kraftigare lutning (sänkas med 1,5 meter mot norr) för att tillskapa bättre kontakt mellan GC-stråket utmed Hagapassagen under järnvägen och kvartermarken.

Svartåborg är en värdefull tillgång

I förslaget har anpassningar gjorts av gångstråkets gragning på västra sidan av Svartå Bangata för att frikoppla stråket från gatukant, tillskapa större grönytor för nya gatuträd och leda in fotgängare i Väståborgs parkrum för fler upplevelsevärden.

Parken Svartåborg spås få en ökad betydelse för fler som en alternativ lugn oas i soligt läge. I sidoprojekt föreslås parken ges omsorg som en plats att besöka för de resenärer som har gott om tid.



Bild 1. Drönarvy över planförslaget med årummet till vänster ibild - ska kompletteras med fler träd. Tengbom/Doubleaction

GRÖNSTRUKTUR

Eugenparken får en roll som kvarterpark

I förslaget kommer kvarvarande parkdel, den största, bilda stomme i en ny parkkontext.

Norra delen av Eugenparken rustas upp, där trädens stomme blir kvar, men stråk och formspråk ses över. Den befintliga rollen som stationspark behålls och förstärks. Parken ska erbjuda ett representativt första intryck och vara en grön passage för resenärer till och från tågen. Förhoppningen är också att den nya Eugénparken ska locka till längre tids vistelse i linje med stationsparkernas tradition av att locka flanörer, erbjuda lugn och ro, och vara arena för möten mellan stadens invånare.

Platsen kommer dessutom att få en ny roll som kontorspark med passage till och från sin arbetsplats, och även möjlighet till paus och återhämtning under arbetsdagen.

Att stärka Eugenparken roll som kvarterspark att flanera genom, svarar mot behovet av medelstora parker i denna del av staden. Kommunens riktvärden är att boende maximalt ska ha 200-300 m till en kvarterspark.

Så många befintliga träd som möjligt sparas. Cykelbanans dragning anpassas till de befintliga träden och kan smaltas av lokalt till 4,5 m. Träden ges bästa förutsättningar med förnyade växtbäddar. Flytt av valda träd från södra delen av Eugenparken till den norra övervägs med hänsyn till trädens höga ekologiska värden.

Det är, utifrån fördjupad översiktsplan och pågående översiktsplanarbete (samråd 2025) ett grundat vägval av kommunen att bebygga den södra delen av Eugenparken, trots att Örebro innerstadsparker övergripande är undantagna förtätning enligt Grönstrategin (2017). Den södra delen av Eugenparken utgår och ger plats för nya byggrätter och ett nytt stationstorg på östra sidan spårområdet. Det innebär samtidigt en negativ konsekvens att den Eugenparkens utbredning minskar med ca 30 % och dess historiska koppling till en stationsbyggnad försvagas när stationsbyggnaden rivs.

Delar av parken kommer också att bli mer skuggig än tidigare p.g.a. slagskugga från byggrätterna. Det föder ett behov av fler sittplatser på olika delar av kvarvarande Eugenparken för att erbjuda alternativ utifrån hur skuggan står denna tid på dagen.

-  Fotavtryck byggrätter enligt detaljplan
-  Snabbt
-  Lugnt
-  Parkmark breddas med ett skyddsområde mot spårområdet
-  Parkmark
-  Solig plats
-  Entrétorg/Eugenplatsen
-  Entréplats till Eugenparken
-  Sittmöjlighet
-  Befintligt träd
-  Nyplanterat träd
-  Grön skyddszon/vall med plantering
-  Mur för att dämpa trafikbuller



Analysdiagram organisering Eugenparken - parken utökas mot spåren

Byggrätternas anspråk i förhållande till offentliga rum

Förslaget redovisar fyra byggrätter, som kan nyttjas/byggas med flera fastighetsägare, men ändå få gemensamma funktioner i bottenplan. Byggrätternas konkreta utformning blir en senare uppgift, men hur dess funktioner ska berika de offentliga stadsrummen behandlas nedan. Byggnadernas tillkomst berättigas av att de bidrar till högre flöden och därmed ökad trygghet och förväntas höja den kvalitativa upplevelsen av Örebro och av stationsområdet.

En hög grad av offentlighet innebär att de offentliga rummen runt byggrätterna upplevs som allmänna mot gaturum och mot stationstorg och perrongstråk. För att säkra detta, har kommunen mot stationstorgen och mot stadsgatorna satt en gräns för kvartersmark i eller en halv meter utanför husliv. I gaturummet mellan byggrätterna föreslås marken utgöras av kvartersmark, men med servitut för allmänhetens passage och fortfarande med en hög grad av stadsmässighet och krav på grönska.

Kommunen har också formulerat tydliga funktionskrav för stationstorgen och för den framtida Eugenparken. Den nya bebyggelsen ska locka till närvaro och ett aktivt stadsliv. Här är det angeläget att slå vakt om byggnadernas två nedersta våningar som visuellt och mentalt tillhör gatu- och torgmiljön. De trånga måtten gör också att indrag i volymerna kan behöva göras på strategiska ställen med syfte att öka sikten och skapa plats för gående och trafikfunktioner. Det ska vara säkert att passera byggnaderna och flödena ska styras, både på gatusidan och mot stationstorgen.

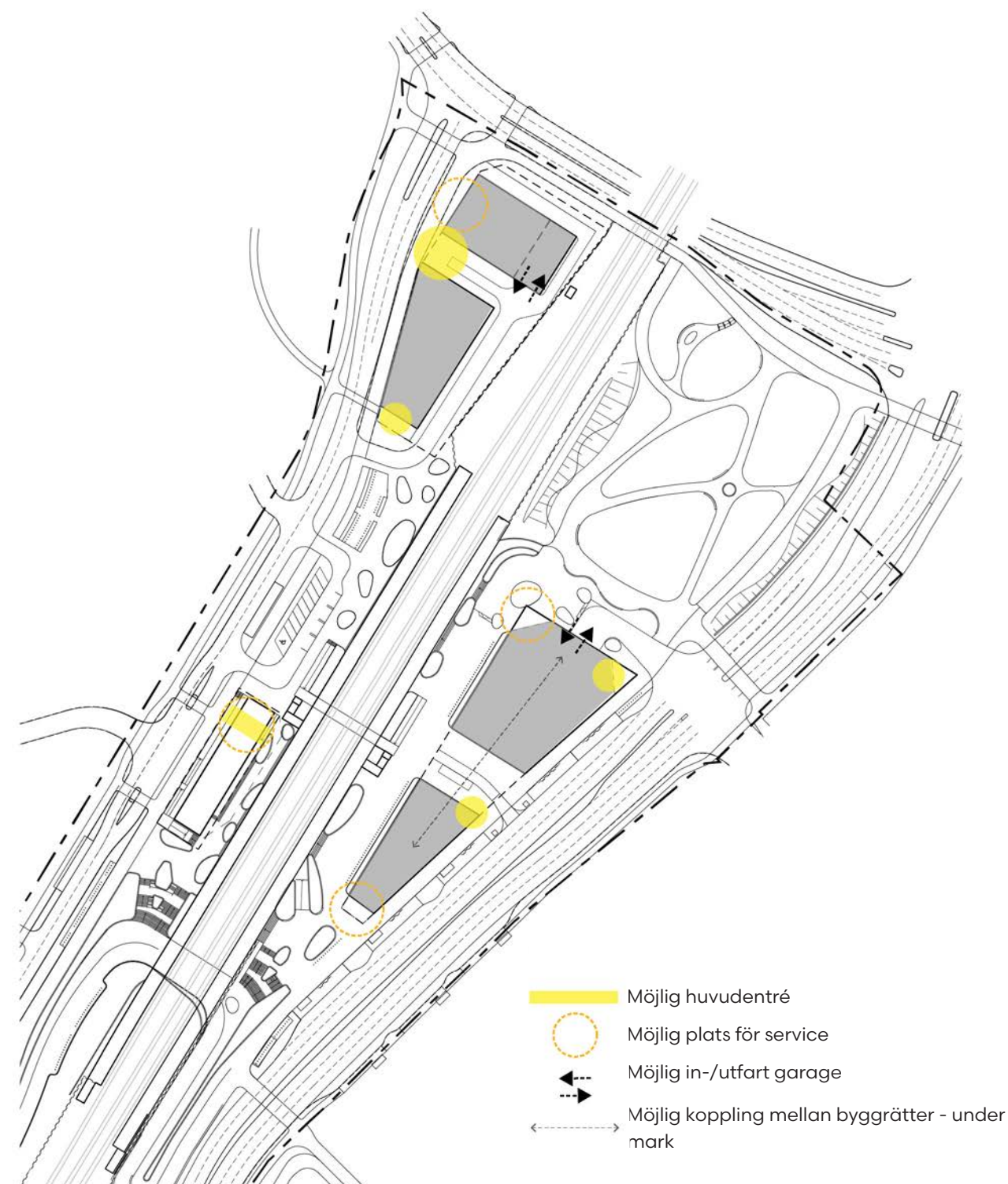
Placering huvudentréer

Entréerna är viktiga komponenter som skapar rytm i gaturummet. De möjliggör ett bra samspel mellan ute och inne och är gränssonen mellan privat och offentligt. Entréer skapar flöden och ger ögon på gatan, vilket är bra ur trygghetshänseende.

Huvudentréer för de östra byggrätterna förläggs väl annonserat från gaturummen, gärna mot norr, där både långsida och kortsida, över hörn nyttjas. Stationsnära entréer för service, möjlig uteservering för lokal/butik kan förläggas utmed byggrätternas kortsidor i söderläge och utanför säkerhetszonen på 25 meter. Sekundära entréer och cykelrum kan placeras mot perongstaken, byggnadernas långsidor. Se utsnitt karta till höger och illustrationsplan.

Parkering tillhörande byggrätterna

Det kommer an på byggherrarna att redovisa hur angöring till byggrätterna ska anordnas och hur parkering ska lösas, genom möjlighet till garage. RHP förutsätts tillgodose inom kvartersmark. Örebro kommun avser att styra kraven i kommande markanvisning. Kommunen kommer att uppdatera parkeringsnormen under nästa mandatperiod med flexibla och lägre parkeringstal, där goda möjligheter till kollektivtrafik och cykelpendling medger möjlighet till ett lägre/lågt parkeringstal.



Förslag och gestaltning

Förslag och gestaltning

GESTALTNINGSPRINCIPER

Ett sammanlänkande golv

Örebro Södra upplevs som en helhet med en sammanhållande gestaltning med tidlösa material i kombination med moderna uttryck

Förslaget bygger på en organisation av flera mindre och avlånga stadsrum, stationstorg, som länkas samman av tydliga stråk för gång och cykel utmed gaturummen. När stationsbyggnad rivs och väntfunktioner flyttas från den östra sidan till den västra, nya byggrätter tillskapas som nya landmärken på båda sidor om spåret, förskjuts jämvikten till att båda sidor blir jämbördiga bärare av en stadsmässig stationsmiljö. Stadsrummen ska upplevas som framsida både från perronger och tåg samt från stråk och omgivande gator.

Gestaltningen av Örebro Södra har utgått från behovet att i den brokiga miljön hitta något enande element, som samspelar med omgivning i färgskala, material och platsens identitet. Intill Örebro Södra och utmed årummet, finns en gul, jordfärgad färgskala, inte minst i den tegelarkitektur som finns i staden med Hagabros punkthus. Dagens gula stationsbyggnad utgår, men temat med ockrakulör kan återkomma som del i platsens framtida karaktär och omtolkat i nya material.

Ambitionen är att skapa ett stationsområde med karaktärsfulla miljöer där det sammanbindande elementet för torgmiljöerna blir dess golv, där marktegel i en milt varm gul färgskala ger omsorg för resande. Teglet blir identitetsmarkör inom hela området då det återkommer som friser i GC-passage under järnvägen. Det gula markteglet är ett signum och svarar väl mot stadens kulturhistoria som arbetarstad, men skiljer sig åt från Örebro Central och dess röda tegelinslag. Vertikala ytor såsom murar och trappor består av granitblock och cortenmurar som kompletteras med grönska.

Materialen är valda utifrån att de ska stå sig under lång tid framåt. Den nya tunnelpassagens murar på gatusidan inspireras av den grova beklädnadssten i granit som funnits på stödmurar i kant mot järnvägsområdet.

En enkelhet eftersträvas hellre än för många typer av uttryck och material. Ett sammanhängande markmaterial skapar tydlighet och orienterbarhet som bidrar till enkla byten mellan trafikslag.

Formspråket är genomgående mjukt.

Byggrätterna utförs med hög arkitektonisk verkshöjd, som motsvarar platsens dignitet och den exponering de höga byggnaderna får i stadsbilden. Örebro Södra är inte bara en pendlarstation, det är en framtida arbetsplats och ett möjligt hotelläge. Området införlivas i innerstadskaraktären och skapar miljöer för människor under fler av dygnets timmar. Det ger ökad attraktion och ökad trygghet för stationsområdet. I vidare arbete tillses att byggrätterna inte skapar baksidor mot stationstorgen och att passagera på kvartsmark upplevs inbjudande för allmänheten att passera som alternativa stråk.



Bild 1. Platsbild på befintlig beklädnadssten i granit i stödmur mot spåren på västra sidan.

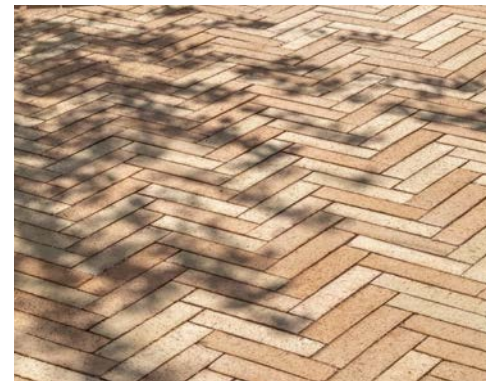


Bild 2. Teglet blir identitetsmarkör för Örebro Södra. Det mjukt gula markteglet skiftar i färg på ett naturligt sätt genom bränningen. Källa: Gestaltning: MASU Planning. Foto: Kristine Autzen. Används med tillstånd för detta projekt.



Bild 3. Referens torgbildning i marktegel i vacker kontrast till grönska. Källa: Gestaltning: MASU Planning. Foto: Kristine Autzen. Används med tillstånd för detta projekt.

GESTALTNINGSPRINCIPER

Gröna öar

Grön stationsmiljö som en modern motsvarighet till järnvägspark med gestaltad grönska i gröna öar.

En av Örebro Södras bärande identiteter är en grön stationsmiljö med en lummig stationspark; Eugenparken. Stationsmiljön var en av stadens stoltheter, en representativ miljö och det första ansiktet utåt.

Den norra delen av Eugenparken uppgraderas med nya yskikt, ny belysning, prunkande planteringar och utrustning som spelar som en ny årsring mot det äldre trädbeståndets tidsdjup.

De gröna karaktärerna utvecklas både i gatumiljön, i de olika parkerna och på stationstorgen och perrongstråken som en modern fortsättning på den historiska stationsmiljön med järnvägspark. De gröna identiteterna stärks och utvecklas utifrån vilket karaktärsområde platsen ingår i.

Grönskan ges plats på torget i form av gröna öar som skapar rytm i stadsbilden. Upplevelsevärden ges i träd- och buskträdsplanterade upphöjda bäddar i gränsen mellan torgstråken och perronger på båda sidor. Kanterna görs sittvänliga för enstaka platser i den omfattning som är lämplig med hänsyn till riskaspekten.

Trapporna ner till g/c-passage under järnvägen placeras intill gröna öar och är vända mot söder. Trappanläggningen utvecklas med gradänger, vilka erbjuder alternativa sittplatser för resenärer i väntan på tåget och likaså ökad trygghet för de som rör sig genom passagen.

Förslaget bygger på att skapa ytor som är multifunktionella, sociala platser som kombinerar ekologiska tjänster, exempelvis dagvatten- och skyfallshantering.

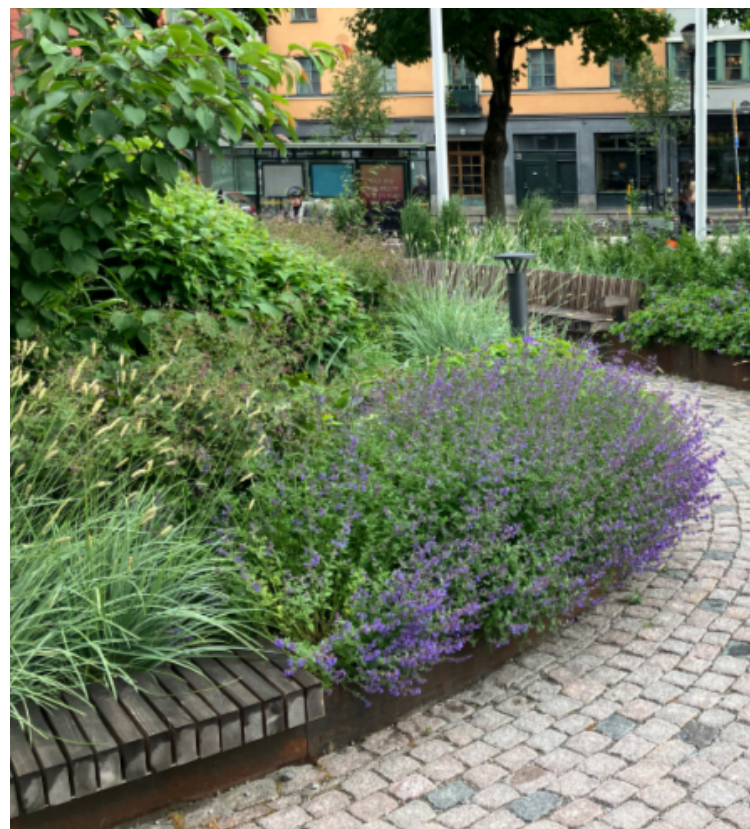


Bild 1. Referens gröna öar med prunkande grönska och överblickbar höjd och med kanter av korten och infällda sittplatser.



Bild 2. Referens tapetgrupper i järnvägsparken i Norrköping, som bildar öar i gräsmattorna. I konceptet omtolkas tapetgrupperna som gröna rumsbildningar på ett torggolv.

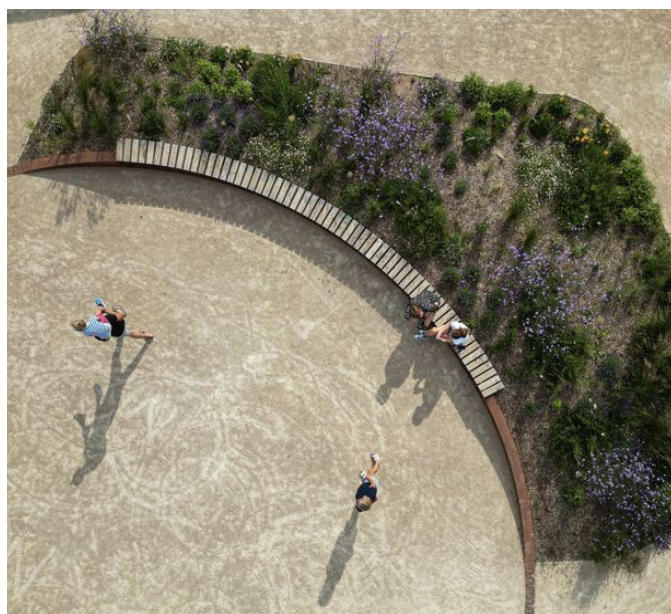


Bild 3. Referens gröna öar med bred kortenkant och med sittplatser i bra solläge samt läge och med mjuka radier i form-språk. Källa: BD Landscape Architects and Jack Hobhouse



Bild 4. Även stilidealet i järnvägs-parkens stora bågar i gångsystemet, har inspirerat bärande idé.



Bild 5. Konceptskiss med gradänger och trappor i soligt läge mellan passage och stationstorg.

GESTALTNINGSPRINCIPER

Arvet från skofabrikerna

Platsens industrihistoriska arv sammanlänkar och skapar identitet och bildar grund i kommande konstprogram

Godsmagasinet centrala läge inom området minner om den skoindustri som tidigare varit ett signum för Örebro. Här lagrades skor innan de fraktades vidare ut i landet med tågen, och omgivande äldre fabriksbyggnader såsom Örnens skofabrik och Oscariafabriken är del i stadsbilden sett från perrongerna.

Denna hantverks- och industrihistoriska koppling föreslås lyftas fram som ett övergripande tema i en framtida gestaltning genom att hämta element från skoindustrin och placera dem inom stationsområdet. Det kan utföras mer subtielt exempelvis som en del av mönsterläggningen av det gula markteglet, öar som skapar skoliknande former och som kan upplevas från ovan eller i cortenmurarnas mönstrering. För det kommande konstprogrammet så föreslås skotemat återkomma som en del av utsmyckningen av passagen under spåren och på stationstorgen.



Bild 1. Inspiration namn och skyltar.

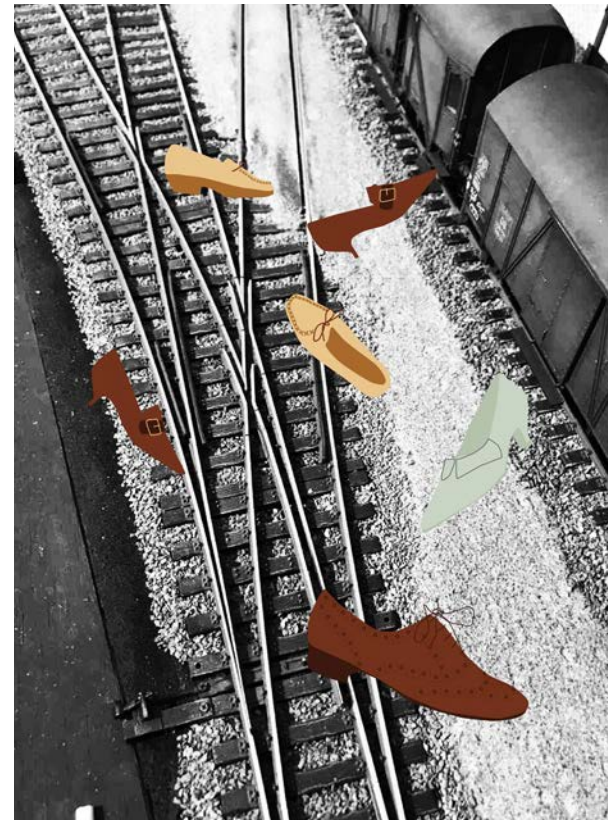


Bild 2. Konceptskiss skoformer. Tengbom.



Bild 3. Inspirationsbild mönsterverkan i beläggning som kan ses från håll och från högre höjd.



Bild 4. En av alla de hantverksmässiga skomodeller som tillverkats på Oscariafabriken. Källa: Örebro länsmuseum



Bild 5. Inspirationsbild skokartong från Oscariafabriken. Källa: Örebro länsmuseum



Bild 6. Foto av en av alla hantverksmässiga och eleganta skor från Oscariafabriken. Detaljer som håltagning och formspråk kan inspirera. Källa: Örebro läns museum.



Bild 7. Inspirationsbild skokartonger och exponering skor i en skobutik.

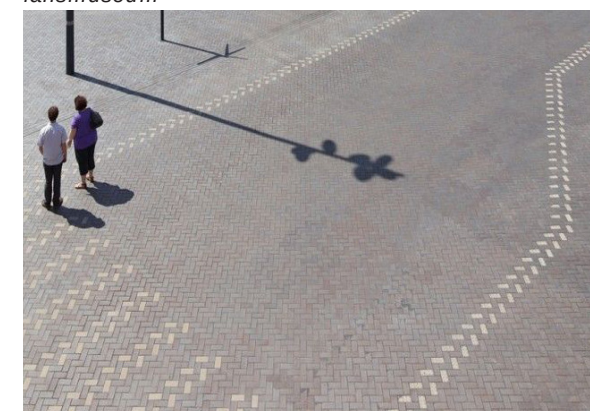


Bild 8. Inspirationsbild till hur sömmar och ornament med tema från skor kan vävas in i tegelgolv.

EKOSYSTEMTJÄNSTER OCH BIOLOGISK MÅNGFALD

Förslagets tydliga inriktning är att Örebro Södra fortsatt ska vara en grön station , där alla gröna tillägg utgör del i grönstrukturen och där trädens framtida krontäckning ska utgöra 30%. Förslaget utvecklar olika gröna karaktärer som förstärker varandra och medger en bredd av ekosystemtjänster. När Örebro kommun har inventerat vilka befintliga träd som kan flyttas inom området, ges också möjlighet att värna redan etablerade ekologiska värden i trädbeståndet, tex. välja ut vilka livsdugliga träd (inte riskträd eller sjuka träd) som kan flyttas från Södra delen av Eugenparken till annan lämplig plats.

Andel park som Örebro kommun blir huvudman för (inklusive skyddszoner) ökar i areal mot dagens situation och ger kommunen bra förutsättningar att aktivt stärka biodiversiteten i området.

Blågröna lösningar ger multifunktioner

Förslaget uppfyller målsättningen att arbeta med blågröna, naturbaserade lösningar (s.k. BGG-system) i stället för slutna tekniska system. Åtgärderna utgår från naturens egen förmåga att möta samhällsutmaningar och utformas som multifunktionella lösningar som stärker flera ekosystemtjänster samtidigt.

Klimatförändringar och förlust av biologisk mångfald är tätt sammankopplade och det är även lösningarna. Genom sin multifunktionalitet och robusthet förstärker och kompletterar naturbaserade lösningar framtida osäkerheter. Vid både gatumark och på stationstorgen, på parkeringar för bil och cykel leds vattnet till regnbäddar. Fördröjning under mark sker i kombination av skelettjordar, planteringar och i öppna system.

Reglerande ekosystemtjänster stärks

För vattenreglering och översvämningsskydd stärks funktionen i och med anläggandet av torrdammen/översvämningssparken. Torrdammar och grönytor som håller kvar vatten längre i landskapet, mildrar effekter av torka samt reducerar risken för översvämningar, ras och skred. Växters rötter binder jorden och stabiliserar marken. Torrdammar och öppna dagvattenlösningar bidrar även till rening och fördröjning av dagvatten, samtidigt som de kan utformas för att gynna biologisk mångfald och skapa attraktiva miljöer. Detta bidrar även till att avlasta det kommunala vattensystemen.

Stödjande ekosystemtjänster

Områdets stödjande ekosystemtjänster stärks genom att öka artdiversiteten och medvetet arbeta med biologiska mångfald. Dessa tjänster bidrar till att reglera klimat, vatten och andra miljöprocesser. Det gäller artval för gatuträd, val av framtida parkträd i Eugenparken och Stationstorgen, samt ökad artrikedom i busk- och fältskikt. Biodiversa områden med hög art-, habitat- och genetisk variation är mer stabila och motståndskraftiga mot störningar som klimatförändringar och sjukdomar. En hög biologisk mångfald ger en säkrare leverans av ekosystemtjänster över tid.

Utveckling av livsmiljöer och spridnings-samband ska särskilt stärkas utmed årummet och via spridningssamband i Södra Allén. Det ingår redan i Örebro kommuns strategiska arbete. Hur kopplingar in mot stationsområdet görs konkret, blir en fråga att ta vidare i samarbete med ekolog.

Artrikedomen bland träd och buskar ökas inom området och dessa stråk kan fungera som värdefulla habitat och spridningsvägar. Invasiva arter motverkas. Del av södra området utgörs av ängsytor.

Inhemska arter prioriteras, men kompletteras med ett brett urval av andra arter för att öka anpassningsförmågan. Träd som behöver tas ned återanvänds som faunadepåer i parker.

Vårlök som krokus och andra tidigblommande arter är viktig födokälla för bin och kommer fortsatt vara en viktig våraspekt i Eugenparken och på stationstorgens öar.

Träden sänker bullernivåer

Ökad andel grönyta och lövrik vegetation bidrar även till att sänka bullernivåer i den byggda och trafikerade miljön.

Träden bär många värden

Äldre träd bevaras i möjligaste mån då de har höga ekologiska värden samt är identitetsskapande och innehar ofta ett kulturhistoriskt värde. Dessa bidrar till människors välbefinnande, identitet och upplevelse av platsen.

Förslagets gestaltningsidé är också att med olika grepp spara och framhäva särskilt vackra och betydelsefulla befintliga träd i området.

Minnesträdet i Eugenparken värnas och kan också lyfts fram i vidareutvecklingen av gestaltningen.

På stationstorgen ingår en variation av uppstammade träd men också en större andel lägre buskträd, flerstammiga träd med starka höstfärger, spännande blomning och arter som med sin fruktsättning ger födokälla till fåglar och insekter.

Hälsoperpektivet och upplevelsevärden

Parker, gröna stråk och vattennära miljöer skapar platser för social interaktion och gemenskap. Kopplingar till Eugenparken, åstråket och vidare mot parkstrukturen utmed Södra allén samt parker och rekreationsområden i södra Örebro stärks tack vare de förstärkta kopplingarna för fotgängare och cyklister genom området. Närheten till grönområden förbättrar fysisk och mental hälsa genom möjligheter till rörelse, återhämtning och naturkontakt.

Eugenparken får en förstärkt roll som kvarterspark och åstråkets kopping till planområdet utvecklas när den nya passagen ger möjlighet att passera i öst-västlig riktning. Det ökar närheten och fler ges tillgång till befintliga stadskvaliteter.

Nya karaktärer och kvaliteter tillkommer för upplevelse och ökad trygghet.

Det är Örebro kommuns intention att i vegetationsval och utformning bidra till större variationer i estetiskt uttryck, årstidsupplevelser och sinnesintryck. Eugenparken föreslås få en damm med fontän för att med vattenspel ge motvikt till trafikbuller i området, som inte går att bygga bort.

I kommande markanvisningar för byggrätterna kommer kommunen att styra kvartersmarkens möte med torg och även hur grönska på kvartersmark ska anläggas. På det föreslagna mobilitetshuset i den nordvästra byggrättens fasader kan en lämplig yta utgöras för att anlägga vertikal grönska (växtvägg).

Attraktiva och biologiskt rika miljöer stärker platsens identitet, besöksnäring och människors känsla av tillhörighet.

Illustrationsplan



- | | |
|--|---|
|  Bevarade träd |  Öppen gräsyta |
|  Nya träd |  Planteringsytor |
|  Planområdesgräns |  Byggrätter |
|  Stängsel |  Torgyta |



0 50 100
METER

Illustrationsplan över hela planområdet

TORG OCH PERRONGSTRÅK

Stationstorgen och perrongstråken bär stationens nya identitet.

Stationstorgen och perrongstråken övergår sömlöst i varandra. Det är det första tågresenären möter och har därför dignitet som områdets representativa framsida/finrum.

De bildar en ny komponent i stadsbilden med modern prägel och utgör också ett sammanbindande karaktärsområde på den östra och västra sidan. Funktionerna kommer delvis att skilja sig åt, men formspråket ska vara igenkännbart och torgen på båda sidor lika viktiga att utgöra en välkomnande och stadsmässig miljö.

Perrongstråken är som stadsrum avlånga och ligger parallellt med perrongerna. De hjälper till att annonsera stationsområdet och perrongerna från gaturummet. De ska upplevas i ögonhöjd och organiseras med en stadig rygg mot perrongen i form av inramande upphöjda planteringar, som växlar av med ramper och trappanslutningar mot torgens centrala del, vilken hålls öppen och där flödena antas vara stora. Med syfte att skapa rumslig variation, växer ytan ut till några, mer öppna torgbildningar med siktlinjer i östvästlig riktning.

I söder har stationstorgen en andra gemensam nämnare i form av trappanläggningarna ner mot passage under järnvägen. Trapporna har gjorts flacka och med vilplan för att få ner så mycket ljus som möjligt och förbättra den visuella kopplingen för ökad trygghet. Trapploppen bryts av genom gröna öar med lika utformning och växter som stationstorgens.

I kommande avsnitt har stationsmiljön delats upp i platser och stråk för att närmare beskriva deras karaktär och funktion. Namnen är enbart för läsförståelsen i detta dokument.



Inzoomad illustration över Stationstorg och perrongstråk

Eugenplatsen

Eugenplatsen utvecklas som ett gångfartsområde med funktionen att utgöra en viktig nod och en mestadels hårdgjord platsbildning med hög grad av offentlighet. Platsens organisering och utformning ska länka samman de inre perrongstråken med Eugenparken, Östra Bangatan och den nya byggrättens indragna entrévåningar mot norr. Lika viktigt är att platsens utformning underlättar orientering från perrongen mot den stora målpunkten Conventumområdet.

Över Eugenplatsen kommer viss trafik att framföras för att tillgodose byggrätternas behov samt räddningsfordon till både byggnader och perronger. Framfarten av fordon sker på de gåendes villkor. Ytorna kompletteras med friser, pollare och markerade höjdskillnader/gupp, men inte med nivåskillnad på markerad körbana.

Ett övergripande markmaterial i samma varma gula kulör som perrongstråken ger enhetlighet, luft och lugn till platsen. Mötet med perrongstråken är sömlöst. Detaljer vad gäller läggningssmönster och liv i teglets chatteringar förfinas i kommande gestaltningsskeden, men utförandet ska tåla en granskning på nära håll.

I mötet med Eugenparken så övergår torgens markmaterial och möter parkens stenmjölsytor i mjukt böljande bågar som består av granitmur och vågformade bänkar i sektioner med möjliga passager mellan.

Mötet mellan den uppgraderade Eugenparken och det moderna stationsområdet får med parktorget i stenmjöl en flexibel övergång som väver ihop de två karaktärsområdena med varandra, där vistelseytor samlas och som ger ett mer respektfullt möte med den historiska stationsparken.



Bild 1. Vy från den östra perrongen mot Eugenplatsen och Conventum. Tengbom/Doubleaction.



Bild 2. Materialval med stenmjöl och tegel hjälper till att skapa en mjuk övergång i gångfartsområdet mellan Eugenparken och Eugenplatsen. Källa: Foto: Jeroen Musch



Bild 3. Långbänk som vänder sig åt två håll och binder samman Eugenplatsen och Eugenparken. Källa: © Streetlife



Bild 4. Parktorg som övergår i ett gångfartsområde. Källa:© 2026 Bart Ros/ project BoschSlabbers Landscape & Urban Design. Deventer, The Netherlands

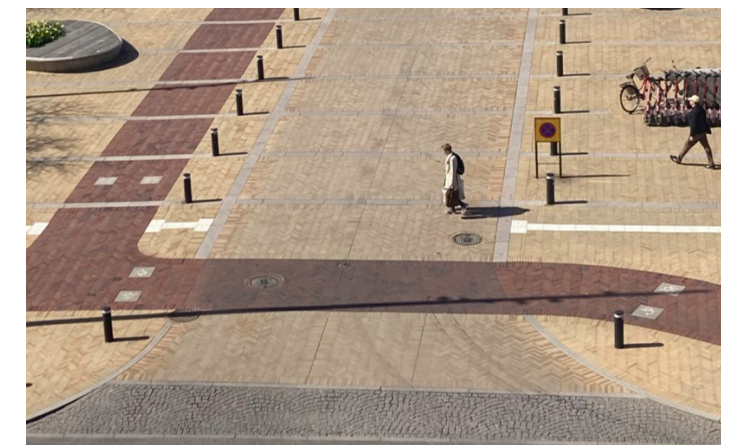


Bild 5. Helsingborgs resecentrum visar hur en platsbildning överlappar en infart från en gata och hur fordonstrafik anvisas med pollare och skyltning.

Perrongstråken

Perrongstråken utgörs av de långsmala torgytorna som löper parallellt med perrongerna på både den västra och den östra sidan av spårområdet. De har en gemensam materialbas med övriga torgytor men har något annan funktion. Perrongstråken utgör de naturliga rörelsestråken till och från perrongen i olika riktningar samt mellan Godsmagasinet/ väntsal, Busshållplatser på Östra Bangatan, Hämta-/Lämnazon och cykelparkeringar.

Stråken utformas som attraktiva och överblickbara rum att röra sig igenom med upphöjda gröna öar som återkommande strukturerande element. Däremot är möbleringen sparsam för att undvika vistelse under längre stunder. För väntande resande har några av öarnas kanter kompletterats med bänkar i solläge.

På båda sidor spåren förses stråken med pollarcykelparkeringar i perrongnära läge för att underlätta snabba byten mellan cykel och kollektivtrafik. Detta stärker platsens funktion som mobilitetsnod och underlättar för vardagspendlaren. Ramper och trappor tillgänglighetsanpassas med kontrastmarkeringar och kompletteras med handledare.

På västra sidan finns angöring för bil/taxi samt korttidsparkering medan endast behörig trafik till byggrätterna tillåts på östra sidan. Här är det viktigt med en tydlighet i utformningen för att undvika att obehörig trafik tar sig in till perrongsstråken. Detta säkerställs genom tydlighet i användandet av olika markmaterial och strategiskt placerade pollare, med skyltning och markerade låga gupp/ nivåskillnader som styr trafiken och bidrar till att hålla nere hastigheten.

Det gula tegelgolvet ger perrongstråken en enhetlig karaktär, men där öarnas former och planteringar skapar variation och rytm. I golvet kan friser och band öka detaljeringen. Mot byggrätternas fasader läggs låga planteringar och utanför dem organiseras cykelparkering i en tydlig möbleringszon. Trafikverkets ståltrappor och hiss över spåren integreras i det övergripande torgkonceptet. Trapporna kan på sikt utgå eller ersättas av en mer permanent trapplösning. Marken vid stålkonstruktionen sänks

och anpassas till stationsnivåns, där markjusteringar invid trappan utförs med lättflynnadsmaterial. Om möjligt, kan trappans stålpartier ges en ny brunröd kulör och trapploppen kan kompletteras med miljöskapande belysning i handledaren. Nya, låga planteringar med bl.a. klätterväxter med vajrar kan ge ett kompletterande blickfång och hindra att ytan under trapporna nyttjas till oönskade aktiviteter. Teknikfunktioner kan förläggas i planteringsytorna. Trappanläggningen ägs och driftas idag och även framgent av Trafikverket.

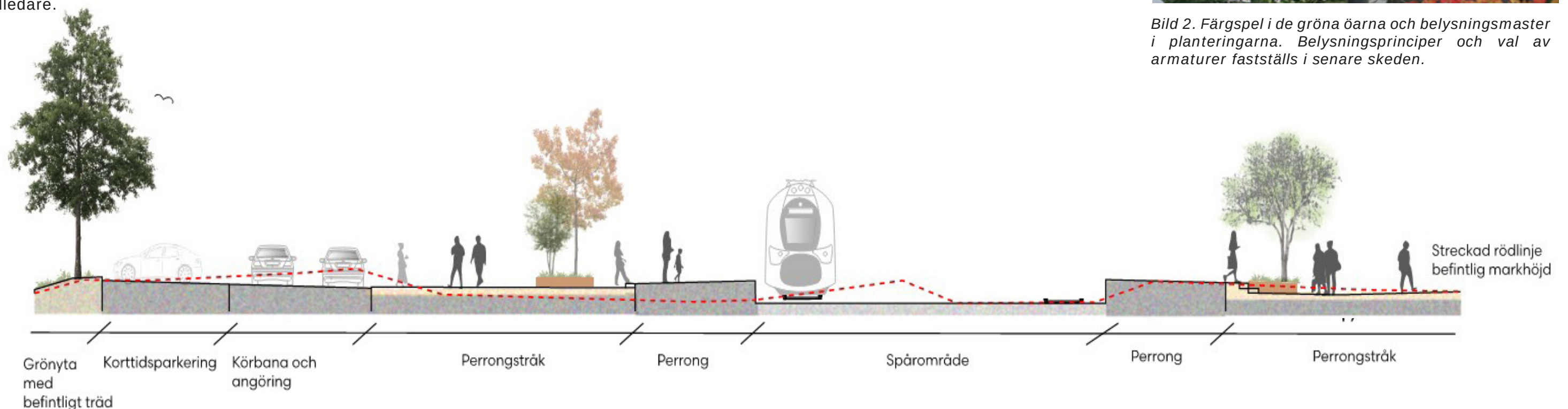
Det är ca 0,3 - 0,5m nivåskillnad mellan perrongerna och de anslutande, nya stationstorgen. Med de upplyfta "öarna" med träd i kan man lätt ta upp nivåskillnaden genom att ha ramper och/eller trappor mellan öarna. Även på plana ytor förekommer de gröna öarna som rumsskapande element med fast möblering.



Bild 1. Öarnas höjd ovan mark kan variera. Dagvatten ska ledas in i planteringarna.



Bild 2. Färgspel i de gröna öarna och belysningsmaster i planteringarna. Belysningsprinciper och val av armaturer fastställs i senare skeden.



Material och utrustning

Planteringarnas funktion är utöver trevnad och gröna identitetsbärare också att öka den biologiska mångfalden inom denna del. Öarnas placering styr undan oönskade trafikrörelser och erbjuder ekosystemtjänster såsom reglering av dagvatten, ökad blomning och födokälla till pollinerande insekter samt bär till fåglar. De kuddlika planteringarna innehåller i valda lägen buskträd och träd för vandrande skugga. Inga buskträd planteras närmre än 10 m från spårmit och höjden närmast perrongen hålls nere. Det ska vara möjligt att se över planteringarna.

Vald utrustning och material ska uppfylla tillgänglighetskrav. Ledstråk i gjutjärn eller korten leder ut från perronger mot målpunkter som hämta/lämna, busshållplatser och mot Eugenplatsen. En platsspecifik dagvattenränna tillför värden.

Cykeltak bidrar till trygg och omhändertagen miljö, för god överblickbarhet kan taken vara transparenta på vissa platser och täta med beklädnad av sedum på andra mindre känsliga platser. Konstruktionen ska vara enkelsidig och flexibel med tillbakadragna stolpar för att passa till låsbara pollare. Konstruktionen kan även försees med cykelpump som tillval.

Ståldetaljer föreslås pulverlackeras i neutral grå eller dovt engelskt röd kulör.



Bild 1. Svängda träbänkar med rygg- och armstöd kan monteras direkt på kortenmurarna



Bild 2. Cykeltak Knarreborg, Hitsa, i nära anslutning till fasad visar hur viktigt det är med sikt genom taket och från fönster, att beakta i husnära lägen.



Bild 3. Referensbild alternativ enkelsidig cykelparkering HITSA Knarreborg med sedumtak för ökad biologisk mångfald.



Bild 6 .Vy från cykelparkering under tak mot hämta-lämnaområdet och Godsmagasinet. Tengbom/Doubleaction.



Bild 4. Cykelpollare Vroom från Vestre i gräsarmerad yta.



Bild.5 Taktila ledstråk i korten eller gjutjärn, Bollnäs.



Bild 7. Detalj på mönsterläggning av markmaterial i kombination med corten-detalj dagvattenränna, kan inspireras av skoidustrins mönster.

Magasinplatsen

Omdaning av utemiljön kring Godsmagasinet sker med hög ambitionsnivå och med respekt för byggnadens och platsens kulturmiljövärden. Temat med lastbryggor framför byggnadens långsidor nyttjas gestaltningsmässigt till omvandlade trädäck med integrerade trapp och rampanslutningar.

Där godsmagasinet möter torgen så behöver marken höjas för att tillgodose enkla flöden som inte hindras av höga nivåskillnader. Granitsockeln kommer därmed att döljas helt eller delvis varför det är extra viktigt att den framhävs där det är möjligt. I befintliga slutna träportar tas nya, glasade entréer upp, vilka bjuder in och möjliggör passage genom och vidare ut från Svartå Bangata till spårområdet.

Detta har bedömts kunna genomföras utan att påtagligt skada byggnaden och möjliggör att Godsmagasinet kan användas för resandefunktioner och framtida behov av resenärsservice. Mot godsmagasinet södra gavel förläggs en ny ramp in till det invändiga cykelgaraget, inhytt i byggnaden och parallellt med gaveln. Mot Svartå Bangata kan lastbryggan fungera som uteservering för eventuella servicefunktioner och i husets norra eller mittersta del kan väntsal inrymmas.

Det sammanhängande golvet i gult tegel ger platsen ett lugnt intryck som dessutom framhäver godsmagasinet röda fasad. Trappsteg i granit och gröna upphöjda öar som återkommer skiljer perrong och torgmiljön åt.

Antalet skyltar och trafikljus bör minimeras i området runt godsmagasinet så för att undvika en alltför stökig miljö på den lilla ytan. Informationstavlor för tågens ankomst och avgång placeras nära trappa och passage för att resenärer snabbt ska kunna få den information man önskar.



Bild 1. Konzeptbild över Magasinsplatsens möte med passagen, Tengbom, 3D-modell.



Bild 2. Referens från Jyllinge idrottsplats av Masuplanning, där friser i granit, både ny och återvunnen natursten har vävts in i tegelgolvet. Källa: Gestaltning: MASU Planning. Foto: Kristine Autzen. Används med tillstånd för detta projekt.

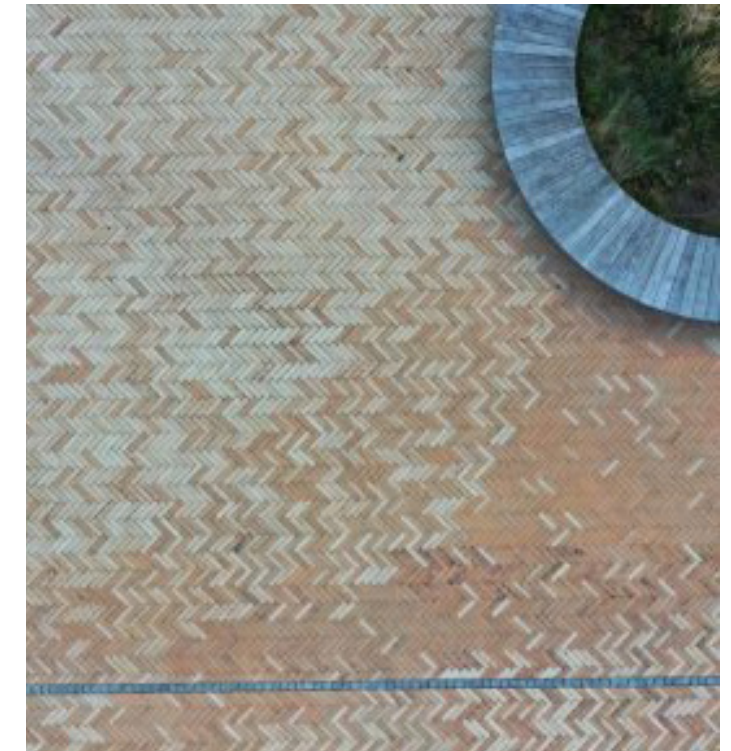
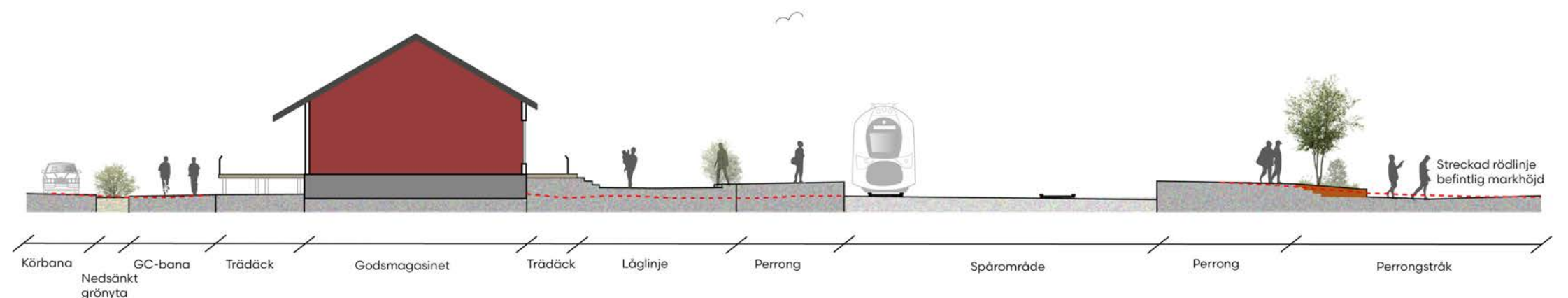


Bild 3. Referens tegelgolv med livfull fiskbensläggning och med inlagda friser i natursten. Källa: Gestaltning: MASU Planning. Foto: Marcel Schwarz. Landezine.



Sektion G-g

Södra stationstorget

I ett gynnsamt solläge på spårområdets östra sida ligger Stationstorg Öster. Här skapas en platsbildning som genom attraktiv utformning uppmanar till längre vistelse och med potential att bli en viktig målpunkt inom området. Utanför riskzon för stadigvarande vistelse adderas generöst med sittplatser i kanten på öarna. Utmed kanten mot GC-banan förläggs en möbleringszon med cykelpollare, men flertalet cykelparkeringar återfinns utmed byggrätternas västra fasader.

I den södra delen av byggrätten kan café- eller restaurangverksamhet inrymmas med möjlighet till uteservering. Stationstorgets södra del består av en trappanläggning med sittgradänger och där några mindre planteringsöar följer med ner till passagens nivå. Trapploppen med mellanliggande vilplan ger god kontakt med passagens nivå och erbjuder även sittmöjligheter i form av gradänger. Torget ska hantera stora flöden, då resenärer passerar på väg till övergångsstället vid Södra Allén eller till flera hållplatslägen för buss utmed Östra Bangatan.

En viktig kvalitet på platsen är den befintliga lönnen som genom omsorg i planeringen och anpassning i uppförandet av de nya byggrätterna kan bevaras och integreras i den nya torgmiljön. Lönnen kan därmed fungera som ett tidigt rumsskapande element vilket är särskilt värdefullt innan den nyplanterade vegetationen har etablerat sig fullt ut.



Bild 1. Inspirationsbild över en uteservering intill en uppglasad bottenvåning, möjligt läge vid södra fasaden på Södra stationstorget.



Bild 2. Illustrerande flygvy mot stationstorget och Östra Bangatan. Fasaduttryck utvecklas vidare i nästa skeden. Tengbom/Doubleaction.

PASSAGE UNDER JÄRNVÄGEN

Passagens gestaltungsprinciper

Den nya gång- och cykelpassagen blir en viktig länk i öst-västlig riktning för stadsdelarna kring Örebro Södra. För att uppnå god komfort och en trygg miljö krävs att passagen sänks cirka fyra meter under spårområdet. Detta medför i sin tur långa ramper för att säkerställa tillgängliga lutningar om högst fem procent och med mellanliggande vilplan. Det trånga utrymmet som uppstår mellan spårområdet och Östra Bangata respektive Svartå Bangata ger gång-och cykelbanan en meandrande rörelse. Smala sidoytor byggs upp som slänter mot bakomliggande vertikala murar och med framförliggande låga murar för att hantera nivåskillnaderna. Passagens gestaltning kräver omsorg och hög medvetenhet om tydliga och öppna siktlinjer för att skapa trygghetskänsla. En viktig ambition är att få ner så mycket dagsljus som möjligt och att skapa visuell kontakt med omkringliggande stadsrum.

Trapporna ner från stationstorgen blir viktiga rumsskapande element. De får en flackare lutning med generösa vilplan. I anslutning till vilplanen integreras grönska samt sittmöjligheter i form av gradänger. Trapporna blir därmed mer än en transportsträcka då de bidrar med att aktivera och befolka passagen.

Vegetationsslänterna förses med låg vegetation och klätterväxter för att undvika alltför höga murpartier, men framförallt för att stärka känslan av en grön stationsmiljö. Varierade planteringar och flerstammiga buskträd föreslås planteras både för upplevelsevärden och en bredd av ekosystemtjänster.

Material

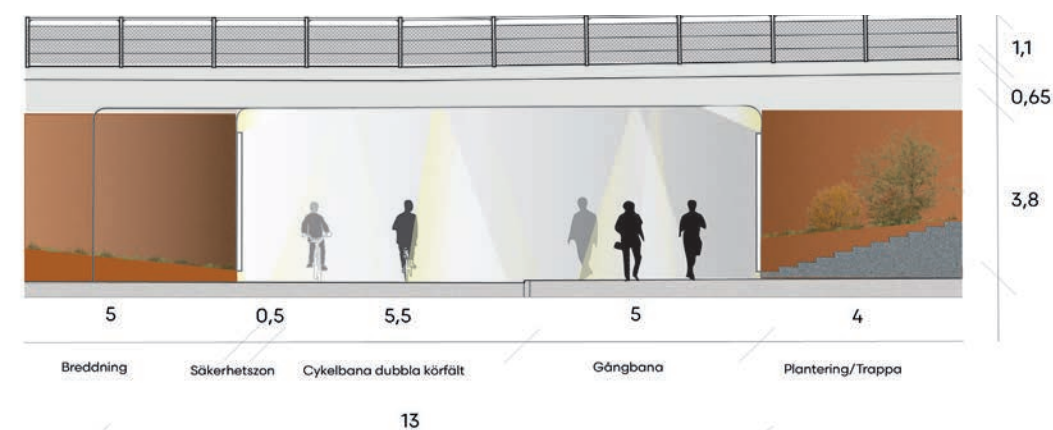
De föreslagna materialen på stationstorgen är viktiga för igenkänning och karaktär. Markteglet och cortenplåten följer även med ner i passagen som friser och som beklädnad av vertikala ytor. Corten föreslås som dominerande material utmed rampens mursidor mot spåren, där radierna blir precisa.

En kompletterande gestaltungsprincip är att stödmurarna på passagens gatusidor ska ha en kontrasterande materialitet. De nya murarna utförs i natursten och ska upplevas stadiga, grova och färgmässigt underordna sig stadsbilden mot Östra Bangatan och Svartå Bangata. Mursidorna bekläds med ljusare grå granit i kvadermönster med genomgående horisontell fog och med råklyvd front/framsida. Stenmurarna kommer att vara väl synliga ovan slänterna mot Svartå Bangata och än mer mot Östra Bangatan.

Trappor mellan passagens nivå och stationstorgen består av krysshamrade granitblock med infälld kontastmarkering och handledare med infälld belysning. Belysningskoncept tas fram i senare skede, med ett medskick att både vägledande och rumsskapande ljussättning också kommer att göra passagen trevlig och trygg.



Inzoomad illustration över passage under järnvägen



Sektion E-e

Passagens östra sida

Den östra sidans GC-stråk gör en 180-graders sväng på vägen upp mot stationstorget vid Östra Bangatan. Svängen bildar en krok, som riskerar att ge kort siktlinje, sämre överblickbarhet och därmed en känsla av otrygghet. Här behöver murhöjden och mötande vegetationsslänter sänkas för att medge ljusinsläpp i "kroken". Därutöver, föreslås GC-stråket vidgas i svängen för att göra kröken mindre skarp för cyklister. En låg, sittbar, radieformad stödmur avskiljer gångbana från den dubbelriktade cykelbanan och syftar till att styra cyklister bort från gångytan. Visuella kvaliteter bör läggas till, bland annat genom att de planteringar som möter släntfot som utgör blickfång. Likaså bör räckestyper väljas som medger sikt ner mot trappor och lägre sträcka. Murarnas utformning tillsammans med medveten ljussättning blir visuellt viktiga komponenter för att skapa rytm och identitet. Klätterväxter och gröna marktäckare kan få hänga ner över murkanter.

Nya trädplanteringar på västra sidan

Passagen under järnvägen på den västra sidan från Svartå Bangata ger med släntutformningen goda möjligheter att tillskapa gröna upplevelsevärden. GC-vägen får en mjuk, bågformad linjeföring och kantas av en låg mur, som håller mötande slänter. Här föreslås nya träd och buskträd samt frodiga och artrika perennplanteringar som skapar en varierad rytm och utgör blickfång. Närmare passagens mynningar, där höjdskillnaden är stor, väljs mer smalkroniga och mindre träd, för att trädens kronor inte ska välla ut över GC-stråket i Svartå Bangatans gatunivå eller blockera sikten mot passagens mynning.

Trädrundel vid passage under järnvägens västra entré blir ett utropstecken

Ett gestaltungs-grepp för att stärka noden vid Svartå Bangata i mötet med g/c-stråkets ramper ner till passagen är att i siktlinjen från Idrottsvägen och Svartå Bangata tillskapar en förhöjande effekt, ett blickfång, som verkar som ett grönt utropstecken i stadsbilden och som kontrasterar mot trädplanteringarna i gaturummet. En planerad trädrundel underlättar orienteringen och utgör också en grön fond sett från gc-stråkets riktning mot markparkeringsytan. Dessa träd måste ge rika upplevelsevärden.

Murar i granit skapar kontakt med omgivande miljöer

Stödmurarna på passagens gatusidor anspelar på tidigare råklyvna granitmurar i beklädnadssten, som funnits mot järnvägsområdet vid Svartå Bangata. De ska skänka ett lugn i stadsbilden.



Bild 1. Vy mot tunnel, Tengbom/Doubleaction.



Bild 2. Exempel beklädnadssten i granit med kvadmönster. Källa: Naturstenskompaniet.



Bild 3.



Bild 4.

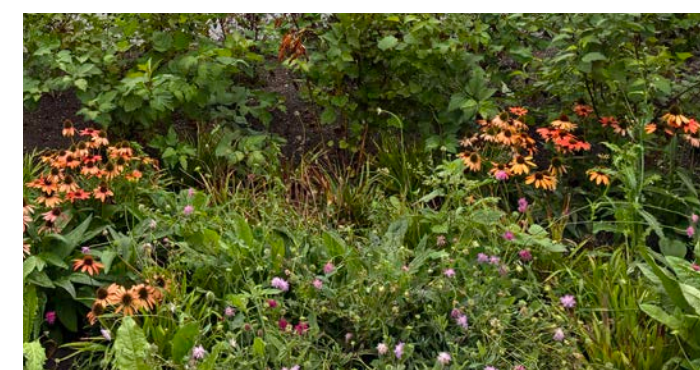


Bild 5. Inspiration växtdynamik och årstidsväxlingar.

Mynning och passage under järnvägen

Passagen får en mjuk, rundad form där man leds igenom utan skarpa hörn. Rundningen underlättar också sikten framåt och mot sidorna, vilket skapar trygghet och känslan av att instängdhet minimeras. Dagtid medger mjuka, svängda väggar att dagsljuset följer med in i tunneln. Ljussättningen kvällstid blir viktig då den kan skapa spännande upplevelser av rummet som ger en extra dimension. Det mjuka, rundade formspråket är också kännetecknande för stationsområdet i sin helhet, med öarna som möblerar torgytorna och leder människors rörelser.

Under järnvägsbron är passagen 26,5 meter lång. Vid mynningarna under bron har markytan utvidgats mot trapporna och radien gjorts vidare för att få ner mer ljus till platsen och in under passagen. Föreslagen minsta bredd är 10,5 meter, fördelat på 5 meters gångbana, 5,5 meter cykelbana och 0,5 m säkerhetszon mot passagens sidor. Siktlinjen föreslås ökas ytterligare mot den östra sidan till 13 meter genom att sektionen breddas och en låg stödmur/glacis förläggs mot cykelbanan. Passagen under bron ges ett konstnärligt uttryck och hela miljön, inklusive undertakutformning ska upplevas som en helhet. Informationstavlor för tåg- och bussavgångar kan komma att sättas upp.

Väggarna i passagen förses med kortenstål med en varierande textur där släpljus bidrar till att ge intressanta effekter. I sekvensen under spåren övergår väggarnas material till ett ljusare uttryck och med ett högre glansvärde, vilket reflekterar mer ljus och leder blicken framåt. Möjliga material kan vara en ljusare, pulverlackerad eller emaljerad plåt med möjliga motiv alternativt till ljusa och blanka keramisk klinker i konstnärlig utsmyckning. Ett medskick för kommande gestaltningsskeden gällande ljusdesign är att passagens undertak också bör integreras i gestaltningen och ges ett mjukt och varmt rumsskapande uppljus.



Bild 2. Exempel klätterväxt som hänger ner från ovan plantering.



Bild 6. Höstfärger

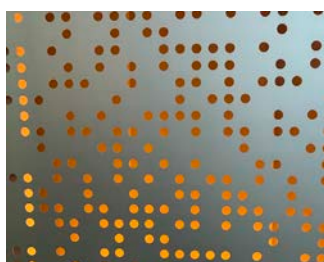
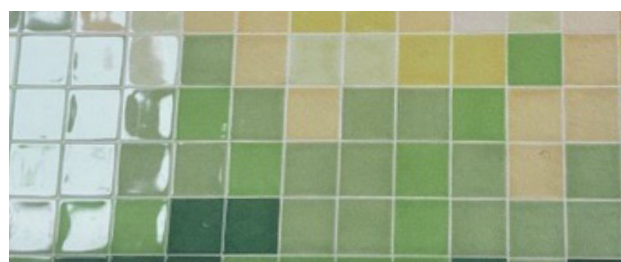


Bild 7. Utstansad plåt med varm ljussättning.



Exempel blankt kakel i en palett passande passagen. Foto på provkarta, Atelier.



Bild 4. Inspiration släpljuseffekt och ljus i rundad tunnelmynning.

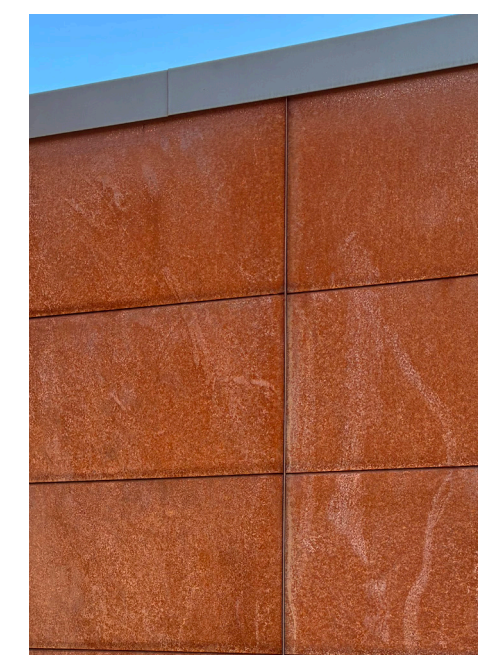


Bild 5. Exempel vägg i korten, Bollnäs resecentrum

Skiss ur 3d-modell där murarnas olika uttryck kan upplevas.

PARKER OCH GRÖNOMRÅDEN

Eugenparken

Eugenparken rustas upp samtidigt som dess befintliga roll som stationspark behålls och förstärks. Parken ger ett representativt första intryck där parkträden från förra sekelskiftet formar parkens stomme medan stråk får nya mer vindlande dragningar. Formspråket förhåller sig både till parkens historiska karaktär och anpassas till dagens funktioner och krav. De befintliga trädens kvaliteter tas till vara i den i övrigt nyexploaterade miljön och bildar blickfång och rumslighet på nya platsbildningar.

Eugenparken fungerar som en grön passage för resenärer till och från tågen. Genom sin upprustning lockar Eugénparken till längre tids vistelse i linje med stationsparkernas tradition av att locka flanörer, erbjuda lugn och ro, och vara en arena för möten mellan stadens invånare. Platsen får dessutom ytterligare en ny funktion som kontorspark med passage till och från arbetsplatser, och även möjlighet till paus och återhämtning under arbetsdagen.

Eugenparkens inbjudande entréplatser lockar fler att vistas i parken. Ett entrémotiv med exempelvis portaler eller murar förstärker huvudentréer och tydliggör parkens identitet. Finplanteringar med blomsterprakt ramar in entréplatserna och återkommer också på valda platser i parken. I mötet med Eugenplatsen ligger en mur i granit i sektioner med en rundad bänk som avgränsare mellan parktorgets mer lugna vistelseyta och Eugenplatsens torggolv med högre flöden. Öppningar i muren ger gångpassager mellan parken och platsen.

Gångvägarna inom parken får vidare dragningar för att nyttja större del av parkens totala yta och för att stärka orienterbarheten.

Närmast spårspårområdet tillförs en bullerdämpande vall med inbyggda spårskydd och låga, överblickbara planteringar vilket

tillskapar en trevligt stråk att röra sig längs med, trots att det ligger närmare spåren än dagens placering.

Nya vistelsevärden i form fler sittplatser, planteringar med blomsterprakt och en fontän/vattenspegel tillskapas. Konst kommer också vara ett inslag som planeras in i senare skede inom ramen för ett konstprogram. De inre delarna av parken skapar ett rofyllt rum avskilt från omgivande trafikbuller. En låg granitmur placeras mot Östra Bangata som bullerskydd och visuell avskärmning.

Inom säkerhetsavståndet från järnvägen medges inte aktiviteter som definieras som stadigvarande vistelse såsom lektya, idrott eller uteservering. Cykeltrafik är inte tillåten i parken och cyklister hänvisas till gång- och cykelbanan som ligger i parkens utkant. Den beskrivs mer utförligt i gatuavsnittet.

Material

Genom att välja beständiga och hållbara material i möbler och detaljer, kan även ett intryck av stabilitet och långsiktighet förmedlas. De kan förstärka pondusen som ligger i den gamla traditionen från platsen. Barriärmur mot Östra Bangatan utförs i råhuggen granit.

Gångstråken beläggs med stenmjöl och med fris av gult tegel. Parkens stora öppna gräsytor föreslås klippas närmast gångvägarna och större gräsytor kan förses med ängsådd och slås ett par gånger per år. Ängssådden bidrar till variation och den biologiska mångfalden. Vid utvalda vistelseplatser finns plats för finplanteringar vilka kan utgöras av perenner med inslag av sommarblommor och tulpaner. Krokusplanteringar är ett populärt inslag som återplanteras i stora mängder inom Eugenparken. Utmed slänten mot Östra Bangatan kan förbipasserande nu se vårens krokushav i parken från sina fordon.



Inzoomad illustration över Eugenparken

EUGENPARKEN REFERENSBILDER

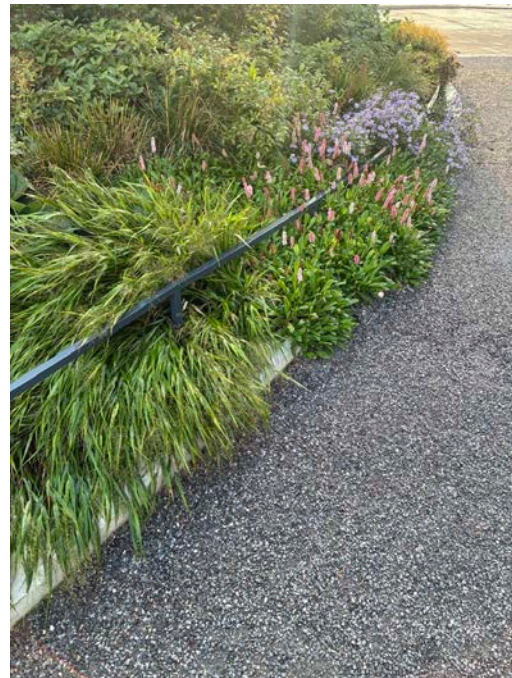


Bild 1. Vacker låg plantering mot stenmjölsyta i en nyanlagd park. Exempel på multifunktionell lösning: artrikedom, stödjande pollinering och fördröjning av dagvatten i flera steg.



Bild 2. En oas i klassisk parkmiljö med mjukt formspråk, grusgångar, damm, gamla träd och blomsterprakt.

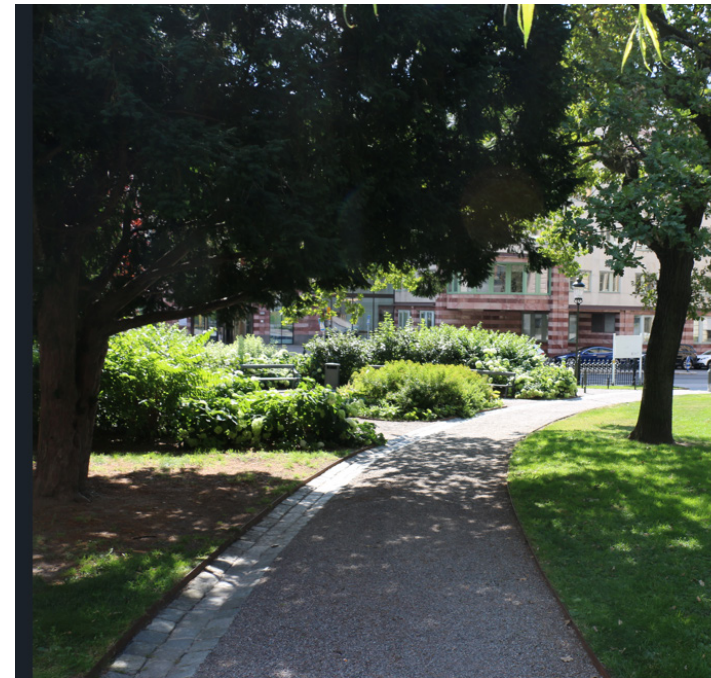


Bild 3. Detalj grusgång med fris av gatsten - stärkta entréer och fondmotiv.

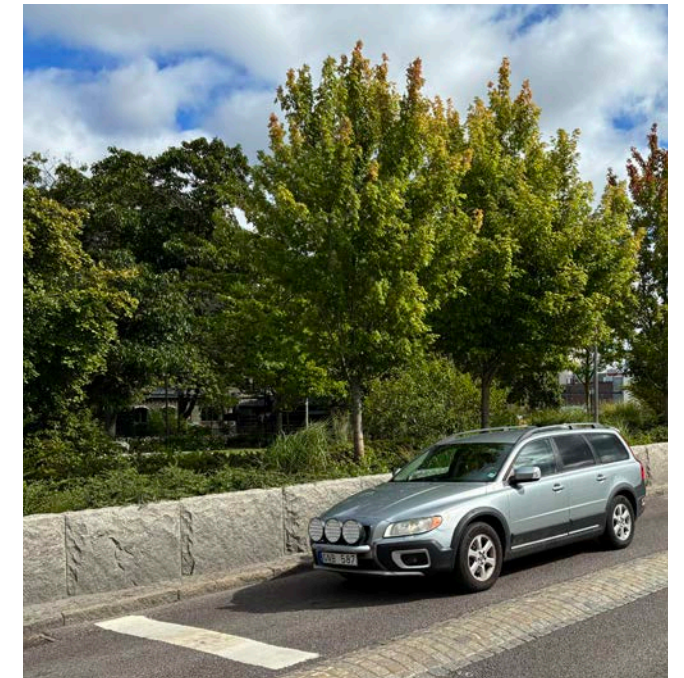


Bild 4. Referens lite grövre blockstensmur i kant mot trafikerad gata som gräns och bullerdämpning.



Bild 5. Sittytor med arm- och ryggstöd vid samlingsplats. AI-generad bild.



Bild 6. Masseffekt krokusplantering



Bild 7. Plats för picknick och häng med kortklippta gräsmattor.

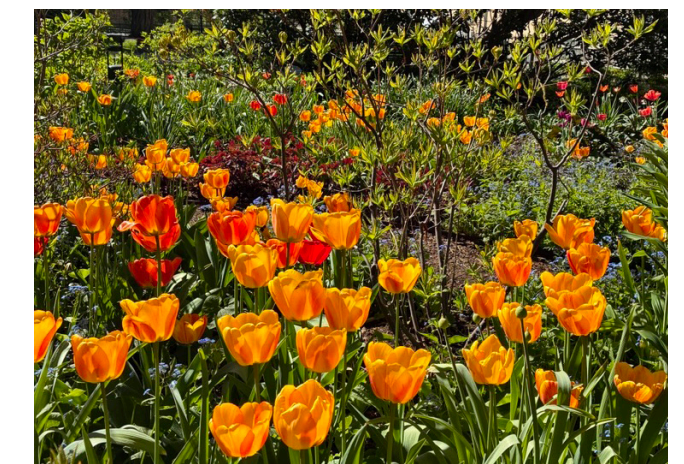


Bild 8. Praktrabatt med tulpaner, buskar och perenner.

Översvämningssytan/torrdammen

I planområdets sydvästra spets ligger västra sidans lågpunkt. I och med utbyggnaden av Östra Stationsområdet så krävs kompletterande åtgärder för hantering av skyfallsvatten. Lågpunkten innehåller en torrdammlösning med syfte att skapa en yta för vattnet att stå under ett skyfall. Vid extrema väderhändelser (100-årsregn) ska dammen klara att däckas upp till ett vattendjup på 90 cm vilket motsvarar ca 3000 kubikmeter vatten.

För Svartå Bangata har torrdammen en positiv effekt genom att omfördela stora volymer, vilket minskar risken för översvämning på gatan och även risken för byggnader nedströms. Grönremsan mellan spår och Svartå Bangata omformas genom att marken skålas ut till en tydlig dammbotten med gräsbeklädda slänter. Befintliga träd sparas om möjligt med hänsyn till dammbotten. Delområdet har en extensiv skötsel och en förvildad karaktär, där ekosystemtjänster utvecklas.

Till vardags utgörs dammen av en ängsyta med möjlighet att utveckla en fuktbiotop med dungar av buskträd som sälg, hägg och al. Dammbotten ska ligga ovanför grundvattennivån och föreslås ha höjden

+27,0 m. Dammens slänter varierar mellan lutning 1:3 och 1:6, beroende på möjlig utbredning av damm, anslutning mot järnvägens banvall, men också med hänsyn till driftfrågor. Dammens utformning beror på befintliga ledningar i området, järnvägens utbredning, grundvattennivåer och volymen vatten som behöver omhändertas. Mot Svartå Bangata sparas några av lindarna som gatuträd, medan 6 lindar utgår p.g.a. dammens utbredning. Grönremsan breddas mot gatukant. Ytan behöver inte hägnas in och kan användas till bl.a. hundrastning och snöupplag.

En långtidsparkering placeras norr om torrdammen. Parkeringens nivå antas till +27,75 m ö h vilket innebär att den svämmar över till ett maximalt vattendjup på 20 cm vid ett 100-årsregn. Markparkeringen utförs företrädesvis med armerad yta, för att kunna ta emot vatten och minska ytavrinningen.



Inzoomad illustration över torrdammens utbredning, alternativ utan påldäck.

NEDSÄNKT ÖVERSVÄMNINGSYTASYTA

Vid behov kan markparkeringen utökas söderut vilket medför en teknisk konstruktion med påldäck och kort ramp. Torrdammens fastställda fördröjningsvolym behöver bevaras och vid behov av utökad markparkering behöver drift- och säkerhetsfrågor för ett eventullet påldäck utredas vidare. Se illustration på nästa sida.



Exempel p-platser på påldäck i plåt, Stockholm, där plattor kan demonteras för att drifta underliggande mark.



Inzoomad illustration över torrdammens utbredning, alternativ B, parkeringsytan har utökats över dammen med ett påldäck, under vilket skyfallsvattnet kan stå under konstruktionen vid 100-årsregn.

ÖVERSVÄMNINGSYTAN REFERENSBILDER

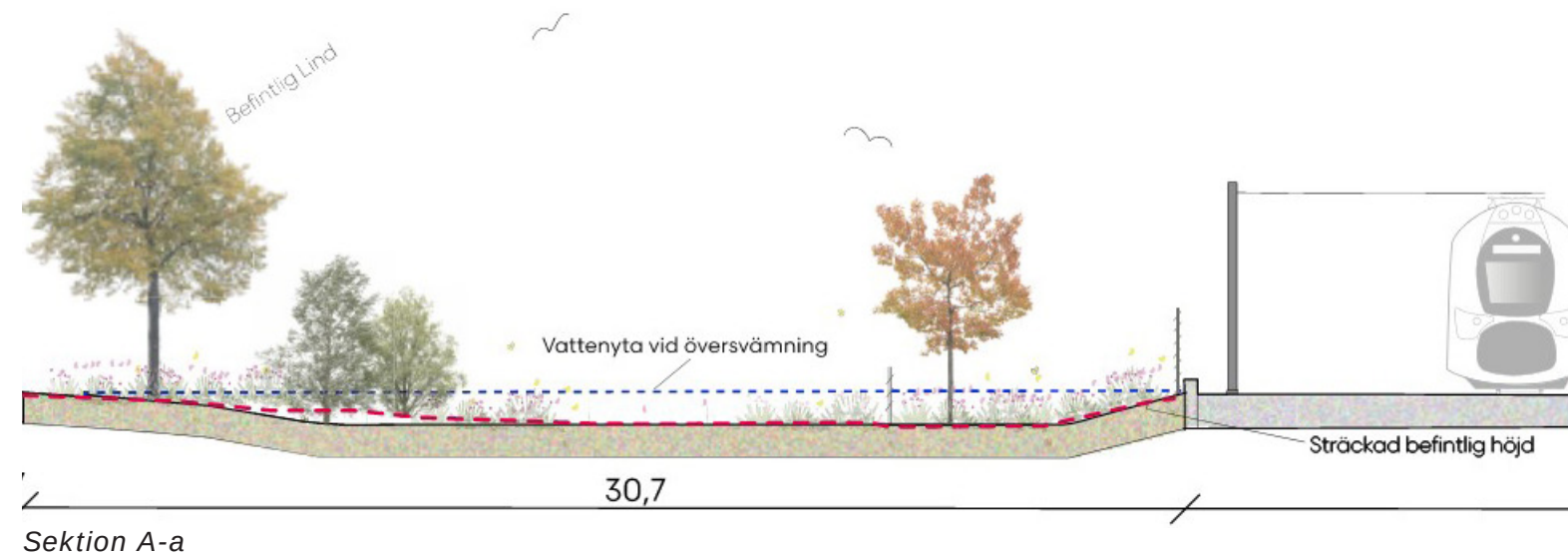


Bild 4. Översilningsyta/torrdamm med brynzon av sälg. Källa: Foto: WRS.



Bild 1. Översvämningsytan har slänter mot banvall och mot Svartå Bangata. Ytans botten är flack. Den slås med slåttermaskin på sommaren och är möjlig att gå på under största tiden mellan större regn.



Bild 2. Exempel p-platser utfört med armerat grus för infiltration av dagvatten. Vid 100-årsregn, tillåts parkeringsytan att svämma över.



Bild 3. Tidig vårblomande sälg är en bra födokälla för pollinatörer.



Bild 5. Grupper av hägg, sälg och björk kompletterar de befintliga träd som kan bevaras i torrdammen.

GATOR

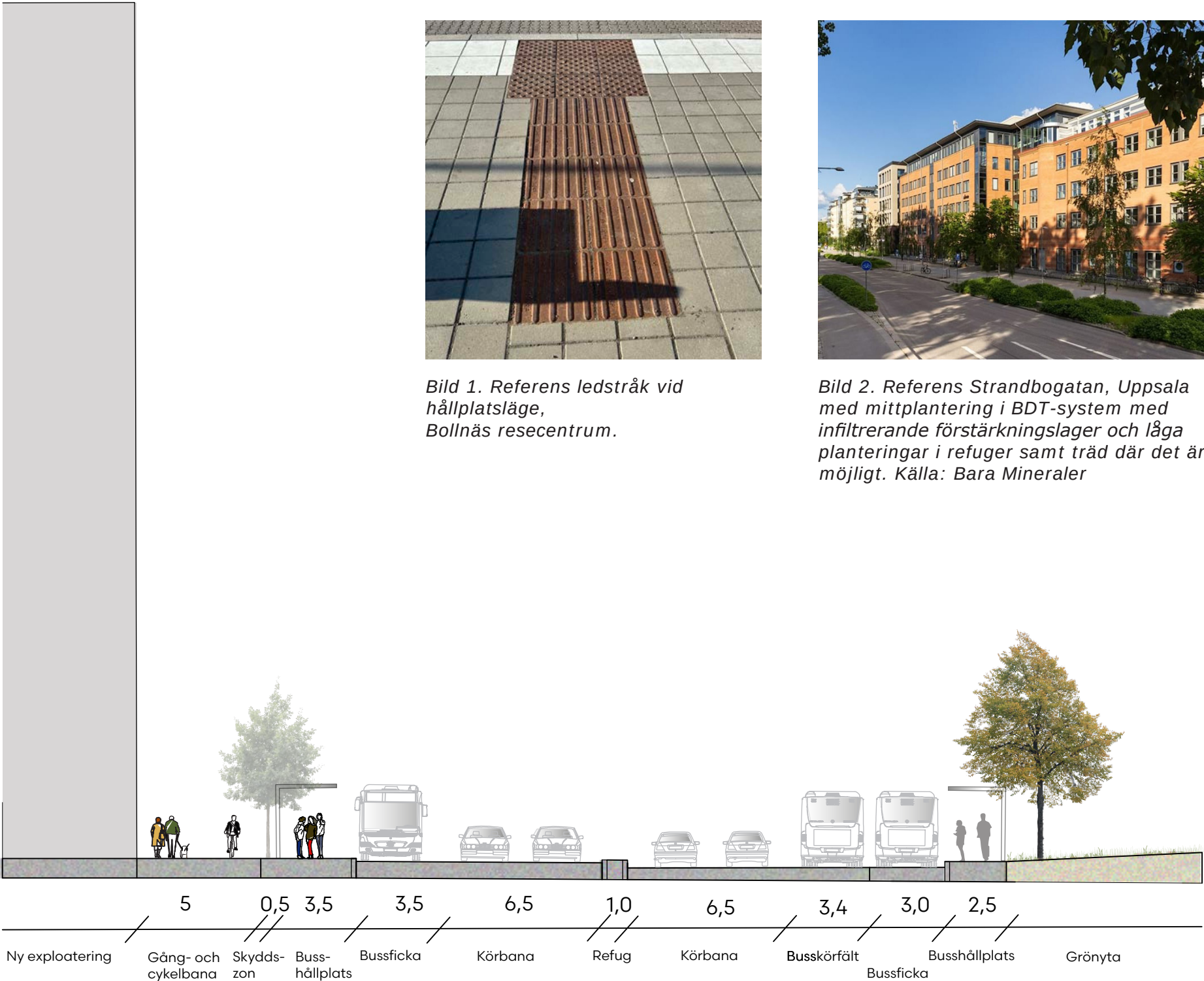
Östra Bangatan

Den tungt trafikerade Östra Bangatan förbättras för gångtrafikanter i anslutningen till Södra allén då inkörsvägen tas bort och istället ersätts med ett signalreglerat övergångsställe. Här är nu möjligt att röra sig via gångstråk mellan stationsområdet, Södra allén och Virgianska skolan dit många elever tar sig med tåg. Projektmålet med att omvandla Östra Bangatan till en grön stadsgata möjliggörs genom en avsmalning av körfälten söder om den nya gång- och cykeltunneln. Här tillförs gatan trädplanteringar närmast spårområdet. Ett alternativ till det kan vara att bredda mittrefugen och istället plantera träden centralt i gatan. Refugen kan då göras grön med makadamdike för dagvattenhanteringen, vilket kan utredas närmare i senare skede.

I anslutning till Södra allén och Virginska skolan finns utrymme för en mindre platsbildning.

Den gröna vegetationsskärmen mellan gatans östra busshållplatser och bostadshusen bevaras. Markskiktet under lönnarna kommer att röjas för förbättrad genomsikt och ökad trygghetsupplevelse. I vidare projekteringsskeden är det viktigt att göra åtgärder för att befintliga träd ska kunna bevaras utan åverkan. Nya väderskydd sidoplaceras i grönyta medan hållplatslägena får utföra del av gångbanan.

På gatans västra sida intill byggrätterna ligger den nya gång-och cykelbanan dikt an byggrätterna. För att få ett mjukare möte och förbättra orienteringen och identiteten så beläggs gångbanan med samma gula tegel som torgytorna. Mellan busshållplatslägena återkommer gröna öar med plats för trädplantering.



Sektion C-c



Bild 1. Referens ledstråk vid hållplatsläge, Bollnäs resecentrum.



Bild 2. Referens Strandbogatan, Uppsala med mittplantering i BDT-system med infiltrerande förstärkningslager och låga planteringar i refuger samt träd där det är möjligt. Källa: Bara Mineraler

VYER ÖSTRA BANGATANS NYA GATUMILJÖ



Figur 1. Vy över Östra Bangatan söderut med Conventum till vänster i bild. Tengbom/Doubleaction



Figur 2. Vy med Östra Bangatan norrut med busshållplatser och busskörfält samt ny signalreglerad GC-passage i korsning mot Södra Allén. Tengbom/Doubleaction

Den nya gång- och cykelbanan fortsätter förbi de nya byggrätterna norrut mot Eugenparken där den viker in i parken. Sträckningen tar hänsyn till befintliga träd och löper som en båge i parkens yttre gräns. En bullerskyddande granitmur förläggs i gränsen mot körbanan för att minska trafikljud inom parken. In mot parken fungerar muren som en stödmur med grässlänt. Slänten planteras med stora mängder krokusar för att återskapa de populära krokusplanteringarna som låg i parkens södra delar som utgår vid byggnation. Även förbipasserande med bil och buss får nu möjlighet att se vårens krokushav i parken från sina fordon.

Befintlig allé med lönnar kompletteras med nya träd vid befintliga luckor.

Mittrefugen i gatans norra del samt på refug mellan körbana och gång- och cykelbana är gröna och här finns utrymme för ett antal träd. Antalet och utbredningen av trädplantering och grönytor kan komma att påverkas i senare skede där befintliga ledningar utreds närmare.

Markmaterial

Cykelbanan förses med asfalt och cykelsymboler medan gångbanans ytskikt varierar. Vid byggrätterna kommer de bestå av tegel medan övriga gångbanor förses med plattbeläggning och fris mot cykelbanan med syfte att öka tydligheten för både cyklister och gående.

Ledstråk vid busshållplatser utförs i gjutjärn eller corten.

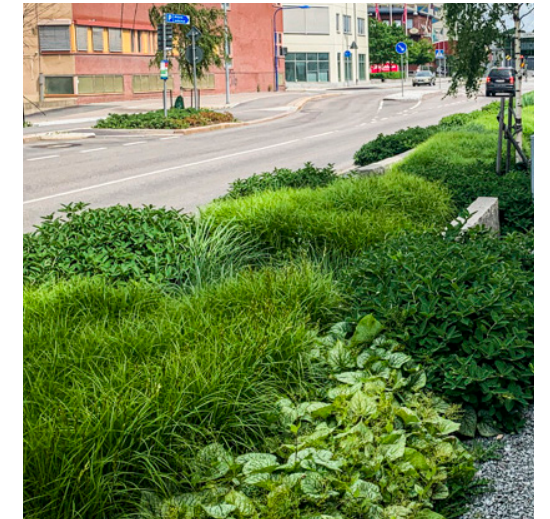
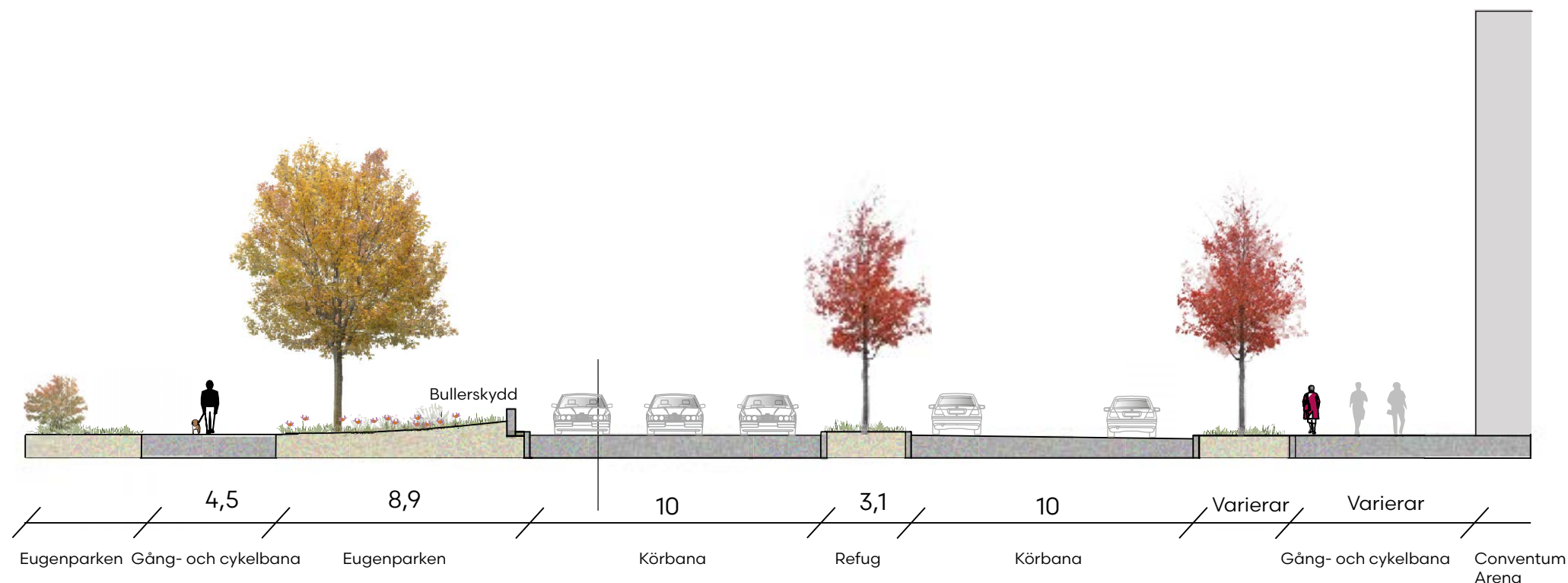


Bild 1: Grön refug med dagvattenhantering mellan gc-bana och körbana.



SKALA 1:200

Sektion D-d



Bild 2: Trädplantering i refug tar ner skalan i gaturummet. Källa: Bara Mineraler

VY SVARTÅ BANGATAS NYA GATUMILJÖ



Figur 1. Vy norrut längs Svartå Bangata mot perrongstråket och de nordvästra byggrätterna. Tengbom

Svartå Bangata

Genom att förlägga en dubbelriktad gång- och cykelbana på östra sidan Svartå Bangata så skapas ett säkrare och tryggare stråk för oskyddade trafikanter. På båda sidor om gatan anläggs gröna refuger som skapar ytterligare distans samtidigt som de bidrar till ett grönare gaturum och omhändertagande av dagvatten. Gatuträden består av olika arter och karaktärer vilket skapar variation, ökar den biologiska mångfalden och bidrar till en större tålighet mot sjukdomar och klimatpåverkan.

Även vid Väståstorg ges gångbanan en distans till körbanan och rörelsen upplevs snarare som en del av ett parkrum än en traditionell gatussektion. I anslutning till en befintlig hästkastanj, som redan idag utgör ett tydligt inslag i gaturummet, justeras gångbanans sträckning något närmare körbanan för att undvika intrång i trädets rotsystem och därmed säkerställa dess långsiktiga överlevnad.

Utmed Svartå Bangata finns ett par mindre befintliga platsbildningar i anslutning till korsningar. Dessa förstärks genom tillägg av grönska i anslutning till gångpassager, vilket bidrar till ökad orienterbarhet och en mer sammanhållen gestaltning, även i de delar som ligger utanför planområdets gräns.

I den södra delen av Svartå Bangata ersätts dagens smala gångbana med kantstensparkeringar. Befintliga lindar bevaras i möjligaste mån, med hänsyn till skyfallsparkens utbredning. I kommande

skeden blir varsam schaktning och särskilda trädskyddsåtgärder avgörande för att säkerställa trädens fortlevnad.

I anslutning till stationsområdet och den nya gång- och cykeltunneln anordnas cykelparkeringar, vilket stärker kopplingen till kollektivtrafiken och främjar hållbara resval. I anslutning till Godsmagasinet förläggs en korttidsparkering som även tillgodoser Godsmagasinet behov av angöring.

Hållplatslägen för ersättningstrafik buss förläggs utmed Svartå Bangata söder om Godsmagasinet och parallellt med passagen under järnvägen.

Markmaterialen hålls enkla och robusta med asfalt och målade markeringar samt granitkantstöd, medan växtmaterialet är desto mer variationsrikt och bidrar med identitet, rumslighet och karaktär i gaturummet.

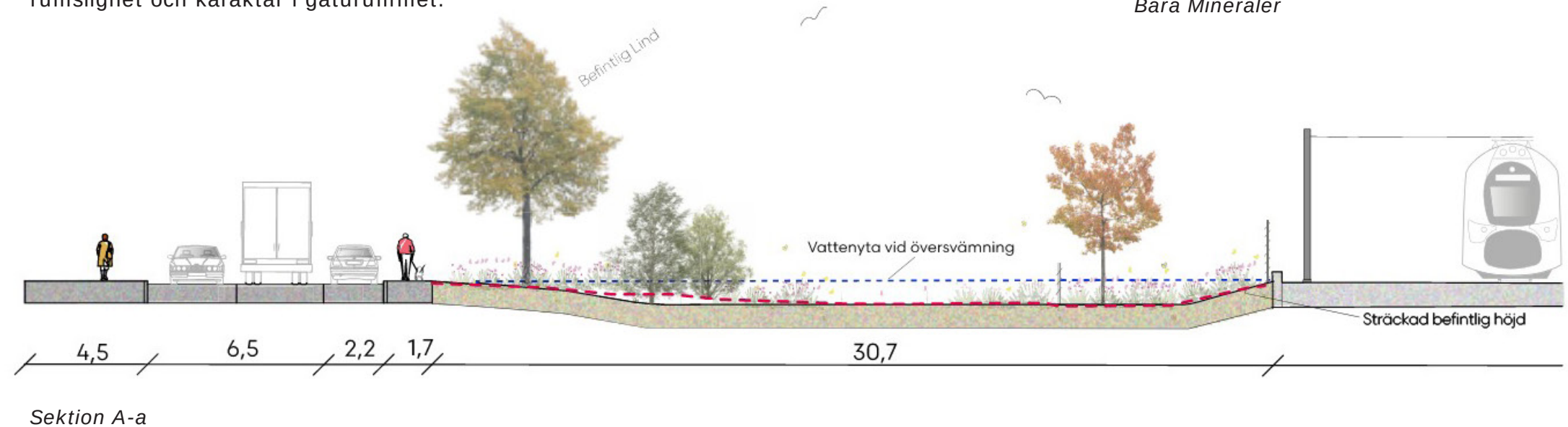
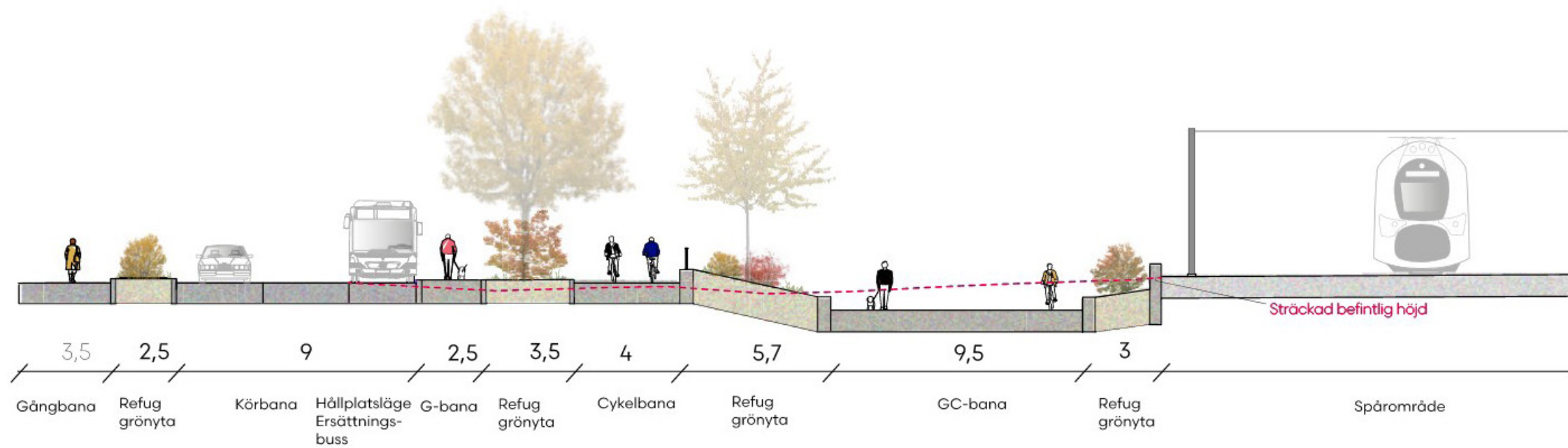


Bild 1: Artrik grön regnbädd i refug som stiliserad äng med träd mellan gc-bana och körbana, Norra Växthusvägen, Bjärred. Källa: Bara Mineraler



Sektion B-b



Bild 1: Exempel på en variation av arter som bildar nya alléträd. Befintliga arter såsom björk, lönn och lind kompletteras med fler av samma samt en variation av stora och mellanstora träd vilket bidrar till en dynamik i gaturummet.

Hertig Karls allé

I förslaget ingår att dagens förslyade refuger utmed Hagapassagen under järnvägen ersätts med mer vårdade släntplanteringar och om möjligt ny trädrad eller dungar av träd i den övre delen av slänten som ett förskönande och trygghetsskapande element.

Själva passagen under järnvägen ägs av Trafikverket.

Ett medskick är att en uppgradering av Hagapassagen under järnvägen med ny rumsskapande belysning och något tillägg på väggarna skulle vara välgörande för helheten, men att kommunen inte har rådighet över frågan. I framtiden, skulle ett frikopplat sidoprojekt kunna verka för att ett konstprogam även inkluderar passagen. Inget hindrar att betongväggarna kunde prydas av konstinslag eller ny belysning, som tillsammans kunde förbättra passagens stadsmässighet för de Örebroare som går eller cyklar under järnvägsbron.

Ett annat medskick är att i kommande markanvisningar hantera och kravställa kvartersmarkens eventuella stödmurars utformning mot cykelbanan.



Bild 1. Referens från nyanlagd låg buskyta mot trafikerad gata i Norrköping, där grönremsan ger ett visuellt avstånd till körbanan. Hertig Karls allé har en motsvarande situation, där det är angeläget att smalna av gaturummet med hjälp av sidoplanteringar.

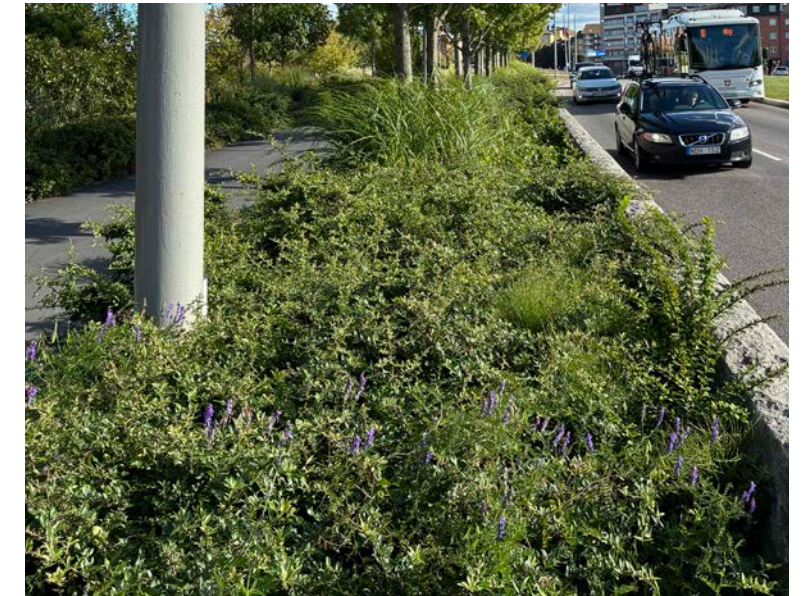


Bild 2. Samma grönremsa i Norrköping, men som även visar hur planteringen fungerar som en yttre ram till parken på andra sidan av cykelbanan. En granitmur kan övervägas även mot körbanan.

Gatuträd

En variation av arter väljs av flera anledningar: Ökad biologisk mångfald, ökad blomningstid, ökad resiliens samt möjlighet till att ståndortsanpassa artvalen längs med gatan vilket skapar en säkrare utveckling av trädens överlevnad och möjlighet till att utvecklas optimalt.

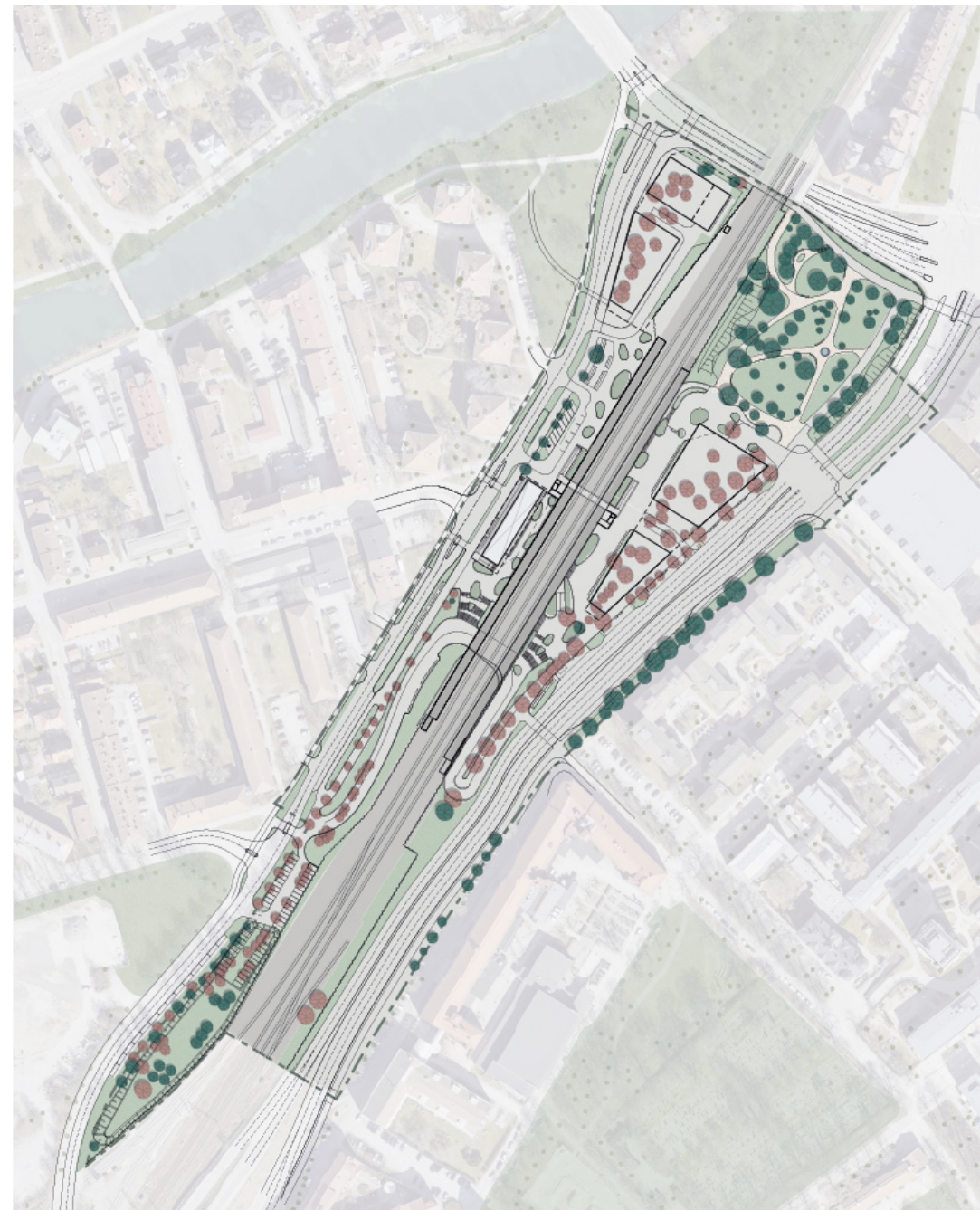
Träd är en tillgång i gaturummet

Förutom att träden ger grönska fungerar de som rumsdelare, skyddar mot rörlig trafik, ger skugga samt stärker gatans identitet. Här bör nya arter väljas eller med en mix av flera arter. Den tillförda grönskan utmed Svartå Bangatas västra sida ska med gatuträden i gräs skänka rytm i gaturummet, men också samspela med befintlig parkmark, låta denna titta fram i gaturummet, där det redan finns stora solitära träd som blickfång.

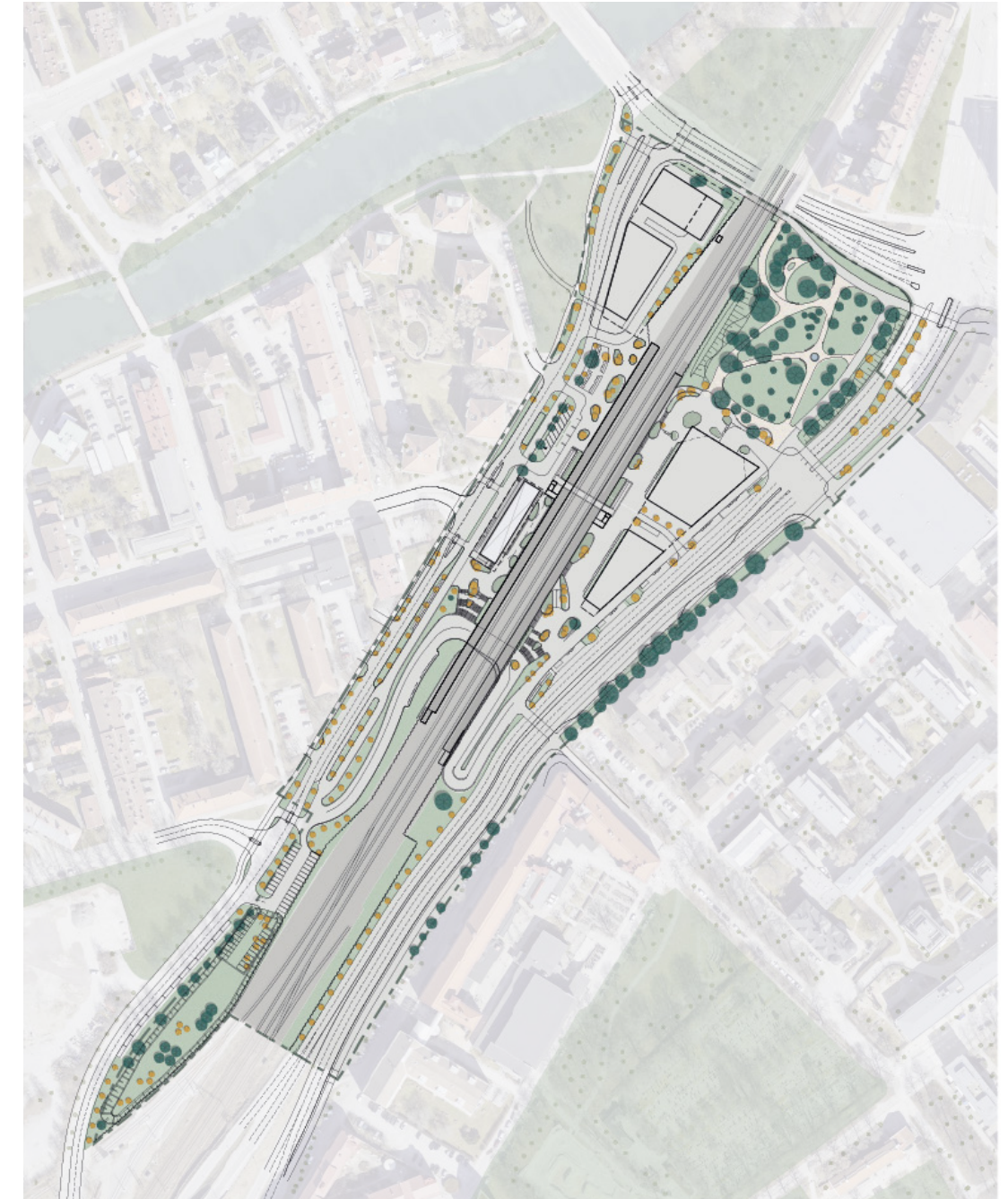
Utmed vissa gatusträckor, både längs Östra Bangatan och Svartå Bangata, utgår dagens trädrader helt p.g.a. den nya gatusektionen. Samtidigt, tillskapas bredare gröna zoner utmed gatorna, där nya möjligheter ges till att öka gröna inslag. Här planteras nya trädrader som ersättning för de gamla.

Som tidigare har nämnts, avser kommunen även att ersätta träd på annan plats i enlighet med gällande trädpolicy.

-  Ca 120 Bevarade träd
-  Ca 270 Borttagna träd
-  Ca 200 Nyplanterade träd inom området



Analysdiagram Bevarade träd samt borttagna träd



Analysdiagram Bevarade träd samt nyplanterade träd

Bildkällor

Samtliga bilder och illustrationer är producerade av Örebro Kommun eller Tengbom om inget annat anges.

Bilder sida 39:

Bild 2- Källa: Gestaltning: MASU Planning. Foto: Kristine Autzen. Används med tillstånd för detta projekt.
Bild 3: Källa: Gestaltning: MASU Planning. Foto: Kristine Autzen. Används med tillstånd för detta projekt.

Bilder sida 40:

Bild 3: Källa: BD Landscape Architects and Jack Hobhouse

Bilder sida 41:

Bild 3:Källa So-LA
Bild 4: Källa: Sörmlands museum, ccBy.
Bild 5: Källa: Örebro läns museum, web.
Bild 6:Källa: Örebro läns museum.

Bilder sida 45:

Bild 2. Källa: Foto: Jeroen Musch
Bild 3. © Streetlife
Bild 4. © 2026 Bart Ros/ project BoschSlabbers Landscape & Urban Design. Deventer, The Netherlands

Bilder sida 46:

Bild 1: Streetlife
Bild 2: Karavan

Bilder sida 47:

Bild 2: Hitsa
Bild 3: Hitsa

Bilder sida 48:

Bild 2: Källa: Gestaltning: MASU Planning. Foto: Kristine Autzen. Används med tillstånd för detta projekt.
Bild 3: MASU Planning

Bilder sida 51:

Bild 2:Bild naturstenskompianiet

Bilder sida 54:

Bild 2: Trädgårdsföreningen, Göteborg. Web.
Bild 7: Källa: Jeroen Musch

Bilder sida 57:

Bild 4: Källa: WRS

Bilder sida 58:

Bild 2. Källa: Bara Mineraler.

Sidan 60

Bild 2. Källa: Bara Mineraler.

Sidan 62

Bild 1. Källa: Bara Mineraler.