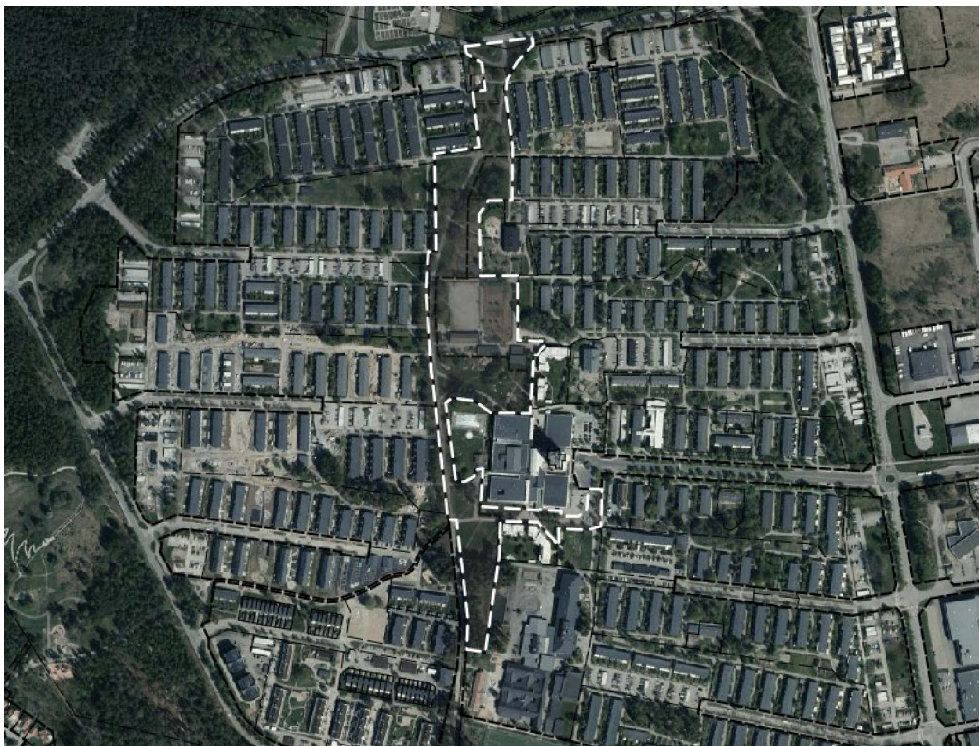


LAGA KRAFTHANDLING



Planbeskrivning

Detaljplan för del av fastigheten Mikael 2:96 m.fl. (Vivallaparken)

Samrådstitid: 27 mars 2025 – 8 maj 2025

Granskningstid: 11 mars 2026- 1 april 2026

Antagandedatum: 21 maj 2026

Laga kraftdatum: 27 juni 2026

Standardförfarande

Bettina Widell

E-post: bettina.widell@orebro.se

Innehållsförteckning

Planens syfte	5
Beskrivning av detaljplanen.....	5
Genomförandetid	5
Detaljplanens huvuddrag.....	5
Allmän plats	6
Kvartersmark	13
Övrigt.....	15
Motiv till detaljplanens regleringar	20
Användning av allmän plats	20
Användning av kvartersmark	21
Egenskapsbestämmelser för allmän plats	22
Egenskapsbestämmelser för kvartersmark	23
Genomförandefrågor	25
Prövning enligt annan lagstiftning.....	27
Planeringsförutsättningar	28
Kommunala ställningstaganden	28
Riksintressen.....	34
Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken	35
Miljökvalitetsnormer	36
Miljö	37
Hälsa och säkerhet.....	41
Geotekniska förhållanden	42
Hydrologiska förhållanden.....	43
Fysisk miljö	43
Sociala faktorer	46
Service.....	47
Trafik	48
Konsekvenser	50
Fastigheter och rättigheter	50
Natur.....	50
Miljö	54
Sociala faktorer	57
Trafik	58
Medverkande tjänstepersoner.....	58

Vad är en detaljplan?

En detaljplan regleras av Plan- och bygglagen (PBL) och omfattar oftast ett större kvarter eller några fastigheter. Detaljplanen är ett juridiskt bindande dokument som syftar till att göra avvägningar mellan olika intressen och ta ställning till hur ett område ska användas. Detaljplanen kan till exempel reglera om marken ska användas till bostäder, industri eller parkmark men också var gator ska anläggas, hur höga byggnaderna får vara och hur mycket av fastigheten som får bebyggas.

Processen för att ta fram en detaljplan skiljer sig åt beroende på vilket förfarande som används: standardförfarande, begränsat förfarande eller utökat förfarande. Det vanligaste är standardförfarandet där planen går ut på *samråd* och *granskning* innan den antas av Bygg- och miljönämnden. Vid ett begränsat förfarande genomförs ingen granskning. Vid ett utökat förfarande tillkommer fler krav på bl.a. hur planarbetet ska kommuniceras till allmänheten och hur lång granskningstiden ska vara.

Tiden för att ta fram en detaljplan varierar från fall till fall men brukar ta ungefär ett år. Under planprocessen tas förslag till planhandlingar fram och ibland även olika utredningar. Vid *samråd* och *granskning* får medborgare och övriga intressenter såsom kommunala förvaltningar, statliga myndigheter, fastighetsägare, organisationer m.fl. möjlighet att studera planhandlingarna och lämna synpunkter. Synpunkterna tas sedan med som underlag i det fortsatta planarbetet.

Detaljplanprocessen - Standardförfarande

Plan- och bygglagen PBL (2010:900)



Den här detaljplanen genomförs med standardplanförfarande.

Standardförfarande kan användas om en föreslagen detaljplan är av begränsad betydelse, inte är av betydande intresse för allmänheten och om den överensstämmer med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande. Endast närmast berörda, sakägare, Länsstyrelsen och Lantmäterimyndigheten behöver höras.

Arbete med detaljplanen påbörjades 2024-10-22 Vid planläggningen har Plan- och bygglagen (2010:900) tillämpats med ändringar till och med SFS 2024:24 samt Boverkets allmänna råd BFS 2020:5/2020:6/2020:8

Handlingar

Planhandlingen omfattar:

- Plankarta i skala 1:1000 med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning med illustrationer
- Fastighetsförteckning *
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande
- Undersökning om betydande miljöpåverkan
- Miljöteknisk markundersökning, (2024-09-19) Loxia
- Kompletterande miljöteknisk markundersökning för park, skolområde och bussgata i Vivalla (2025-09-24) Loxia
- Uppdaterad trafikbullerutredning (2026-04-20) Norconsult
- Dagvattenutredning (2025-09-04) VAP
- Trädkompensationsrapport, Vivallaparken Örebro (2025-07-08) Trädkontoret
- Trafiksäkerhetsanalys (2025-09-22) Örebro Kommun
- Barnkonsekvensanalys (2025-05-28) Örebro Kommun
- Rapport Medborgardialog (2025-07-04) Örebro Kommun
- Ljusbulleranalys (2025-12-15) Örebro Kommun
- Underlag linjesträckning Citylinjen (2026-03-05) Örebro kommun
- Fladdermusinventering (2026-02-18) Calluna
- Artskyddsinventering (2026-02-27) Calluna

*Fastighetsförteckning lämnas ut av kommunen vid begäran.

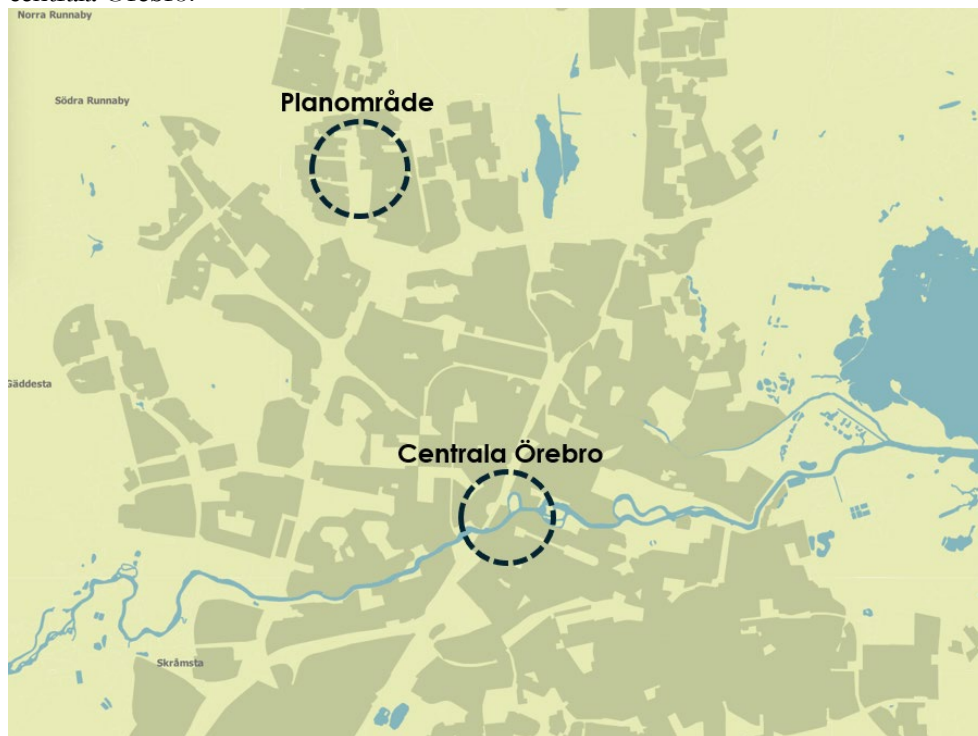
Planens syfte

Planförslaget har som syfte att möjliggöra en utveckling av Vivallaparken till en stadsdelspark och utveckling av kollektivtrafik i ett nytt stråk genom Vivalla. Bussgatan genom parken planeras utföras som en delsträcka i det övergripande BRT-system som utvecklas i Örebro för att effektivisera kollektivtrafiken. Längs bussgatan planeras för ett nytt hållplatsläge i västra delen av parken vilket skapar bättre tillgänglighet till kollektivtrafik för fler i området. Gång- och cykelväg kommer att finnas parallellt med bussgatan genom hela parken. I samband med detta sker även en större investering i hela Vivallaparken som ska utvecklas med nya ytor och funktioner för att tillskapa högre användar- och upplevelsevärden. Planens syfte är även att möjliggöra en större skolgård till Vivallaskolan och en ny entré till Vivallabadet.

Beskrivning av detaljplanen

Läge

Detaljplanområdet ligger i stadsdelen Vivalla ungefär fyra kilometer nordväst om centrala Örebro.



Planområdet schematiskt inritat i förhållande till centrala Örebro och resten av staden.

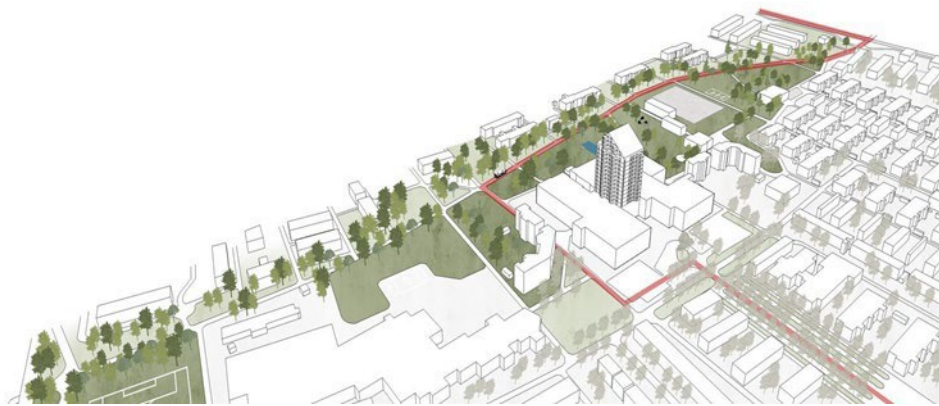
Genomförandetid

Planen föreslås få en genomförandetid om 60 månader (5 år) från den tidpunkt då planen får laga kraft.

Detaljplanens huvuddrag

Detaljplanens huvuddrag innebär att mark som i gällande detaljplaner är kvartersmark samt park och plantering planläggs som allmän plats gata (GATA) och

kollektivtrafikgata (KOLLEKTIVTRAFIKGATA) för att möjliggöra en bussgata genom Vivallaparken. Bussgatan syftar till att effektivisera kollektivtrafiken i stort samtidigt som fler Vivallabor får närmare till bussen. Samtidigt kommer mark som i gällande detaljplan är kvartersmark planläggas som allmän plats park (PARK) för att möjliggöra en utveckling av Vivallaparken till en stadsdelspark där invånarna får bidra med idéer gällande parkens utformning. Ett område i södra delen av planområdet planläggs som kvartersmark skola (S) för att kunna fungera som skolgård till Vivallaskolan och en idrottshall, Öknahallen, som tidigare varit allmänt ändamål planläggs med användningarna besöksanläggningar (R) och centrum (C). En del norr om Vivalla centrum där det tidigare varit parkmark ändras i planförslaget till kvartersmark centrum (C) för att bland annat möjliggöra en ny entré till Vivallabadet.



3D-skiss över delar av Vivalla med utökade parkytor i grönt och den planerade bussgatan inritad som röd linje.

Allmän plats

Mark och vegetation

Marken som i planförslaget planeras bli bussgata följer en struktur som till viss del redan är hårdgjord. Det gång- och cykelstråk som går genom parkens västra kant kommer att utökas med en bussgata som placeras innanför gång- och cykelstråket mot parken. Träden väster om gc-stråket bevaras till stor del men öster om gc-stråket behöver en del träd tas bort för att möjliggöra bussgatan. Totalt rör det sig om 47 träd som direkt påverkas av en utökning av vägbanan för att få plats med alla funktioner. En del av dessa kommer att flyttas till andra platser i parken medan resten kompenseras med nyplanterade träd på andra platser inom planområdet.

Inom planförslaget finns tre träd som klassats som speciellt skyddsvärda. Förslaget anpassas så att en skyddsvärd lind i norra delen av planområdet kan bevaras. En mycket gammal ask som även klassas som jätteträd påverkas inte av planförslaget. Ett grovt hålträd i mitten av planområdet står inom 5 meter från den planerade bussgatan och beräknas kunna sparas vid genomförande av planen. Trädet har samrått med Länsstyrelsen för att identifiera eventuella skyddsåtgärder.

Det grova hålträdet har även pekats ut som koloniträd för fladdermöss i den artskyddsutredning som Calluna gjort. I planförslaget föreslås skyddsbestämmelser som är nödvändiga för att inte riskera förbud enligt artskyddsförordningen. Trädet ska enligt skyddsbestämmelser i första hand bevaras. Om trädet av någon anledning inte kan stå kvar ska det avverkas under vintern (december till mars), för att inte riskera att störa eller döda dagvilande fladdermöss under deras aktiva period (april till november). Trädet ska sedan bindas fast vid lämpligt annat träd på en plats med liknande förutsättningar som ursprungsläget. (Träd₁). Ytterligare skyddsåtgärd är att belysning måste planeras så att trädet inte påverkas av direkt ljus eller ljusföroreningar. Detta regleras i en planbestämmelse (Träd₂).

Trädmiljöerna i den norra delen av planområdet har en ekologisk funktion som jaktbiotop (och även spridningskorridor) för fladdermöss. Kantzoner utgör både jakthabitat och ledlinjer vid förflyttning och en buffertzona mellan gata och trädpartier bör hållas relativt mörk. Stråket är i nuläget belyst och en skyddsåtgärd som regleras i detaljplanen är att tillkommande belysning ska anpassas så att minimalt med spilljus sprids till omkringliggande områden. En planbestämmelse (Belysning₁) finns kopplat till gatan i den norra delen av planområdet som reglerar att belysning ska vara riktad, avskärmd och med gul eller varmvit ton, gärna under 2500 kelvin.

Inom området finns en del träd som klassas som alléträd. Dispens har beviljats av Länsstyrelsen gällande de alléträd som omfattas av det allmänna biotopskyddet och som antingen ska flyttas eller kompenseras på andra platser i parken (ärende 13661-2025). För mer information om trädens vitalitet och lämplighet för flytt, se bifogad trädkompensationsrapport.

En utökad grönstruktur tillskapas på de ytor som avses bli parkmark och som innan planens genomförande består av gräsmatta, naturmark eller platser där det tidigare varit byggnader.

Lek och rekreation

I planförslaget föreslås en utökning av parkytorna i området vilket möjliggör förbättrade förutsättningar för lek och rekreation. I planeringen för utformningen av parkytorna i Vivallaparken har en medborgardialog genomförts för att undersöka Vivallabornas behov och önskemål gällande funktioner i parken. De behov och önskemål som uttrycks i undersökningen ligger som grund för skissförslaget i utformningen av parken. Se mer under kapitlet om medborgardialog. Mer detaljerad projektering av både parkytan och gatan där det bestäms exakt hur ytorna ska gestaltas sker i ett senare skede.

Utvecklingen av Vivallaparken som en stadsdelspark har definierats som högt prioriterad i Örebro kommuns grönstrategi, delvis på grund att den i nuläget har låga upplevelsevärden. För att öka upplevelsevärden och användarvärden kan följande aspekter beaktas:

- Storlek
- Form och parkupplevelse – känsla av rymd och av att vara i stor park
- Egen identitet/särdrag
- Tidsdjup, kulturhistoriska värden
- God ljudmiljö. (Utgår från GIS-analys av bullerstörning i grönområden)
- Naturupplevelse
- Blomsterplanteringar
- Stor eller särskilt bra lekplats
- Spontanidrott
- Vinteraktiviteter
- Bra promenadvägar
- Mötesplatser som attraktiva sittplatser, grillplatser etc
- Stor öppen gräsyta som möjliggör sällskapslekar m.m.
- Möjligt att köpa fika
- Attraherar alla åldrar

Resultaten av barnkonsekvensanalysen som utförts inom planarbetet visar att det är

positivt om Vivallaparken kan bli både en sammanlänkande del av stadsdelen och en naturlig mötesplats i ett bredare sammanhang. Det kan stärka vardagskontakter mellan barn inom Vivalla och från andra delar av staden, och därigenom bidra till en mer integrerad och socialt sammanhållen stad. Att barn medverkat i processen att ta fram förslag på utformning och innehåll i parken bidrar till att parken utvecklas med funktioner som utgår från barns behov och önskemål och kan bli en attraktiv plats för lek, aktivitet och socialt samspel.

Att barn varit delaktiga i planeringen både i barnkonsekvensanalys och i medborgardialog innebär dock inte att allas önskemål kommer tillgodoses i den färdiga parken, men genom samtal och interaktion har planeringsunderlaget blivit rikare i och med att planerarna fått en vidare förståelse för hur barnen rör sig och använder området.



Skiss över hur Vivallaparken skulle kunna utformas med olika platser för aktiviteter och upplevelser.

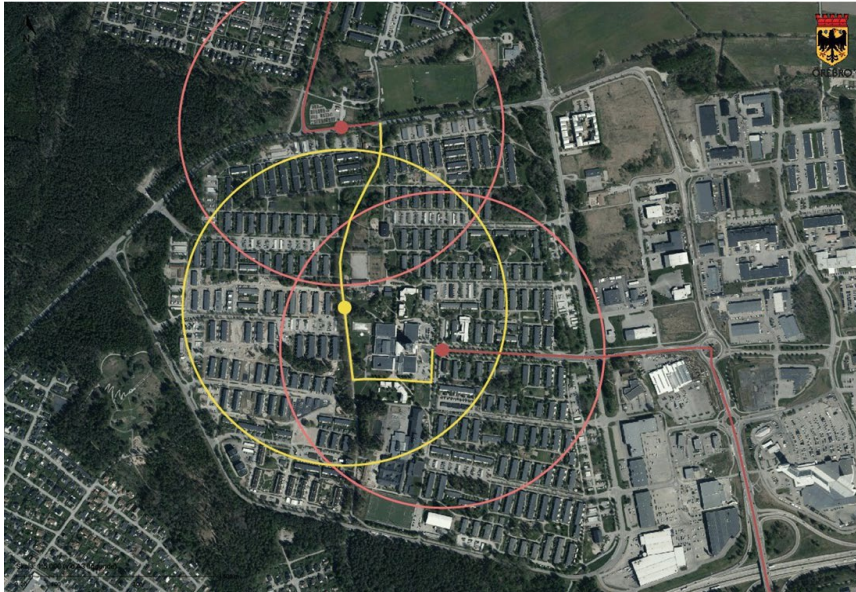
Gator och trafik samt kollektivtrafik

Vivalla är ett område som planerats utifrån trafikseparering som planeringsideal med en ringled och instickande säckgator från ringleden mot bostadskvarteren.

Bostadsområdet separeras av en park i nord-sydlig riktning och ingen biltrafik har varit

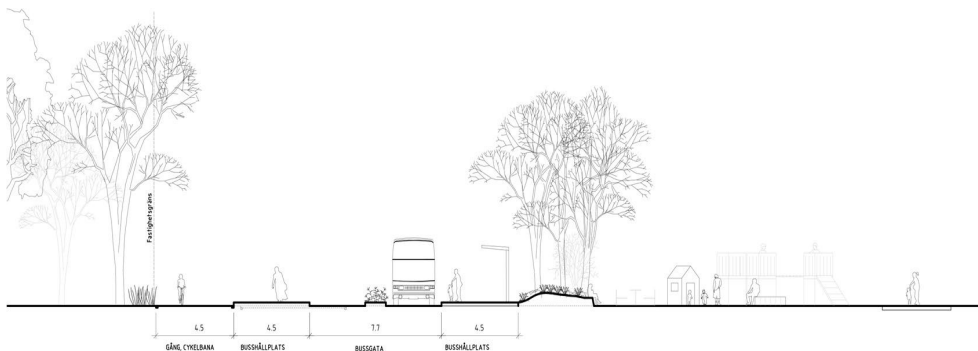
tillåten mellan den östra och västra delen genom parken. I planförslaget föreslås att det tillskapas en bussgata genom parken för att skapa en genare länk mellan Vivalla centrum och Lundby.

Den nya sträckningen blir en del av Citylinjen som byggs ut i Örebro och som syftar till att effektivisera kollektivtrafiken. Vivalla blir därmed en länk i ett större system vilket skapar bättre förutsättningar för en attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik till och från området.

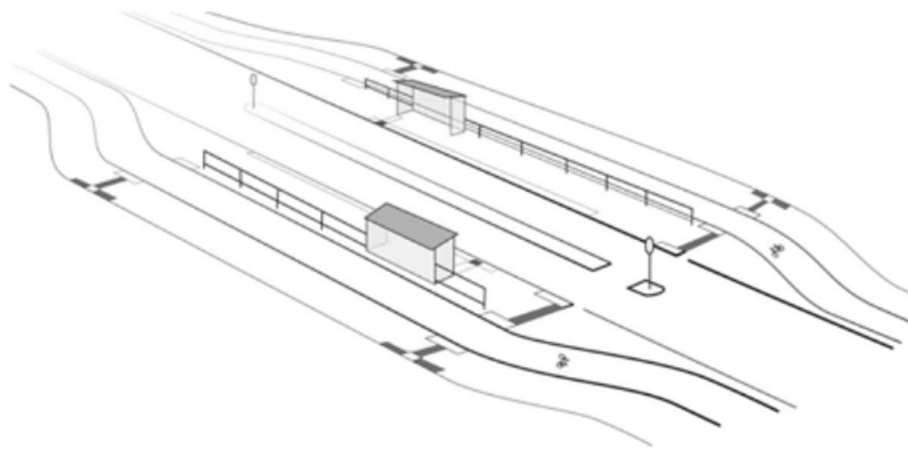


Skiss över bussgatans dragning genom parken (gul linje) samt hållplatspunkter (prickar). Ringarna runt hållplatslägena har en radie på 400 meter vilket räknas vara en acceptabel distans från bostad till hållplats. Med det nya hållplatsläget (gul prick) får boende i västra delen av Vivalla närmare till hållplats.

Ett nytt hållplatsläge planeras i västra delen av parken strax norr om Vivallabadet. Hållplatsläget anordnas med parallella hållplatser och passagepunkter i båda ändarna. Hållplatsläget tillsammans med andra satsningar på platsen, exempelvis en planerad ny entré till Vivallabadet och en ny byggrätt med torgyta i väster, har förutsättningar att bli en ny nod i området vilket kan skapa nya flöden och närvaro i en del av Vivalla som tidigare uppfattats som mörk och otrygg under kvällstid.



Sektion över nytt hållplatsläge i Vivallaparken. Den befintliga gång- och cykelvägen kompletteras med körfält för buss.



Typformning av hållplatsläge längs Citylinjen. Rak angöring med passagepunkter i båda ändarna.



Visionsbild från Landskapslaget hur bussgatan med hållplatsläge kan samspela med parkutveckling. (Landskapslaget 2022)

Gång- och cykelväg kommer gå parallellt med bussgatan genom parken. Till största delen går gång- och cykelvägen på södra och västra sidan av bussgatan för att sedan i norra delen av området byta till östra sidan innan överfarten över Vivallaringen och vidare mot Lundby. Placeringen av bussgatan innanför gc-vägen mot parken bidrar till att barn och unga i hela västra delen av Vivalla kan ta sig till Vivallaskolan utan att behöva passera över bussgatan.

Intill bussgatan mot parken anläggs diken och nedsänkta växtbäddar som fungerar både som dagvattenhantering och till viss mån som barriärer mellan gatan och parken vilket är positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt. För ökad trafiksäkerhet styrs gående och cyklister till särskilda passagepunkter som placeras där befintliga flöden finns innan bussgatans anläggande. Se skiss på nästa sida. Passagepunkterna utformas med bra belysning och goda siktförhållanden. Denna utformning avser även försvåra för smittrafik som tidigare förekommit i öst-västlig riktning genom parken.



Skiss över passagepunkter där fotgängare och cyklister kan korsa bussgatan. Skissen bygger på en flödesanalys som gjorts över befintliga flöden i området. Punkterna med frågetecken behöver utredas vidare.

Torgytan söder om Vivalla centrum (blå oval i skiss ovan) kan utformas antingen som separat bussgata och gc-väg eller som en yta där olika trafikslag kan dela utrymme. Ibland kan trafiksäkerheten vara högre på dessa så kallade "shared spaces" eftersom alla trafikanter är mer uppmärksamma på varandra. På den aktuella platsen är sikten god och bussen håller naturligt en lägre hastighet eftersom den ligger mellan två kurvor.

Mellan Poesigatan och den södra torgytan (blå oval i skiss ovan) planeras den allmänna platsen som gata (GATA) eftersom den även ska vara tillgänglig för angröring till bostäderna på Poesigatan 21A och 21B. Väster om torgytan planeras bussgatan som kollektivtrafikgata (KOLLEKTIVTRAFIKGATA) för att tydliggöra att det endast är bussar som får trafikera gatan.

Vid den norra anslutningen till Vivallaringen föreslås den befintliga gång- och cykeltunneln fyllas igen och att alla trafikslag ansluter och passerar Vivallaringen i plan. Se bild nedan. I tidigare trygghetsundersökningar har denna tunnel pekats ut som en av platserna i Vivalla som uppfattas som otrygg och åtgärden förväntas förbättra upplevelsen av platsen ur trygghetssynpunkt. Vid tillskapande av en korsningspunkt i marknivå är det viktigt att se över trafiksäkerheten så att det på ett säkert sätt går att ta sig mellan målpunkter på respektive sidor av gatan.



Bild över hur anslutningen till Vivallaringen kan komma att anordnas. Förslaget bygger på att den befintliga gång- och cykeltunneln fylls igen och att alla trafikslag passerar Vivallaringen i plan. (Bild från WSP)

För ytterligare möjlighet att öka trafiksäkerhet går det att införa geofencing i området vilket innebär att bussarna inte kan köra fortare än en viss hastighet, förslagsvis 30 km/h.

Allmän parkering

Planförslaget innebär att ungefär 21 parkeringsplatser på kvartersmark vid Vivalla centrum kommer att tas bort.

Huvudmannaskap

Kommunen ska vara huvudman för allmän plats.

Kvartersmark

Mark och vegetation

Den del av planförslaget som föreslår användningen skola (S) ligger i anslutning till befintlig skolgård som föreslås utökas att omfatta området fram till gång- och cykeltvägen i väster. Ytan är drygt 4500 kvadratmeter och marken består här av gles dunge med många uppvuxna tallar och inslag av lövträd. Befintliga fastighetsgränser och gränsen mellan allmän plats och kvartersmark är otydlig i det här läget och i planförslaget föreslås en mer rationell gränsdragning. I och med ändrad användning kan hela ytan planeras och användas som skolgård. Befintlig skolgård har cirka 18 000 kvadratmeter friyta och med detaljplanändringen blir det då totalt 22 500 kvadratmeter.

Utifrån ett barnperspektiv är det positivt att friytan ökar. Enligt Örebro kommuns riktlinjer för friyta i förskola och skola ska kvaliteten på skolgårdar säkras bland annat genom att nyttja befintlig uppväxt vegetation och naturliga variationer i terrängen. En

god balans mellan skugg- och solmiljöer eftersträvas och hälsofarlig exponering av UV-ljus kan undvikas genom lövverk som helst ska uppnå en 50% täckning av gården.



Foto över del av området som planeras för användningen Skola. Karaktären är gles talldunge med inslag av lövträd.



Ortofoto med schematisk inritat område som i planförslaget föreslås för användningen Skola (S).

Skogsdungen avses bevaras. Träden omfattas av Örebro kommuns trädpolicy som gäller för kommunen och de kommunala bolagen. Området är belagt med korsmark och en byggrätt på maximalt 50 kvadratmeter (e2) vilket innebär att det är begränsad möjlighet till byggnation av området. Det finns även en planbestämmelse gällande att marken ska vara minst 95% genomsläpplig (b1) vilket ytterligare minskar incitamenten att hårdgöra området. Att marken ska vara genomsläpplig innebär att marken ska bestå av naturliga material och inte får asfalteras. Träden utgör en viktig struktur för att kunna erbjuda lek i skugga och för att skydda barn från stark sol och höga

temperaturer.

Bebyggelse

I parken norr om Vivalla centrum står en befintlig byggnad, Öknahallen, som fungerar som idrottshall. I planförslaget får den planstöd i och med användningen besöksanläggning (R) och centrum (C). Befintlig exploatering och höjd regleras med ett exploateringsstal (e_1) (450 kvm) och en höjdbestämmelse (h_1) (maximal nockhöjd 8 meter). Vid denna bebyggelse finns även ett markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar (u_1).



Foto på Öknahallen taget från norr.

Ytan norr om Vivalla centrum planläggs en del av den tidigare parkmarken som centrum (C) för att möjliggöra en ny entré till Vivallabadet. Att samla fler funktioner vid hållplatsläget och rikta dessa mot parken skapar förutsättningar för synergieffekter. Exempelvis skulle en kiosk kunna anläggas vid badentrén som kan serva såväl badgäster som parkbesökare. I detta område begränsas byggrätten med en exploateringsgrad (e_2) på 50 kvadratmeter och en höjdbestämmelse (h_1) där maximal nockhöjd får vara 5 meter.

En liten del av parkmarken längre norrut på västra sidan av parken planeras med bostäder (B) för att ge planstöd till befintlig faktisk användning.

Friytor

Planförslaget innebär att friytor för Vivallaskolan utökas i och med att befintlig yta för allmän plats parkmark omvandlas till kvartersmark skola (S). Det blir även ett mer rationellt marknyttjande då nya fastighetsgränser följer hur markägoförhållanden uppfattas och faktiskt nyttjas i realiteten.

Den befintliga skolgården består till stor del av hårdgjorda asfaltsytor. Genom att utöka skolgården med den befintliga parkmarken blir skolgården mer träd- och vegetationsrik och riktlinjerna gällande skuggförhållanden på skolgårdar kommer således närmare att uppfyllas.

Parkering och angöring

Angöring och parkering till idrottshallen löses via ett befintligt servitut.

Övrigt

Medborgardialog

Under våren 2025 genomfördes en medborgardialog kopplat till parkutvecklingen och

bussgatan i Vivallaparken. Dialogens syfte var både att sprida information om projektet och att låta Vivallaborna vara med och tycka till om vad som ska finnas i parken.

Vivalla har en ung befolkning med en klart högre andel barn och unga än genomsnittet för staden och ambitionen med medborgardialogen har varit att nå olika samhällsgrupper utifrån den demografiska struktur som finns i området. Eftersom erfarenheter visat att öppna möten riskerar att få lägre och mindre representativt deltagande har metoden istället varit att arbeta uppsökande för att fånga in olika åldrar och samhällsgrupper. Möten och workshops har genomförts på skolan, fritidsgården, familjecentralen, PRO, HSB-föreningen och i områdesgruppen. På biblioteket i Vivalla centrum har det funnits information och möjlighet att skriva och rita förslag till innehåll och utformning av parken. Vid ett tillfälle under våren under samrådstiden har dialoggruppen varit på plats centralt i parken med Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens husvagn som används vid dialoginsatser.

Metoden som tillämpats har varit mini-intervjuer som skett i grupp eller enskilt. Frågorna som diskuterats handlar om hur de boende rör sig i området, hur de använder parken idag, vad de önskar se i en framtida parkmiljö, vilka favoritplatser de har utanför Vivalla och vad de anser kännetecknar Vivalla som område i nuläget. I mötet med barn- och unga på skolan och fritidsgården har en workshopmetod använts då vi pratat om projektet utifrån en karta över området och sedan har de fått rita och illustrera förslag på olika funktioner och innehåll till parken.

Resultaten från dialogen har sammanfattats i en rapport (se bilaga). Sammanfattningsvis blir det insamlade materialet ett bra underlag i arbetet med att skissa på parken och vilka funktioner som lokalbefolkningen önskar ska finnas där. Nedan följer ett urval av förslag på aktiviteter och innehåll som kommit in i dialogen:

- Lekmiljöer som kompletterar de befintliga lekparkerna
- Särskilda minivarianter av idrottsplaner och tillhörande läktare
- Utegymp, boule, minigolf
- Labyrint, zipline, parkour, trampolin, skatepark, karusell
- Lugna rum, sittplatser, blomsterprakt, socialt häng
- Kojor, pysseltält, vattenlek
- Stora, öppna ytor för lek o picknick, grillplatser och en scen
- Bra belysning, mysig belysning
- Mer planteringar, fruktträd och bärbuskar
- Glasskiosk

Eftersom Vivallaparken är tänkt att vara en stadsdelspark som inte bara är till för de som bor i Vivalla har det diskuterats vad som skulle kunna attrahera resten av staden att besöka Vivallaparken. Barn och unga tror att en häftig lekplats som inte finns någon annanstans skulle kunna bidra till att fler vill besöka parken. När vi frågat vuxna tror de också att en stor bra lekmiljö skulle kunna få orebroare från andra områden att besöka parken.

I resultaten går det utläsa vissa skillnader mellan vad tjejer och killar ägnar sig åt för aktiviteter som även präglar deras önskemål om innehåll i parken. Killar önskar i högre utsträckning platser att kunna utföra fysiska aktiviteter som fotboll och parkour medan fler tjejer uppger att de vill ha platser där det går att "hänga med kompisar" och "sitta och snacka". Att jobba med större och mindre rumsligheter i parken så att det finns rum för både aktivitet och socialt häng blir ett av medskicken från dialogen till genomförandet av planen.

Barnkonsekvensanalys

En barnkonsekvensanalys har genomförts då planförslaget innebär en förändring av trafiksituationen i området. Vivalla har även en betydligt högre andel barn än genomsnittet i Örebro. 40% av befolkningen i Vivalla är under 20 år jämfört med 23% som snitt för Örebro kommun som helhet (Örebro kommuns statistikdatabas). Totalt bodde det 2590 barn och unga i stadsdelen 2023.

Vivalla omgärdas av barriärer i form av trafikleder, skogsområden och ett verksamhetsområde. Barriäreffekterna bidrar till att området upplevs isolerat utan några större flöden av naturligt genompasserande. Efter att högstadiet i Vivalla lades ner 2017 så behöver ungdomar ta sig till andra områden i Örebro för skolgång och tillgång till välfungerande kollektivtrafik blir särskilt viktigt för deras vardag. Att främja rörelseformer som fler har råd med, som gång, cykel och buss, är en förutsättning för att skapa en tillgänglig och socialt sammanhållen stadsmiljö, där barn i olika delar av staden kan mötas, dela vardag och ta del av gemensamma resurser. När fler får närmre till bussen genom ett nytt hållplatsläge i Vivallaparken stärks jämlikheten.

Samtidigt som en uppgraderad busslinje kan öka rörelsefriheten för barn att ta sig ut från Vivalla finns det en risk att bussgatan blir en barriär som delar området och som begränsar rörelsefriheten för yngre barn. Vid intervjuer med barn och ungdomar i området berättar barnen att de rör sig relativt självständigt inom Vivalla, i alla fall innan det blir mörkt. De går, cyklar eller åker elscooter och använder platser för aktivitet inom området såsom fotbollsplaner, basket vid skolan, häng i centrum och vid lekplatser. Den befintliga trafiken är något man förhåller sig till och flera av de yngre barnen uttrycker oro för snabba cyklar och elscootrar som trafikerar cykelvägar i området.

Särskilda åtgärder för att hantera barriäreffekter och trafiksäkerhet kopplat till en ny bussgata handlar mycket om utformning och gestaltning vilket inte bestäms på detaljnivå i detaljplanen. Olika lösningar för barns (och vuxnas) trafiksäkerhet är bland annat att skapa säkra och tydliga korsningspunkter och styra fotgängare till dessa platser. Korsningspunkterna placeras där det är god sikt för både fotgängare och buss. Bussgatan kommer även att kantas med diken med växtlighet vilket fungerar både som dagvattenhantering och som styrande för var bussgatan kan passeras så att inga barn riskerar att springa ut på gatan direkt från parken. Gatan och gc-vägen kommer även att vara separerade med ett utrymme för dagvatten och belysning vilket minskar risken för att fotgängare och cyklister vinglar in i bussgatan.

Den befintliga parken saknar i dagsläget bra lekmiljöer och vistelseytor. Barnen berättar i intervjuer att de mest är på platser som är dedikerade till olika aktiviteter

som exempelvis fotbollsplaner eller lekparkar, även om de bara är ute efter att hänga med kompisar. Enligt statistiken så har Vivalla en högre andel familjer som lever i socioekonomiskt svaga hushåll där vanliga bieffekter är trångboddhet och att inte ha råd att resa bort på semester. Det kan exempelvis innebära att barnen spenderar mycket tid utomhus i sitt närområde vilket gör det extra viktigt med bra gemensamma vistelsemiljöer som erbjuder kreativa och vackra rum för både aktivitet och vila.

I barnkonsekvensanalysen konstateras att en uppgradering av parken med någon häftig lekmiljö kan bidra till att området får högre status och att örebroare från andra områden i högre utsträckning vill besöka Vivalla vilket i sin tur kan ge ytterligare anledningar för barnen i Vivalla att känna stolthet över sin stadsdel. Att bussen dras genom parken är en bra förutsättning för att detta blir tillgängligt för fler.

Trygghet

Vivallaparken och tomten där Öknaskolan tidigare låg är platser som i tidigare trygghetsanalyser pekats ut som särskilt otrygga i Vivalla. Planförslaget kan bidra med olika åtgärder som kan få positiva effekter på tryggheten i området.

En förändring som planförslaget bidrar med är att parken utvidgas med 1,5 hektar som tidigare varit kvartersmark. Detta innebär att hela stadsdelsparken på cirka 4,5 hektar (inklusive gatan) får en gemensam förvaltare istället för som i nuläget när det är flera olika fastighetsägare och otydliga gränser mellan skötselområden. En otrygghetsfaktor som nämns i de trygghetsanalyser som tidigare genomförts i området är hur områden sköts och hålls efter. Om driften haltar och trasiga lampor eller annan skadegörelse inte åtgärdas skapar det en känsla av eftersatthet och att ingen bryr sig om platsen.

Planförslaget innebär att ytor som tidigare haft otydlig förvaltning tydliggörs och driftas av en gemensam aktör vilket ger mer kontroll över belysning och annan skötsel. I utformningen av parken strävas även efter att skapa tydliga gränser mellan det privata (bostadsgårdar) och det allmänna (park och gatumiljöer). Detta kan exempelvis göras genom att ha ett sammanhållet tema för belysning, sopkärl, skyltning med mera som skiljer sig från uttrycket hos de privata fastighetsägarna.

En bussgata genom parken bidrar med närvaro på en plats som tidigare uppfattats som både mörk och ödslig under kvällar och nätter. Fler ögon på parken ger en naturlig övervakning och förutsättningar för minskad kriminalitet och öppen droghandel. Bussen innebär en regelbunden trafikering av de inre delarna av Vivalla. Att parken rustas upp med bättre belysning och tydligare stråk med olika hierarki kan också bidra till att den uppfattas som tryggare att vistas i då den blir lättare att överblicka samt att orienterbarheten ökar.

Ett nytt hållplatsläge har förutsättningar att bli en ny nod i området med ökade flöden av människor på platsen. Flera åtgärder som planeras på privat mark i närheten av hållplatsläget, exempelvis ett allaktivitetshus, en torgyta och en ny entré till Vivallabadet kan även bidra till synergieffekter och att platsen befolkas av olika grupper och en större del av dygnet vilket ofta är positivt för den upplevda tryggheten.

Ambitionen med parken är att många olika grupper ska hitta aktiviteter eller platser

som passar för umgänge och därmed locka en blandning av människor som befolkar parkområdet. En utmaning är den sociala kontroll som kan utövas på allmänna platser och som yngre tjejer i området vittnar om begränsar var de känner sig bekväma att vistas. En styrka är att parkområdet är så stort att det rymmer både större öppna rum och mindre rumsbildningar där det går att hänga med kompisar och där man kan välja om man vill vara ”on-stage” eller ”off-stage”.

Ytterligare åtgärder som görs i samband med detaljplanens genomförande är att en tunnel under Vivallaringen som identifierats som en upplevd otrygg miljö kommer att fyllas igen till förmån för en korsningspunkt i markplan.

Motiv till detaljplanens regleringar



Användning av allmän plats

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
GATA	<i>Gata</i> Motivet till användningen är att möjliggöra angöring till privata fastigheter samt att uppfylla planens syfte.

GATA₁	<i>Kollektivtrafikgata</i> Motivet till användningen är uppfylla planens syfte genom att möjliggöra för en bussgata som i sig syftar till att effektivisera och tillgängliggöra kollektivtrafiken i området och i staden i stort.
PARK	<i>Park</i> Motivet till användningen är att uppfylla planens syfte genom att möjliggöra en utvidgning och utveckling av Vivallaparken med fler användar- och upplevelsevärden.

Användning av kvartersmark

B	<i>Bostäder</i> Motiv till bestämmelsen är att ge formellt stöd till bostadsbebyggelse som tidigare legat på parkmark.
R	<i>Besöksanläggningar</i> Motiv till bestämmelsen är att ge planstöd till en befintlig idrottshall.
C	<i>Centrum</i> Motiv till bestämmelsen är att skapa flexibilitet i användningsriktning om behovet skulle ändras i framtiden. Motiv till planbestämmelsen är att möjliggöra för en ny entré till Vivallabadet.
S	<i>Skola</i> Motiv till bestämmelsen är att mark som tidigare varit allmän plats ska bli skolgård för att öka skolans friyta med såväl kvantitet som kvalitet.

Egenskapsbestämmelser för allmän plats

Träd₁

Träd ska bevaras och får endast fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk. Om trädet behöver avverkas får det endast fällas under vintern och stammen med håligheter ska bevaras och sättas upp på plats med liknande förutsättningar i närområdet.

Motiv till bestämmelsen är att skydda en potentiell boplatz för fladdermöss. Trädet är ett grovt hålträd som identifierats som troligt koloniträd. För att inte bryta mot artskyddsförordningen som säger att det är förbjudet att störa, skada eller förstöra djurens fortplantningsområden eller viloplatser behöver boplatzen skyddas från störningar. Trädet ska därför i första hand bevaras. Om trädet inte kan bevaras på platsen kan det avverkas under angivna förutsättningar.

Då trädet inte bedömts fungera som en övervintringsplat för fladdermöss kan trädet avverkas under vintertid (dec- mars) då det varit minusgrader i åtminstone en vecka. Trädet ska sedan fästas på en yngre stam av kvarvarande träd med liknande förutsättningar så att det kan fortsätta fungera som boplatz. Marklov krävs i händelse av trädfällning.

Då belysning kan störa vissa fladdermusarter införs skyddsåtgärd i detaljplanen som syftar till att begränsa hur tillkommande belysning ska anpassas. Då befintlig gatubelysning finns 14 meter från trädet kan tillkommande belysning uppföras på samma avstånd som befintlig. Ny belysning ska riktas bort från trädet för att minska direkt ljus samt ljusföroreningar.

Träd₂

Ny belysning får inte uppföras på närmare avstånd än 14 meter från trädets stam.

Motiv till planbestämmelsen är att undvika störningar på fladdermöss som eventuellt använder trädet som viloplatz.

Belysning₁

Belysning ska anpassas för att minimera mängden spilljus till omkringliggande trädkronor. Belysningen får inte riktas mot träd, ska riktas neråt samt utformas med gul eller varmvit ton med en färgtemperatur under 2500 kelvin.

Motiv till planbestämmelsen är att visa hänsyn till fladdermöss som använder området som födosöksplats. Då vissa fladdermusarter riskerar att störas av ljusföroreningar ska belysningsgraden i den norra delen av planområdet bibehållas på en nivå likt befintligt, ny belysning behöver därför anpassas.

Anpassning av belysning kan göras på olika sätt men

huvudsyftet är att behålla en buffertzona mellan gata och trädmiljö relativt mörk. Belysning kan vara närvarostyrd och/eller ha begränsad ljusspridning. Lägre (halva höjden av ett uppvuxet träd) belysningsstolpar med avskärmat, nedåtriktat ljus kan skapa mörka trädrader/ bryn i det övre trädsiktet. Belysning kan anpassas genom att välja armatur som inte avger UV-ljus eller kallvitt ljus. Ett varmare gult eller varmvitt ljus med en färgtemperatur under 2500 kelvin är bättre ur fladdermussynpunkt.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

e₁ *Största byggnadsarea är angivet värde i m² inom användningsområdet.*

Bestämmelsen syftar till att ge planstöd till befintlig idrottshall.

e₂ *Största byggnadsarea är angivet värde i m² inom användningsområdet*

Bestämmelsen syftar till att begränsa hur mycket av ytan som planeras med användningen skola (S) som får bebyggas med komplementbyggnader för att främja friyta för lek.

Bestämmelsen syftar till att möjliggöra en ny entrébyggnad norr om Vivallabadet för att skapa kopplingar till parken och hållplatsläget.

h₁ *Högsta nockhöjd är angivet värde i meter.*

Bestämmelsen syftar till att ge planstöd till befintlig idrottshall och möjliggöra och begränsa höjden.

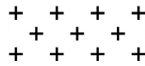
Bestämmelsen syftar till att begränsa höjden på komplementbyggnader så att skolgården främst ska vara friyta för lek

Bestämmelsen syftar till att begränsa höjden på en ny entrébyggnad till Vivallabadet så att befintliga siktlinjer kan bibehållas.



Marken får inte förres med byggnad.

Motivet till planbestämmelsen är att säkra bebyggelsefri yta ovanför en allmännyttig underjordisk ledning.



Marken får endast förres med komplementbyggnad eller andra anläggningar än byggnader

Motiv till bestämmelsen är att möjliggöra marken som friyta för Vivallaskolan.

Komplementbyggnader får uppföras.

Motiv till planbestämmelsen för bostadsanvändningen är att möjliggöra friyta till bostäder.

u₁

Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar

Motivet till planbestämmelsen är att säkra plats för allmännyttiga underjordiska ledningar.

b₁

Minst 95% av marken ska vara genomsläpplig.

Motivet till planbestämmelsen är att möjliggöra att grönskan på skolgården bibehålls och kan utvecklas. Markbeläggning som räknas strida mot bestämmelsen är asfalt. Marklov krävs för markåtgärder som försämrar markens genomsläpplighet.

Genomförandefrågor

Organisatoriska frågor

Tidplan

Arbetet inriktar sig på att detaljplanen får laga kraft under 2026.

Exploateringsavtal

Överenskommelse om fastighetsreglering är tecknad mellan Örebro kommun och ägarna av Rörströmsälven 11, 23, 29 och 32.

Markägoförhållanden

Inom planområdet finns det sju fastigheter. Fastigheterna Mikael 2:52, 2:54 och 2:96 samt Rörströmsälven 10 ägs av Örebro kommun. Fastigheterna Rörströmsälven 11 samt Långseleån 8 och 11 ägs av Örebrobostäder AB. Fastigheten Rörströmsälven 23 ägs av Västerporten Fastigheter i Örebro AB. Fastigheten Rörströmsälven 32 ägs av Futurum fastigheter i Örebro AB. Samfälligheten Mikael s:19 ingår även i planområdet.

Mark- och utrymmesförvärv

Skyldig inlösen, huvudman

Kommunen är skyldig att lösa in mark eller annat utrymme som enligt detaljplanen ska användas för allmän plats inom planområdet om fastighetsägarna till berörda fastigheter (Rörströmsälven 11, 23 och 32) begär det. Överenskommelse om fastighetsreglering är tecknad.

Rätt till inlösen, huvudman

Kommunen har rätt att lösa in allmän plats inom planområdet (områden av Rörströmsälven 11, 23 och 32). Överenskommelse om fastighetsreglering är tecknad.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter och rättigheter

Fastigheter och rättigheter inom planområdet anges i fastighetsförteckningen.

Del av officialservitut 1880K-90/520.2 avseende väg till förmån till Rörströmsälven 18 avses upphävas då markytan planläggs som allmän plats gata.

Ledningsrätt 1880-3415.1 avses ligga kvar.

Markavvattningsföretag för Ökna, Vivalla och Hjärsta av tillkomstår 1897 samt markavvattningsföretag för Ökna och Lundby av tillkomstår 1916 berör området och detaljplanens påverkan på dessa beräknas vara begränsad då dagvatten tas omhand lokalt inom detaljplanen och stora ytor planeras som allmän plats park.

Befintligt servitut 1880K-92/575.1 för tillfart till fastigheterna Rörströmsälven 10, 15 och 23 avses kunna användas för det i detaljplanen planerade RC- området efter fastighetsreglering i detaljplanens genomförande.

Samfälligheten Mikael s:19 avses upphöra då den spelat ut sin roll. Det är bara Örebro kommun som har andelar i samfälligheten och all mark som ingår i Mikael s:19 avses överföras till intilliggande fastighet Mikael 2:96.

Fastighetsrättsliga åtgärder

- **Rörströmsälven 11**

Fastigheten avstår mark till allmän plats

- **Rörströmsälven 23**

Fastigheten avstår mark till allmän plats.

- **Rörströmsälven 29**

Fastigheten utökas med tidigare allmän plats.

- **Rörströmsälven 32**

Fastigheten avstår mark till allmän plats.

- **Rörströmsälven 12**

Fastigheten avstår mark till allmän plats

- **Långseleån 11**

Fastigheten utökas med tidigare allmän plats och avstår en mindre markdel till allmän plats gata

- **Långseleån 8**

Fastigheten avstår mark till allmän plats

Tekniska frågor

Tekniska undersökningar och utredningar

Genomförda under planframtagandet:

- miljöteknisk markundersökning, (2024-09-23) Loxia
- bullerutredning, (2026-04-20) Norconsult
- dagvattenutredning (2025-09-04) VAP

Utbyggnad allmän plats

- Utbyggnad av bussgata genom Vivallaparken.
- Ny park på områden av nuvarande Rörströmsälven 11 och 32.

Inom planområdet har den invasiva arten jättebalsamin identifierats. Vid utbyggnad av allmän plats är det viktigt att aktuella rutiner och riktlinjer för hantering av växtdelar och jordmassor följs.

Vid utbyggnad av allmän plats ska skyddsåtgärder gällande träd (Träd₁), (Träd₂) och belysning (Belysning₁) följas för att inte riskera att förbud enligt artskyddsförordningen aktiveras. Utöver dessa skyddsåtgärder kan ytterligare insatser bidra med en större mängd potentiella boplatser för fladdermöss i området, åtgärder som föreslås är att sätta upp koloniholkar, veteranisering av träd samt att hålla efter igenväxning vid boplatser och jakthabitat.

Utbyggnad vatten och avlopp

Avtal kommer ingås mellan fastighetsägarna och kommunens VA-avdelning om de privata va-ledningar som försörjer Rörströmsälven 17, 18 och 23.

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

UTGIFTER	tkr	Finansieras av:
Markinlösen/Ersättningar	850	Strategiska markinköp
Fastighetsbildning	100	SoT*
Anläggande av bussgata	45 000	SoT
Park	15 000	SoT
Hantering av markförorening	2000	SoT
Administration	150	SoT
Övriga kostnader/Oförutsett	0	
Saneringskostnader	5 300	SoT
Summa utgifter	68 400	

*Stadsmiljö- och trafikenheten på Örebro kommun

Drift allmän plats

Driftkostnader gata, park etc.	Kr/år
Gata	150 000
Park	700 000
Summa	850 000

Prövning enligt annan lagstiftning

Fornlämningar

Om fornlämningar påträffas i samband med exploateringen ansvarar exploatören för anmälan till länsstyrelsen enligt 2 kapitlet 10 § kulturmiljölagen.

Biotopskydd

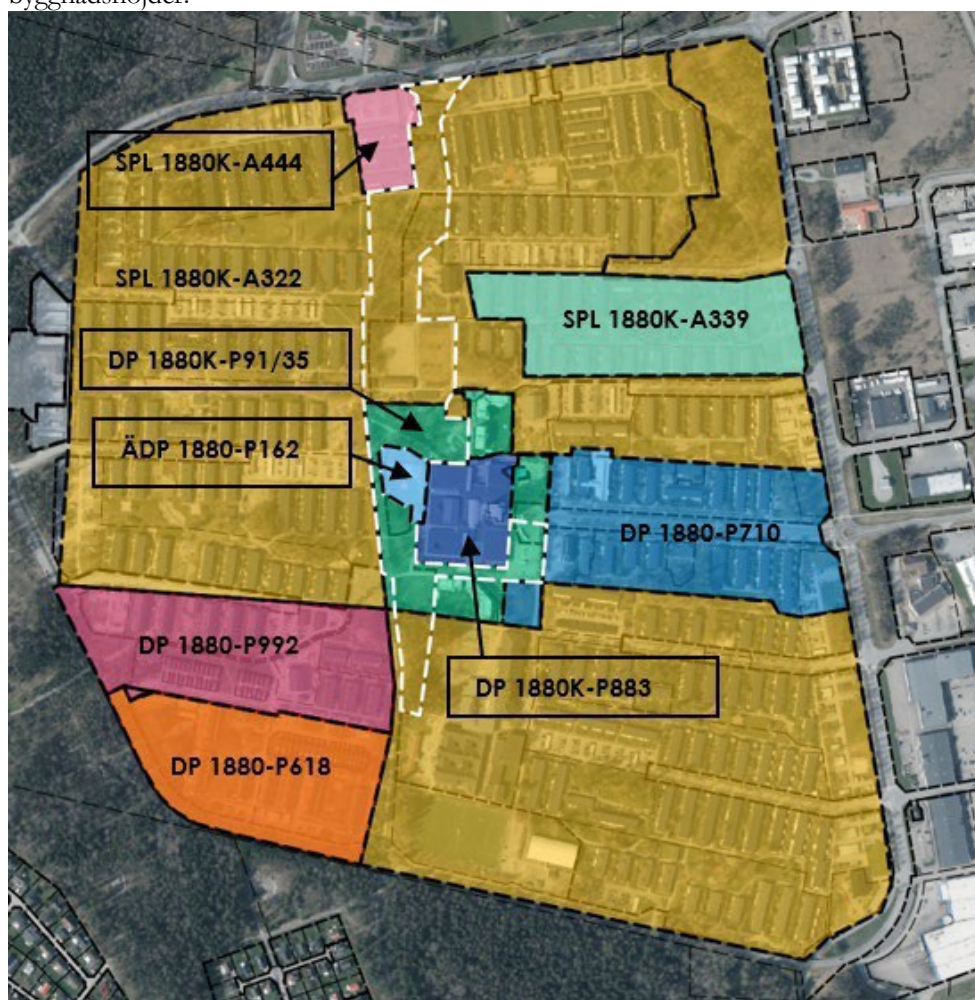
Ansökan om dispens för att ta ner alléer inom planområdet har beviljats av Länsstyrelsen.

Planeringsförutsättningar

Kommunala ställningstaganden

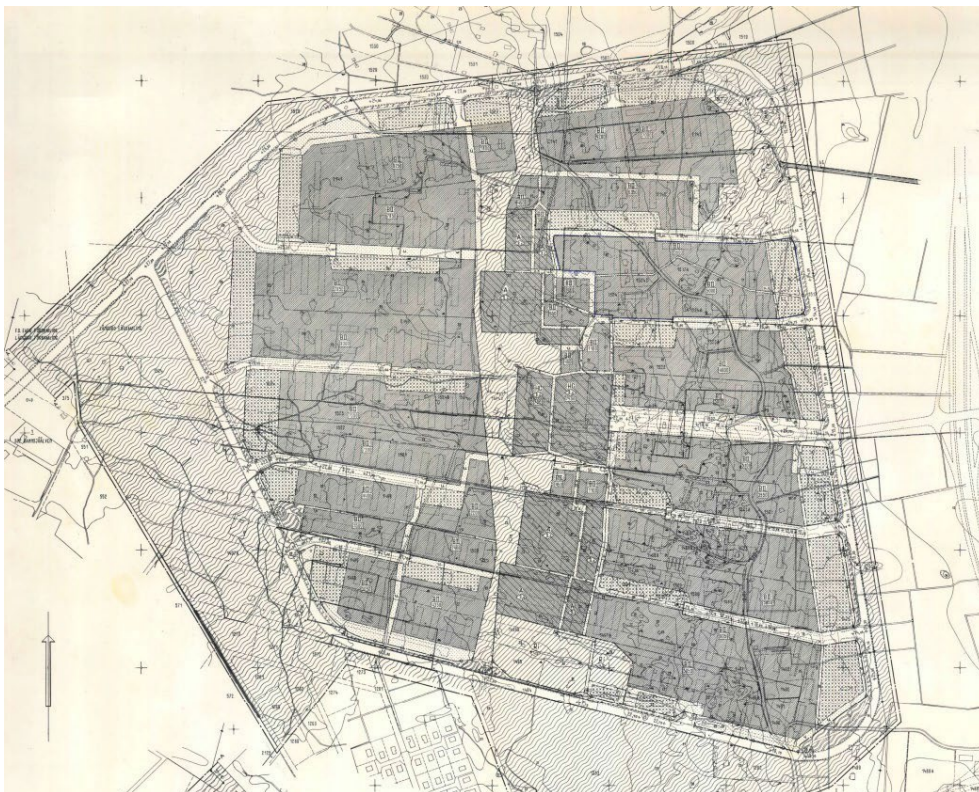
Detaljplan

Inom och i direkt anslutning till planområdet finns ett antal detaljplaner. Den första stadsplanen för Vivalla fick laga kraft 1967 och reglerar den övergripande strukturen med bebyggelse, trafik och grönområden. Efter den har nya detaljplaner och ändringar gjorts främst i centrumområdet där det möjliggjorts för utökning av byggrätter och byggnadshöjder.



En översikt av olika gällande detaljplaner inom- och i närheten av planområdet. De gula områdena är där stadsplanen från 1967 fortfarande gäller.

Syftet med stadsplanen från 1967 var att planlägga en ny stadsdel med elva bostadskvarter låghusbebyggelse, trafikseparering, samhällsservice i form av idrottsplats, skolor och daghem, centrumområde med handel och service samt grönområde centralt i området. Denna struktur har i stort bevarats.

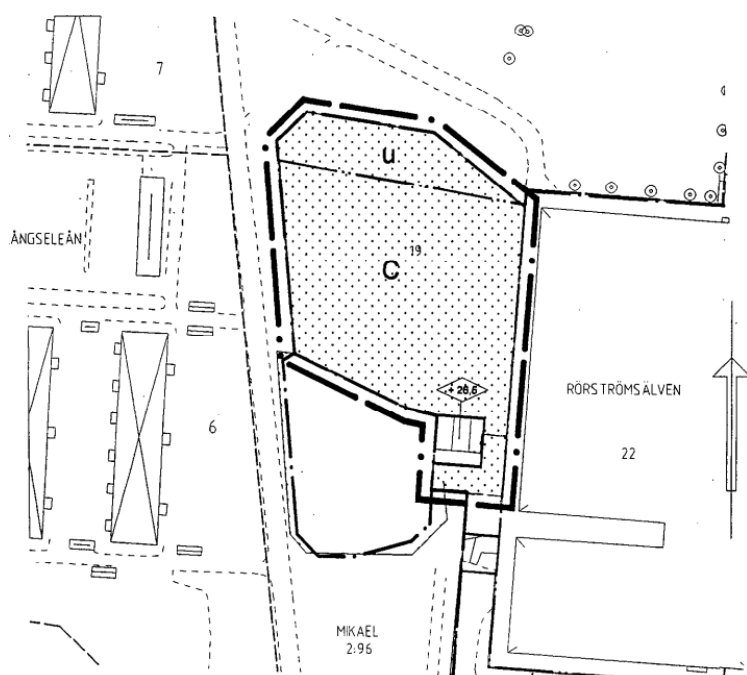


Detaljplan 1880K-A322. Förslag till stadsplan för VIVALLAOMRÅDET i Långbro och fd Ekers församling i ÖREBRO. Laga Kraft 7 februari 1967.

På 1990-talet lyftes frågan om centrumområdet kunde tåla en högre bebyggelse vilket prövades i detaljplan. Syfte var även att möjliggöra markägo förändringar i Vivalla centrum samt utvidga området för friluftsbad och utöka byggrätten i centrumområdets sydöstra del.

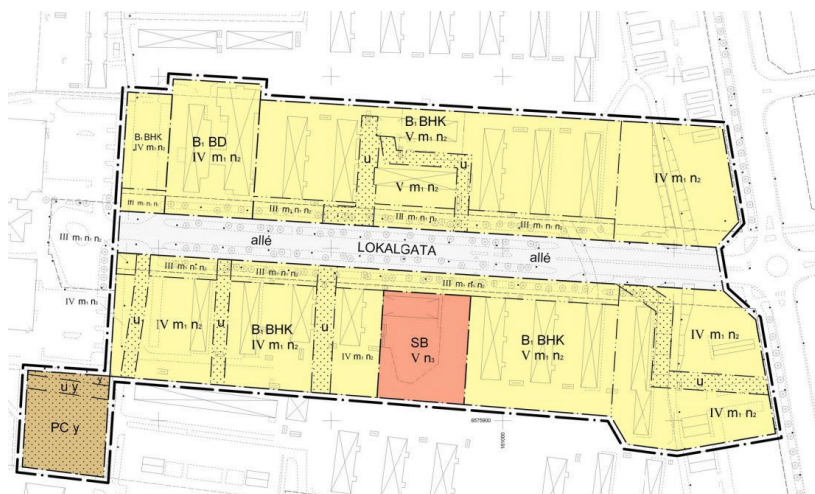


Detaljplan 1880K P91/35. Detaljplan för VIVALLA CENTRUM i Mikael's församling ÖREBRO kommun. Laga Kraft 12 december 1991.

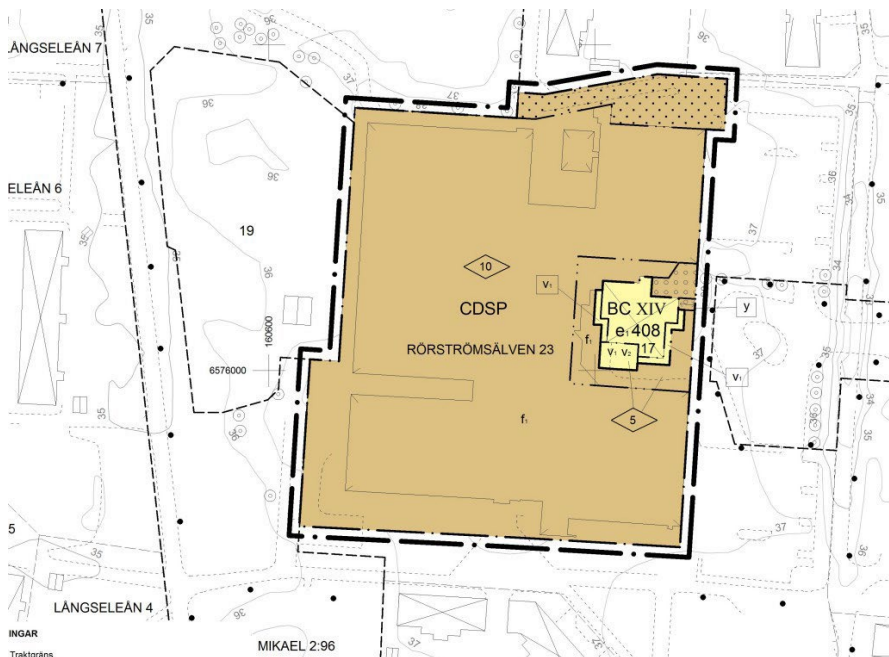


Detaljplan 1880-P162 Ändring av detaljplan för VIVALLA CENTRUM (Rörströmsälven 19) i Mikael församling ÖREBRO kommun. Laga Kraft 3 januari 2003. Syfte att möjliggöra sammanslagning av fastigheter, ändra byggrätten samt att medge centrumändamål utöver friluftsbad.

PÅ 2010-talet utreddes möjligheten att etablera så kallade bokaler (bostäder och lokaler i ett sammanhang) i anslutning till Poesigatan samt att möjliggöra för en större parkering i anslutning till centrum och kulturarenan. Stora delar av detaljplanen genomfördes dock aldrig vilket bland annat innebar att tunneln vid Vivalla centrum inte fylldes igen vilket var en av de föreslagna åtgärderna.



Detaljplan 1880-P710. Detaljplan för fastigheten Mikael 2:96 m. fl (Poesigatan och del av centrum i Vivalla), i Mikael församling, Örebro kommun. Laga Kraft 20 maj 2011.



Detaljplan 1880-P883. Detaljplan för Rörströmsälven 23 m. fl. (Vivalla) ÖREBRO kommun. Laga Kraft 21 december 2015. Syfte att utöka byggrätter samt uppdatera användningsbestämmelser i Vivalla centrum.

Fördjupad översiktsplan

Det finns en fördjupad översiktsplan för området Vivalla- Boglundsängen som antogs av kommunfullmäktige 27 januari 2016. Fördjupningen av översiktsplanen utreder hur Vivalla- Boglundsängen kan länkas samman med andra stadsdelar, hur Vivalla kan utformas till att bli en mer blandad stadsdel och hur Boglundsängens handelsområde kan utvecklas med en bredd av verksamheter samt bostäder. Några av de ställningstaganden som berör detta planförslag är att Vivallaparken bör bevaras med de gröna fingrar som sträcker sig in mellan husen. Ett annat ställningstagande är att det vore önskvärt med ny bebyggelse av olika typ i Vivalla vilken kan förläggas till restområden eller parkeringsplatser samt i kanten på Vivallaringen. Att behålla det centrala parkstråket bilfritt är ett önskemål, samtidigt som nya lokala gator kan tillkomma inom området.

Översiktsplan (antagen av kommunfullmäktige 2018-04-25)

I den kommunala översiktsplanen från 2018 återges kommunens övergripande tankar och planering för utvecklingen av mark- och vattenanvändningen de närmaste 25 åren. Översiktsplanen innefattar generella ställningstaganden kring utvecklingen i hela kommunen såväl som målsättningar för olika tematiska områden, geografiska delområden och områdestyper.



Utsnitt från Örebro Kommuns översiktsplan. Rosa linje är befintlig (heldragen) och planerad (streckad) sträckning för kollektivtrafik. Gröna streck är grönastråk som ska bevaras och brunt skrafferat område är område med höga kulturvärden.

I översiktsplanen från 2018 pekas Vivalla ut som en kommunal bebyggelsekärna med ett stadsdelscentrum som ska kunna utvecklas. Strävan är att denna plats ska ha ett stort inslag av arbetsplatser, kommersiell och/eller offentlig service och mötesplatser som betjänar mer än den egna stadsdelen. Med utveckling av Vivallaparken till en stadsdelspark ökar attraktiviteten både för de boende i närområdet och för besökare som besöker parken som en målpunkt.

Det finns ett nytt viktigt stråk för kollektivtrafiken schematiskt utpekad genom området där tanken är att kapacitetsstark kollektivtrafik ska kunna rymmas.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för detta vilket utifrån ett större perspektiv innebär en mer effektiv kollektivtrafik och utifrån ett lokalt perspektiv gör kollektivtrafiken mer tillgänglig för fler Vivallabor.

Befintligt cykelstråk mellan Vivalla och Boglundsängen planeras att uppgraderas till huvudcykelstråk. Det gröna stråk, Vivallaparken, som leder genom området i nord-sydlig riktning ska bevaras, likaså den struktur av gröna sidostråk som leder från Vivallaparken och in mellan husen i öst-västlig riktning. Grönstrukturen kommer i och med planförslagets genomförande att utvecklas samtidigt som en del befintliga gräsytor kommer att behöva tas i anspråk för att möjliggöra för buss-, cykel- och gångtrafik.

Den nordöstra delen av bostadsområdet är utpekad som särskilt värdefull kulturmiljö i kommunens kulturmiljöinventering. Detta område bedöms inte beröras av planförslaget.

Trafikstrategi (antagen i kommunfullmäktige 2024-10-23)

Örebro Kommuns trafikstrategi utgör en konkretisering av översiktsplanen med fokus på mobilitet, tillgänglighet och transporteffektivitet. Det övergripande målet i

trafikstrategin är att andelen resor till fots, med cykel och kollektivtrafik ska öka och att antalet bilresor i Örebro tätort ska minska. Utöver det övergripande målet finns kompletterande mål med tillhörande indikatorer så att utvecklingen kan mätas och följas över tid. Ett urval av dessa mål relaterar tydligare till fysisk planering, exempelvis att invånare i kommunens större tätorter ska ha gångavstånd till daglig service och grönska samt cykelavstånd till övriga viktiga målpunkter och att trafiksystemet ska vara utformat för att bidra till aktiv mobilitet där det primära sättet att ta sig till förskola, skola och arbetsplats ska vara med någon form av aktiv resa.

Exempel på prioriterade insatsområden som gäller den fysiska planeringen i trafikstrategin är att kommunen ska verka för;

- en hög bebyggelsetäthet i anslutning till busshållplatser utmed de kapacitetsstarka kollektivtrafikstråken.
- att verksamhetsområden ska placeras och planeras så de blir möjliga att försörja med kollektivtrafik.
- att nya bostadsområden i Örebro tätort ska planeras för ett framtida bilinnehav som är lägre än idag och där parkering i huvudsak sker i gemensamma anläggningar.
- en utbyggnad av trygga och attraktiva omstigningspunkter mellan olika färdmedel.
- att utvecklingsarbetet vid Örebro resecentrum och Södra station ska fortsätta.
- att det finns trafiksäkra gång- och cykelvägar till alla förskolor och skolor och viktiga besökspunkter.
- att minimera motortrafik såväl i stadskärnan samt runt skolor och förskolor.

Detaljplanen möjliggör för ny dragning av kollektivtrafik genom Vivalla. Ett nytt hållplatsläge skapas på västra sidan av parken där även Örebrobostäder planerar för ett kontorshus med torgyta, en ny nod i området. Bussgatan innebär en ny kvartersstruktur med nya flöden vilket kan vara positivt för att skapa tryggare platser runt och i parken. Att fler får närmare till en busshållplats ger även bättre förutsättningar för att fler resor kan göras med kollektivtrafiken. Området planerades på 1970-talet med trafikseparering som planeringsideal vilket innebär att den nya strukturen behöver utformas med stort fokus på trafiksäkerhet. En utveckling av parken innebär även förbättrade cykel- och gångstråk.

Grönstrategi (antagen av kommunstyrelsen 2017-12-13)

Grönstrategin innehåller mål, strategier och riktlinjer för utveckling av grönstrukturen i Örebro stad och kommunens mindre tätorter. Grönstrukturen består av många olika typer av ytor: bostadsgårdar, parker och naturområden, liksom grönytor längs vägar, gröna tak med mera. Det här gröna nätverket har många ekologiska, kulturella och sociala funktioner som är viktiga för att skapa en hållbar och attraktiv bebyggelse.

I grönstrategin fastställs fem övergripande strategier som handlar om att säkerställa en god tillgång till parker och naturområden och höja deras sociala värden, utveckla grönstrukturen till ett sammanhängande nätverk, utveckla Örebros karaktärsdrag och gröna kulturvärden utifrån landskapet samt att utveckla stadens ekosystemtjänster. Därutöver finns även kvantitativa och kvalitativa riktvärden för invånarnas tillgång till parker, naturområden och lekmiljöer som ska användas i den fysiska planeringen. Till exempel bör varje invånare nå en kvarterspark inom 200–300 meter från bostaden.

I grönstrategin finns ett särskilt avsnitt om hur och i vilken prioriteringsordning stadsdelsparker inom kommunen ska utvecklas. Vivallaparken hamnar högst upp på listan bland de stadsdelsparker som är särskilt viktiga att fokusera på sett utifrån att den idag har låg kvalitet, den servar många medborgare, det är ett prioriterat område utifrån ett socioekonomiskt perspektiv, det finns många barn i närområdet och parken ligger nära en vårdcentral vilket kan kopplas till ett folkhälsoperspektiv.

Detaljplanen har som syfte att utveckla Vivallaparken till en stadsdelspark med utgångspunkt i de behov och önskemål som Vivallaborna uttrycker. Parkområdet som idag är eftersatt utan särskilt höga användar- eller upplevelsevärden kommer även att utvidgas med ytor som tidigare varit kvartermark vilket möjliggör för en sammanhållen parkmiljö med plats för såväl stråk som vistelseytor och grönska.

Strategi för arkitektur och byggande i Örebro kommun (antagen av Programnämnd samhällsbyggnad 2018-05-31)

Strategin för arkitektur och byggande beskriver utvecklingen i staden Örebro och i kommunens tätorter, byar och bebyggelse i det fria landskapet. Den utgör tillsammans med Örebro kommuns grönstrategi och trafikprogram en konkretisering av översiktsplanen. Strategin beskriver mer konkreta resonemang och ställningstaganden kring frågor såsom skala, strukturer och olika bebyggelse typer och hur dessa ska utvecklas i det framtida Örebro.

Strategin för arkitektur och byggande lyfter frågor gällande parkytor, trafikseparering och områdets kopplingar till övriga staden och närliggande stadsdelar.

De gröna innergårdarna och de större stadsdelsparkerna med nära kopplingar till naturen var genomtänkt utformade och placerade och en bärande del när områdenas planerades och byggdes ut. Samtidigt kan utomhusmiljöerna som präglas av stora offentliga ytor upplevas som att de "har blivit över" eller som fragmenterade, exempelvis restzoner utefter bilvägar. Trafiksepareringen ger stora bilfria områden, vilket skapar trafiksäkra och bullerfria ytor för invånarna samtidigt som gaturummen av samma anledning domineras av biltrafik utan ytor för cykel- och gångtrafik. Gång- och cykelvägar som ofta är placerade i parkstråken med avstånd till bostäderna, är på dagtid uppskattade och säkra miljöer att röra sig i men kan på kvällar och nätter upplevas som otrygga.

Områdenas storlek och placering i relation till omgivningen gör ofta att naturliga kopplingar till resten av staden är få och det finns ett stort behov att utveckla sådana. Gårdar, parker och grönområden är väl integrerade med bebyggelsen och ska behållas intakta i så hög utsträckning som möjligt. Nya gator och ny bebyggelse placeras intill dem, inte i dem. Grönstrukturen kan också utvecklas genom att förbindas genom de olika kvarteren. Utvecklingen ska ske på ett sätt som stärker de stadsdelsparker som finns.

Riksintressen

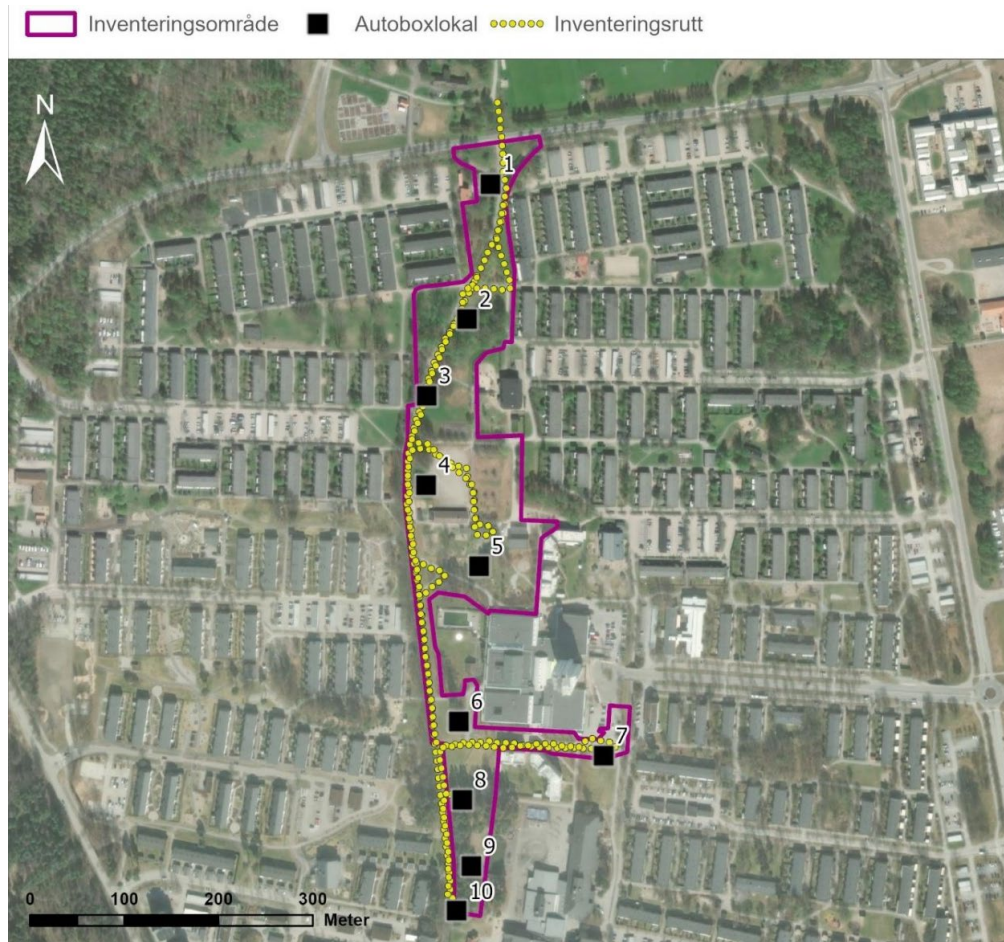
Planområdet berörs inte av några riksintressen.

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

Ekologiskt särskilt känsliga områden

I det fladdermushabitatindex som kommunen tagit fram ses Vivallaparken som mindre till måttligt intressant för fladdermöss. Utifrån att planområdet delvis är en trädrik miljö så har dock en inventering av fladdermöss utförts av Calluna under sommaren och hösten 2025.

Området inventerades med autoboxar och manuell inventering vid två tillfällen, i juli samt i september. Se kartbild över placering av autoboxar och inventeringsstråk i kartbilden nedan.



Kartbild över planområdet med placering av autoboxar samt inventeringsrunda.

Totalt påträffades fem fladdermusarter: trollpipistrell, dvärgpipistrell, nordfladdermus, större brunfladdermus samt brunlångöra. Två av dessa arter är rödlistade: brunlångöra och nordfladdermus. Nordfladdermus är emellertid en av Sveriges mest spridda fladdermusarter och förekommer allmänt över hela landet och även brunlångöra är en vanligt förekommande art över stora delar av landet.

Calluna gör bedömningen – utifrån erhållna data och tidigare erfarenhet – att den sammantagna aktiviteten hos fladdermössen i området, under sommar och höst, är låg, mätt som antalet inspelningar i autoboxar. De lokaler som har ett högre

aktivitetsindex är lokalerna 1 och 3 i områdets norra del under sommaren. Möjligtvis närmar sig även lokal 2 ett högre värde under sommaren. Under hösten når ingen lokal upp till det högre indexet.

På nationell nivå anses enstaka platser vara rika fladdermusmiljöer om det finns populationer med sex eller fler fladdermusarter. Utifrån insamlade data görs bedömningen att utredningsområdet hyser fem fladdermusarter, men att av dessa endast en art eller möjligtvis två arter förekommer i hela området under både sommar och höst. Större brunfladdermus och nordfladdermus bedöms därför vara bofasta i området, eftersom de antingen har påträffats över större delar av utredningsområdet eller med tillräckligt hög aktivitet på en eller flera platser.

Den generellt låga fladdermusaktiviteten i området indikerar att området inte är viktigt på landskapsnivå för fladdermusfaunan. Aktiviteten mätt som antalet inspelningar är 697 inspelningar under sommaren och 221 inspelningar under hösten i autoboxar. Data påvisar att aktiviteten mätt som antalet inspelningar sjunker mellan de två mätperioderna. En slutsats är att fladdermössen jagar mindre i området under hösten sannolikt på grund av att insektsproduktionen avtar.

Calluna gör bedömningen att den sammantagna fladdermusaktiviteten i Vivallaparken är låg, mätt som antal inspelningar i autoboxar. Den högsta aktiviteten är i områdets norra del, i anslutning till en grön kil norr om området och det enda ihåliga trädet (känt koloniträd).

Miljökvalitetsnormer

Luft

I luftkvalitetsförordningen (2010:477) återfinns de svenska miljökvalitetsnormerna för utomhusluft. Miljökvalitetsnormerna är gränsvärdesnormer och anger de gränsvärden som inte får överskridas, för att varken människors hälsa eller djur, växter och kulturvärden ska skadas.

I Örebro kommun görs mätningar av luftkvaliteten med en mätstation vid Rudbecksgatan och en på Rådhusets tak, där mätningar av PM10, kvävedioxid och bensen görs. Övriga föroreningar kontrolleras via objektiv skattning. Mätningarna och den objektiva skattningen visar att miljökvalitetsnormerna för utomhusluft inte överskrids i Örebro kommun.

Vatten

Miljökvalitetsnormer för vatten regleras enligt 5 kap. miljöbalken och omfattar ytvatten (sjöar, vattendrag och kustvatten) och grundvatten. Syftet med normerna är att skydda och förbättra Sveriges vattenkvalitet. Planområdets recipient är Lillån från Lången vilken rinner vidare ut i Hjälmarens. Recipientens ekologiska status är otillfredsställande och den uppnår ej god kemisk status.

Buller

Enligt förordning (2004:675) om omgivningsbuller är kommuner med över 100 000 invånare skyldiga att kartlägga bullersituationen samt upprätta åtgärdsprogram för att begränsa omgivningsbullrets skadliga effekter på människors hälsa. För Örebro

kommun finns en bullerkartläggning från år 2022. Eftersom detaljplanen planerar för trafik där det tidigare inte varit någon trafik görs en bullerutredning för att se hur tillkommande bussgata påverkar bullernivåer för befintliga bostäder. Se resultat under kapitlet Konsekvenser.

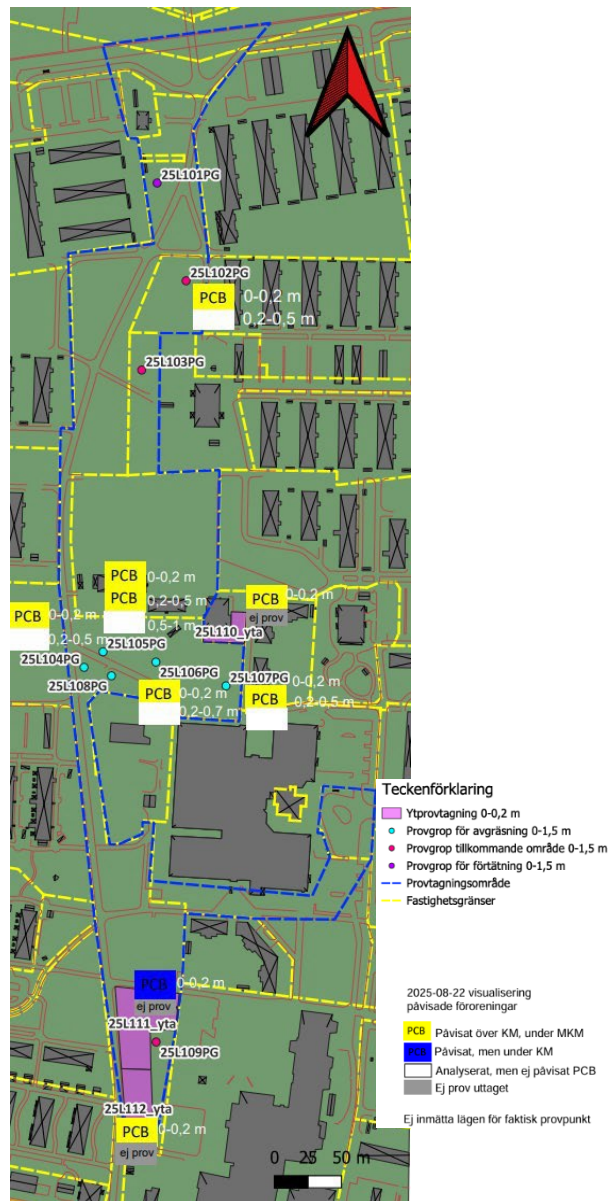
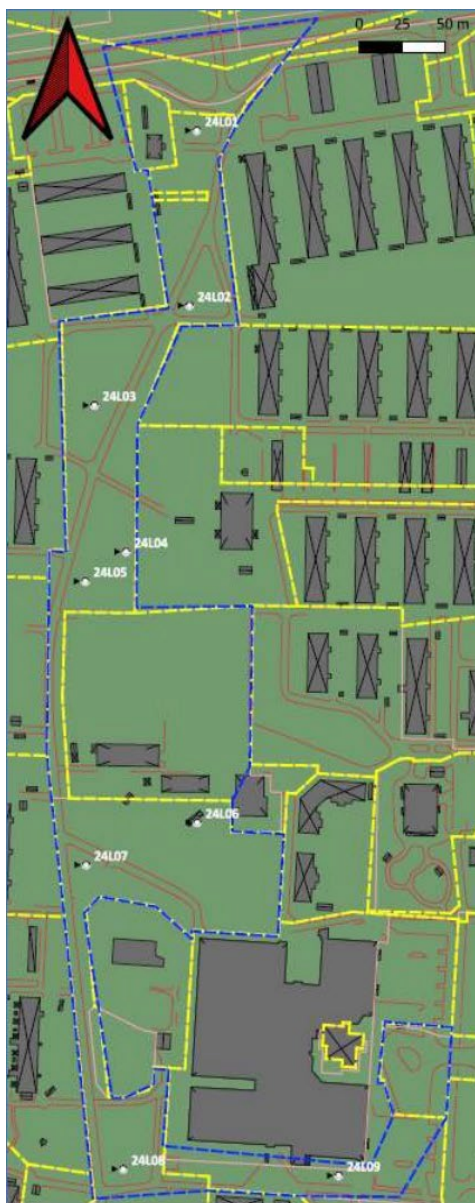
Miljö

Förorenad mark

Det har gjorts flera miljötekniska markundersökningar för att utreda förekomsten av eventuella föroreningar inom planområdet då PCB i tidigare undersökningar varit en vanligt förekommande markförorening i Vivalla. Flera ytor inom planområdet där det bedrivits förskoleverksamhet har tidigare sanerats från PCB. Inför detaljplanearbetet med Vivallaparken har Loxia utfört en undersökning med provpunkter i parken. Efter samrådet har en kompletterande undersökning genomförts med lite tätare provpunkter på de redan undersökta ytorna samt för att inkludera ytor inom planområdet där det tidigare inte skett någon provtagning.

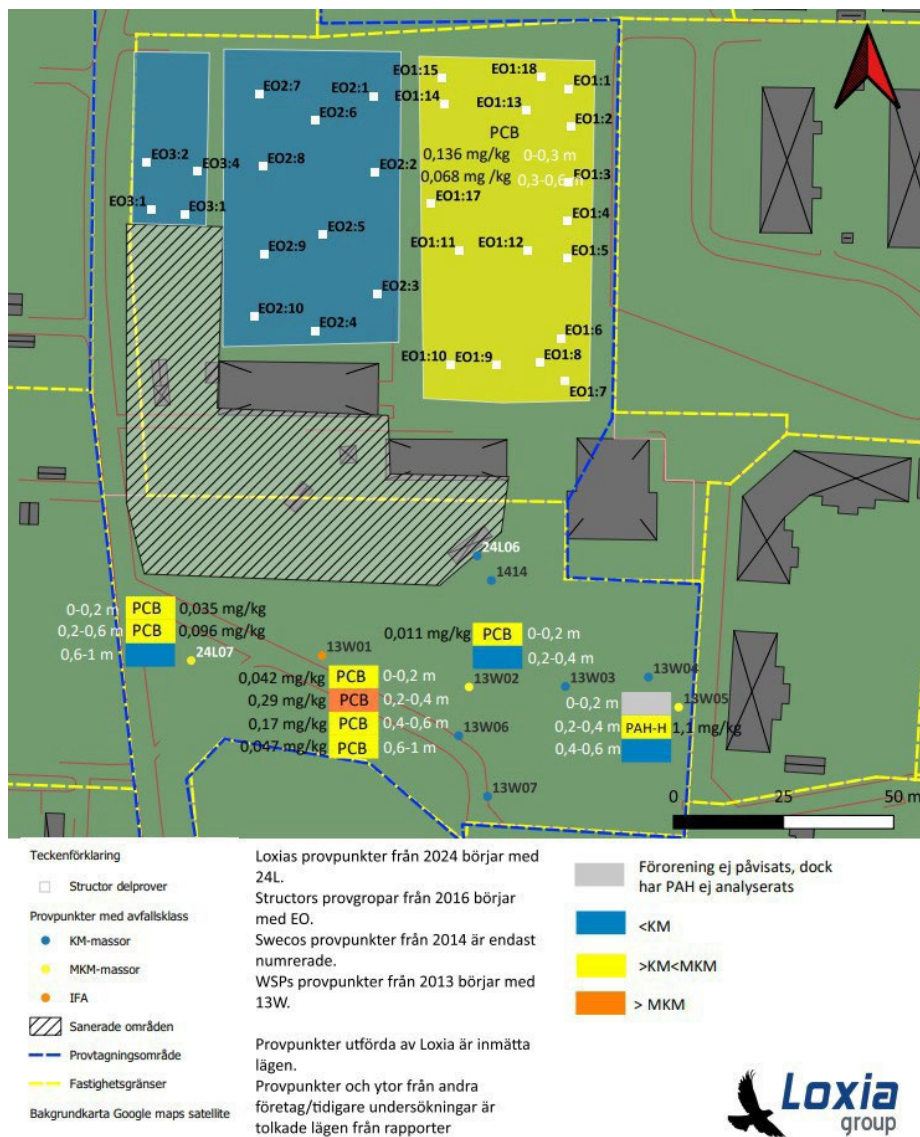
Den första rapporten från Loxia visar på förekomst av PCB överskridande Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM) i en provpunkt (24L07) på ytan nordväst om Vivalla centrum nära gång- och cykelvägen. Föroreningen är ytligt lokaliserad. I övriga provpunkter (se bild över provpunkter till vänster nedan) återfanns inga förhöjda halter av några metaller, petroleumkolväten, PCB, PFAS eller pesticider.

Den kompletterande rapporten som innefattar tätare provtagning samt provtagning på utökade ytor i planområdet visar på förekomst av PCB över det generella riktvärdet för känslig markanvändning i sju provpunkter. De flesta av dessa punkter är lokaliserade på ytan nordväst om centrum men även en punkt i norra delen av planområdet och en yta i södra delen (se kartbild nedan). Den identifierade föroreningen är koncentrerad till det översta jordlagret (0-0,2 m) förutom i en provpunkt där PCB påvisats ner till 0,5 meter.



Bilder över provpunkter och ytor i de båda undersökningar som utförts av Loxia i samband med planprocessen för Vivaldiparken.

Loxia, har även samlat den övergripande bilden av provresultat vilket även inkluderar tidigare undersökningar gjorda av Structor, Sweco och WSP, se bild nedan.



Kartbild över provpunkter i markundersökningar som genomförts vid olika tidpunkter av Loxia, Sweco, Structor och WSP.

Om resultaten från alla undersökningar sammanställs kan det konstateras att det i WSP:s undersökning från 2013 påvisas PCB som överskrider riktvärden för känslig markanvändning (KM) i två punkter varav en av dessa även överskrider riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM). Dessa punkter är lokaliserade i samma område i parken nordväst om Vivalla centrum. Structors undersökning från 2016 påvisade förhöjda halter av PCB på ytorna centralt i planområdet där tidigare Öknaskolan låg (markerat med gul ruta i bilden ovan).

Utifrån informationen från utförda miljöundersökningar bedöms delar av området behöva åtgärdas med avseende på PCB. Åtgärder bedöms vara möjliga att genomföra så att området kan användas för park, skolområde och väg utan oacceptabel risk för människors hälsa eller miljön. Åtgärderna genomförs i samband med parkens

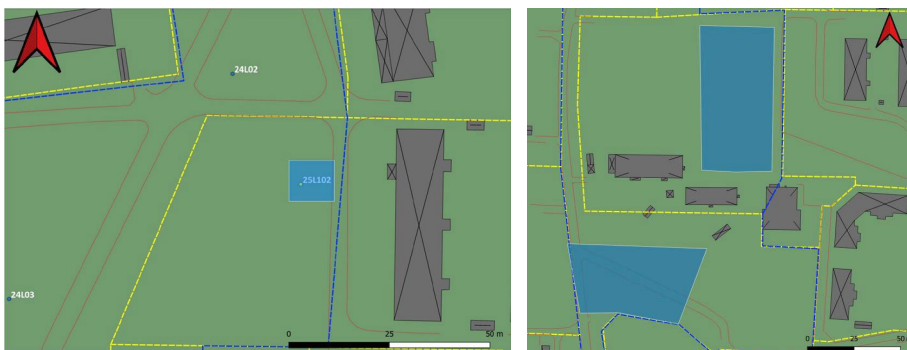
utbyggnad för att samordna resurser samt minska störningar för de boende i Vivalla.

Utifrån att användningarna på de berörda platserna i detaljplanen planeras vara parkmark och skolgård och inte bostadsändamål har Loxia tagit fram platsspecifika riktvärden för PCB. Naturvårdsverkets generella riktvärde för KM motsvarar ett scenario som avser exponering på bostadsmark, med exempelvis 365 dagars vistelse per år på området under en hel livstid och konsumtion av mat odlad på platsen, vilket i det här fallet inte stämmer överens med nyttjandet av marken. Det sker heller inte någon exponering via dricksvatten eller ånga i inomhusmiljö.

Det som är styrande för PCB är exponering via intag av växter följt av intag av jord och hudkontakt. Risken för att exponeras för PCB genom intag av bär eller annan växtlighet från platsen bedöms som liten då den årliga mängden som kan konsumeras totalt bedöms som begränsad. Riktvärdet för känslig markanvändning (KM) är beräknat efter att 10% av växter som konsumeras av en individ under ett år kan komma från platsen utan att det ska finnas risk för människors hälsa. Ett sådant scenario kan bedömas vara osannolikt då det är allmän parkmark samt skolgård där odling förvisso kan förekomma men inte bedöms ske i sådan utsträckning att en betydande del av en persons dagliga intag sker från platsen. På skolgården är ytan med detekterade förorening trädbevuxen och således en opassande yta för odling bland annat på grund av skuggläget. Skolgården kommer efter detaljplanens laga kraft och fastighetsreglering ägas av Västerporten. Kommunen och dess kommunala bolag har rådighet över planering och drift på dessa platser och om odling önskas går det anpassa så att detta sker på ett helt riskfritt sätt.

De nu framtagna platsspecifika riktvärdena är beräknade utifrån att 1% (10% av det intag som förväntas från en villatomt) av den totala konsumtionen av växter under ett år kan komma från platsen vilket skulle vara ett mer anpassat men ändå tilltaget mått för att säkra människors hälsa.

De nya framräknade riktvärdena innebär att avhjälpandeåtgärder behövs för tre ytor inom planområdet. För övriga punkter där PCB och PAH-H detekterats lämnas föroreningen kvar då det är så låg halt att det inte utgör någon risk för människors hälsa. Se kartbild nedan över ytor där föroreningen behöver hanteras.



De delar av planområdet som bedöms ha behov av avhjälpandeåtgärd. Till vänster: bild över det område i norr som omfattar ca 100 m². Till höger: De områden i mitten av planområdet som omfattar ca 2500 m² respektive ca 3000m².

PCB-förorenad mark kan åtgärdas på olika vis. Åtgärder kan bestå av borttagning av

mark som är förorenad, exempelvis genom urschaktning av öppna ytor eller manuell urgrävning och grävsug bland rötter och träd. Syftet, att undvika eller minimera exponeringen, kan även uppnås genom övertäckning, exempelvis tillförsel av massor ovanpå PCB-förorenad mark, byggnation av trall eller liknande.

Urschaktning innebär att den förorenade jorden på något vis tas bort och transporteras till en godkänd avfallsmottagare för behandling eller deponi. Denna metod är effektiv i minimering av risker utan framtida behov av uppföljande arbeten, men den innebär också relativt stora ingrepp i mark och växtlighet i de aktuella områdena, klimatpåverkande transporter och kostnader. Massor av detta slag med relativt låg föroreningsgrad upptar även plats i deponier som har en begränsad livslängd och som behövs för mer förorenade massor.

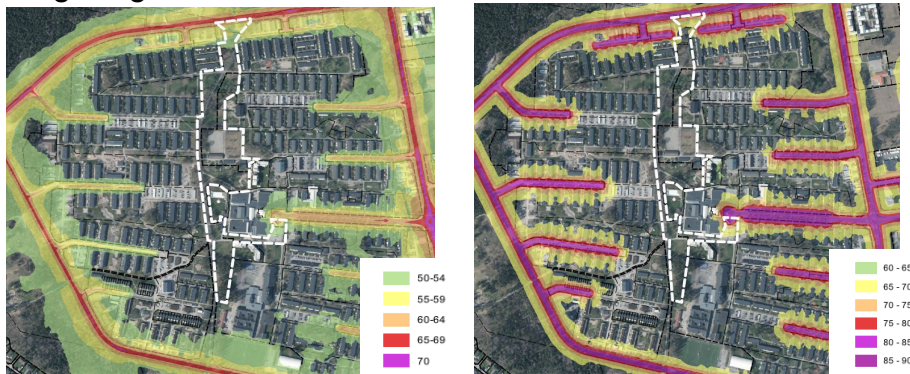
En annan åtgärd kan vara övertäckning och minimerad exponering. Genom att lägga ett tillräckligt tjockt lager av ren jord eller andra material, som exempelvis trätrall, ovanpå förorenad mark skapas en barriär. Denna lösning förhindrar kontakt mellan människor och förorenad jord, minskar det potentiella upptaget via växter och reducerar risken för spridning av PCB till omgivningen.

Vid val av övertäckningsmetod är det viktigt att beakta planerad markanvändning och framtida kontroll och underhåll för att säkerställa att skyddet kvarstår över tid. När den mer detaljerade utformningen av parken projekteras kan val av åtgärd förtydligas och en anmälan om sanering lämnas in till tillsynsmyndighet.

Ungefärlig åtgärdskostnad för markföroreningarna har beräknats till ca 4,3–5,3 miljoner. Åtgärdskostnad baseras på schaktsanering.

Hälsa och säkerhet

Omgivningsbuller



Kartbilder över buller från vägtrafik enligt Örebro kommuns bullerkartläggning 2022. Till vänster ovan visas trafikbuller med ekvivalenta ljudnivåer (dBA) och till höger visas trafikbuller med maxnivåer (dBA). Planområdet schematiskt inritat med vit streckad linje.

Planområdet påverkas mycket lite av det befintliga trafikbullret. Vivalla är i grunden planerat med trafikseparering som ideal vilket innebär att trafikbullret från ringleden och säckgatorna inte påverkar stora delar av centrala Vivalla där parken ligger.

En bullerutredning har genomförts för att beräkna framtida bullernivåer efter bussgatans genomförande och huruvida dessa klarar de riktvärden som finns för

buller och bostäder. Se kapitlet Konsekvenser.

Risk för översvämning

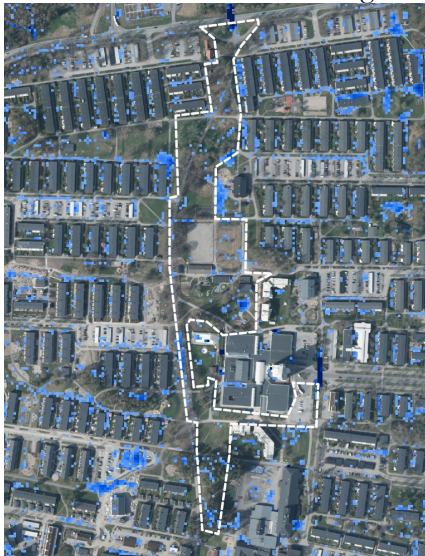
Planområdet ligger inte inom område med översvämningsrisk vid beräknat högsta flöde från Svartån eller Lillån.

Risk för skred

Planområdet ligger inte inom något riskområde för ras och skred.

Skyfall

Inom området finns enstaka lågpunkter där vatten riskerar att bli stående vid ett skyfall med karaktären av ett 100-årsregn.



Kartbild över planområdet (inritat med vit streckad linje). Blå fält indikerar var vatten riskerar att bli stående vid skyfall enligt modellberäkning från DHI. Ju mörkare blå desto djupare lågpunkt.

En dagvattenutredning har tagits fram av VAP under planprocessen med syfte att utreda detaljplanens påverkan på dagvattensituationen samt föreslå hantering. För resultat se kapitlet Konsekvenser.

Geotekniska förhållanden

Vad gäller jordarter så är det omväxlande sandig morän och glacial lera inom planområdet. Enligt dagvattenutredningen som VAP gjort är risken för sättningar mycket låg och det finns heller inga uppenbara risker för stabilitetsproblem i samband med byggnation.



Jordartskarta. Grått är sandig morän och gult är glacial lera.

Radon

Planområdet ligger inte inom något radonriskområde.

Hydrologiska förhållanden

Planområdet ligger inte inom något vattenskyddsområde.

Planområdet ingår i fyra olika delavrinningsområden för ytavrinning. Tre av delavrinningsområdena avvattnas mot olika punkter på Vivallaringens östra del. Det fjärde avvattnas till en punkt vid Vivallaringen söder om planområdet. Recipient för allt dagvatten från området är Lillån som ligger en kilometer öster om planområdet.

Dagvattenutredningen från VAP visar att det finns en större lokal lågpunkt, i mitten av planområdet längs med cykelvägen vid Vivallabadet, som kan klassas som ett instängt område.

Det finns två markavvattningsföretag som berör planområdet Ökna, Vivalla och Hjärsta dikningsföretag av år 1897 i väster samt Ökna och Lundby dikningsföretag av år 1916 i öster.

Fysisk miljö

Bebyggelse

Inom planområdet finns ett antal offentliga byggnader. En byggnad centralt i parken, den tidigare förskolan Musikanten, står kvar och används av olika föreningar i Vivalla men kommer att tas bort innan detaljplanens genomförande påbörjas.



Foto av byggnader i Vivallaparken som tidigare fungerat som förskolor. Byggnaderna avses tas bort innan detaljplanens genomförande. Längst till höger i bild skymtar även idrottsanläggningen Öknahallen som avses bevaras.

En annan byggnad inom planområdet är Öknahallen, en mindre idrottshall som ligger bredvid de nedlagda förskolorna i kanten på Vivallaparken. I detaljplanen planläggs den som Besöksanläggning (R) samt Centrum (C) med avsikt att bevara hallen och ge den planstöd.

Mark och vegetation

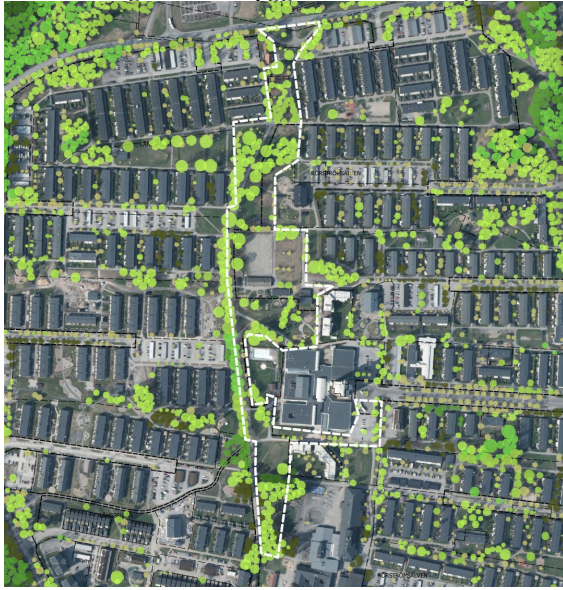
Vivallaparken kan betraktas som ett grönt stråk med många uppvuxna träd. Markförhållanden präglas av öppna gräs- och grusytor med inslag av gång och cykelvägar. På några platser finns det mindre lekmiljöer men några större parkvärdar för användning och upplevelse finns i nuläget inte.



Foton från olika delar av Vivallaparken tagna från cykelvägen som går i nord-sydlig riktning genom området.

Marken är relativt platt inom området. Längs cykelvägen och i norra och södra delen

av området är det många uppvuxna träd. Runt centrum och i mitten av planområdet där det tidigare varit byggnader är det något mindre vegetation.



Karta över laserinscannade stadsträd. Planområdet är schematiskt inritat med vit streckad linje.

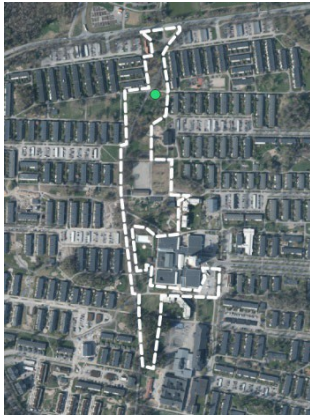
Inom planförslaget finns tre träd som i trädinventeringen (se bilaga) klassats som särskilt skyddsvärda. Samråd gällande träd som påverkas av bussgatan har genomförts med Länsstyrelsen enligt miljöbalken 12 kap 6§.



Tre träd inom planområdet som klassas som skyddsvärda enligt miljöbalken. Från vänster: Skogslind som i trädinventering klassats som ett mycket gammalt träd och som i planförslaget sparas. Mycket gammal ask som inte påverkas av planförslaget samt ett grovt hålträd (skogslind) som kommer stå i närheten av bussgatans körbana.

Trädinventeringen identifierar även ett antal alléer inom planområdet. Alléer klassas som biotoper och har således ett biotopskydd. Dispens för de alléträd som bedömts påverkas av planförslagets genomförande är godkänd av Länsstyrelsen (ärende 13661-2025).

Inom planområdet på en yta som planeras bli parkmark finns inrapporterat bestånd av växten jättebalsamin som finns upptagen på EU:s förteckning över invasiva främmande arter.



Ortofoto över planområde (vit streckad linje). Grön punkt markerar position för jättebalsamin.

Lek och rekreation

Inom planområdet finns en del lekmiljöer, bland annat en mindre lekpark och en basketplan. På ytorna i mitten av planområdet där Öknaskolan tidigare låg genomför kommunen en tillfällig parkåtgärd med konstgräsplan för fotboll, ett utegym, en cykellek och ytor för minitennis samt basket.

Runtom i parken finns bänkar och grillar som kan flyttas runt för att anpassas till sällskap av olika storlek.

Sociala faktorer

Barnkonventionen

Vivalla har statistiskt sett en större andel barn och unga i jämförelse med snittet för Örebro kommun som helhet. Ungefär en fjärdedel av hushållen utgörs av barnfamiljer och barn och unga utgör 42 % av befolkningen i området. Det är även en högre andel barn som lever i ekonomiskt utsatta hushåll i Vivalla jämfört med genomsnittet i Örebro kommun.

Att området är byggt med trafikseparering som ideal och med skolor och idrottsplatser lokaliserade centralt i området innebär att barn från hela området kan ta sig trafiksäkert till och från dagliga aktiviteter inom området. Samtidigt är frånvaron av trafikflöden centralt i området en faktor till att dessa ytor uppfattas som mörka och otrygga efter det blivit mörkt.

Barnperspektivet har hanterats i detaljplanen genom en särskild barnkonsekvensanalys (se bilaga) som tagits fram inom planprocessen. Barnens perspektiv kommer också fram i de dialoger som förs med invånarna i Vivalla under våren 2025 bland annat med en skolklass på Vivallaskolan och barn på fritidsgården.

Trygghet

Vivalla är ett av de områden som är upptaget på polisens nationella lista över särskilt utsatta områden 2024. Detta innebär att en liten andel av invånarna är inblandade i kriminella nätverk vilket får en stor inverkan på tryggheten i området. Kommunen har som mål att arbeta strukturerat för att det inte ska finnas några utsatta områden, riskområden eller särskilt utsatta områden.

ÖBO har tidigare beställt en trygghetsanalys för Vivalla i samband med en ny detaljplan för ett torg och en ny byggrätt för kontor och centrumanvändning i västra Vivalla. White Arkitekter genomförde analysen 2023 och den bygger på samtal med aktörer och boende i Vivalla samt studier av den befintliga fysiska miljön. Nedan fokuseras beskrivningen på de delar som berör fysisk miljö runt Vivallaparken.

Både Vivallaparken och tomten där Öknaskolan låg innan den revs pekas i analysen ut som platser som är särskilt otrygga i Vivalla. Anledningar till känslan av otrygghet är att de är mörka platser som saknar flöden och där belysningen ofta är trasig. Gång- och cykeltunneln i norra delen av planområdet liksom tunneln vid Vivalla centrum (utanför planområdet) är andra platser som uppfattas som otrygga när det är mörkt och där människor genar över väg eller parkering istället för att använda tunnelarna.

En plats som däremot upplevs som mer trygg i området är Författargatan där det ofta är mycket folk ute som vistas vid utegymmet eller är på väg till butikerna på Boglundsängen.

En utmaning som identifierats när det kommer till faktorer som påverkar tryggheten är att det finns många gångstråk utan tydlig hierarki i gångnätet. Det saknas också tydliga publika stråk över Öknatomten. Stråk in i bostadsområdena har otydliga entréer vilket gör att det blir en osäkerhet gällande när allmän plats övergår i privat mark. När det kommer till parken så upplevs det inte finnas någon tydlighet i hur platsen ska användas då den mest består av öppna gräs- och grusytor och därmed inte uppmuntrar till vistelse. Ungdomar vittnar i analysen om att dessa öppna ytor inte inbjuder till häng och att de därför är obefolkade och öde. Dessutom finns det brister i drift gällande exempelvis belysning och att annan skadegörelse inte åtgärdas vilket är en otrygghetsfaktor.

En brist i området är även att bussen bara trafikerar Poesigatan vilket gör att många har långt till bussen och att all rörelse sker till och från Vivalla centrum där den centrala busshållplatsen finns. När centrum är öppet dagtid så går stråken genom byggnaden men när det stänger på kvällen utgör centrumbyggnaden en barriär som man behöver ta sig runt på mer eller mindre upplysta stråk.

Service

I Vivalla centrum finns närservice i form av affär, vårdcentral, familjecentral och Barnavårdcentral (BVC), bibliotek, frisör och tandläkare. I närliggande Boglundsängen finns stormarknader, restauranger och detaljhandel.



Foto från Vivalla centrum. Till vänster entrén mot Poesigatan i öster och till höger ett foto inifrån centrum med skylt som visar vägen till olika aktörer.

Trafik

Gator och trafik

Vivalla är planerat med trafikseparering där Vivallaringen omsluter området som ringled med mindre gator som instick in mot bostäderna. Det går inte att ta sig mellan östra och västra sidan med bil utan att åka ut på ringleden vilket gör att trafiken centralt i området minimeras. Enligt uppgifter förekommer det dock en del biltrafik på cykelbanorna i området, särskilt efter verksamhetens stängningstid på kvällen.

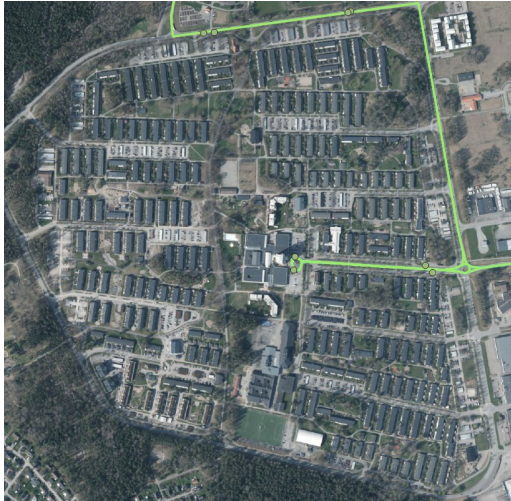


Karta över Vivalla med gatstruktur.

Vad gäller flöden inom Vivalla kan konstateras att centrumområdet fungerar som en dragare när centrum är öppet och människor passerar in och ut genom byggnadens olika entréer vidare ut i området. När centrum stänger på kvällen blir dock byggnaden en barriär som behöver rundas vilket splittrar upp flöden. En ny nod, exempelvis vid ett nytt hållplatsläge har möjlighet att skapa nya flödesvägar i området.

Kollektivtrafik

Flera busslinjer trafikerar Vivalla centrum med hög turtäthet. Bussen ansluter området från Boglundsängen i öster och kör Poesigatan upp mot Vivalla centrum där den vänder och sedan kör tillbaka längs Poesigatan och antingen tillbaka till centrala Örebro eller vänster längs Vivallaringen mot Lundby. Det finns två hållplatser längs Poesigatan och två olika hållplatslägen längs Vivallaringen. Många i Vivalla har idag längre än 400 meter till busshållplats.



Karta över Vivalla med busslinjer och hållplatslägen.

Parkering och angöring

Parkering finns på kvartersmark inom bostadsområdet. Parkering och angöring finns även vid Vivalla centrum. Ett ambulansintag finns på baksidan av Vivalla centrum vid vårdcentralen. För att nå det behöver idag cykelvägen användas som körväg.

Konsekvenser

Fastigheter och rättigheter

Detaljplanen innebär förutom att planlägga för gata och park att ofunktionella fastighetsgränser rättas till i området. Det kan handla om att den allmänna gc-vägen på vissa platser ligger delvis på kvartersmark och att trädgårdsyta för bostäder delvis ligger på allmän plats. I övrigt sker förändringar för följande fastigheter:

- **Rörströmsälven 11**
Fastigheten avstår mark till allmän plats.
- **Rörströmsälven 23**
Fastigheten avstår mark till allmän plats.
- **Rörströmsälven 29**
Fastigheten utökas med tidigare allmän plats.
- **Rörströmsälven 32**
Fastigheten avstår mark till allmän plats.
- **Rörströmsälven 12**
Fastigheten avstår mark till allmän plats
- **Långseleån 11**
Fastigheten utökas med tidigare allmän plats
- **Långseleån 8**
Fastigheten avstår mark till allmän plats

Natur

Artskydd

Fladdermöss förekommer inom området. I den artskyddsutredning som Calluna gjort 2026 bedöms att detaljplanens negativa påverkan på fladdermöss består dels av förlust av träd och gröna samband dels av tillkommande artificiell belysning.

Den planerade bussgatans genomförande innebär att mer markyta kommer att avsättas till trafik med adderad hårdgjord yta. Ett antal träd som idag står där bussgatan ska dras ska avverkas enligt nuvarande planförslag. Flera av dessa ingår i den norra gröna kilen. Detta område hade högst fladdermusaktivitet under inventeringen.

Under fladdermusinventeringen inventerades potentiella boträd i utredningsområdet. Ett boträd kunde identifieras. Det rör sig om en grov skogslind med unika värden för planområdet, som troligen användes som koloniplats av större brunfladdermus under sommaren 2025. Trädet står inom 2–5 meter från bussgatans planerade placering och det kan eventuellt påverkas av byggnationen genom skador på rotsystemet. Kommunens ambition är dock att trädet ska stå kvar. De värden trädet har för fladdermöss och insekter består så länge trädet står kvar på platsen.

Artificiellt ljus påverkar fladdermöss, genom att förlänga den ljusa delen av dygnet och minska tillgången till mörker som resurs. Rekommendationer för belysning bör därför möjliggöra att fladdermöss fortsatt kan använda viktiga områden för transport, jakt

och boplatser.

Ljusspill kan skapa barriärer längs flygvägar, vilket tvingar fladdermöss till omvägar och kan försämra jaktområdets funktion.

Callunas slutsats är att tre skyddsåtgärder krävs för att projektet ska vara förenligt med artskyddsförordningen:

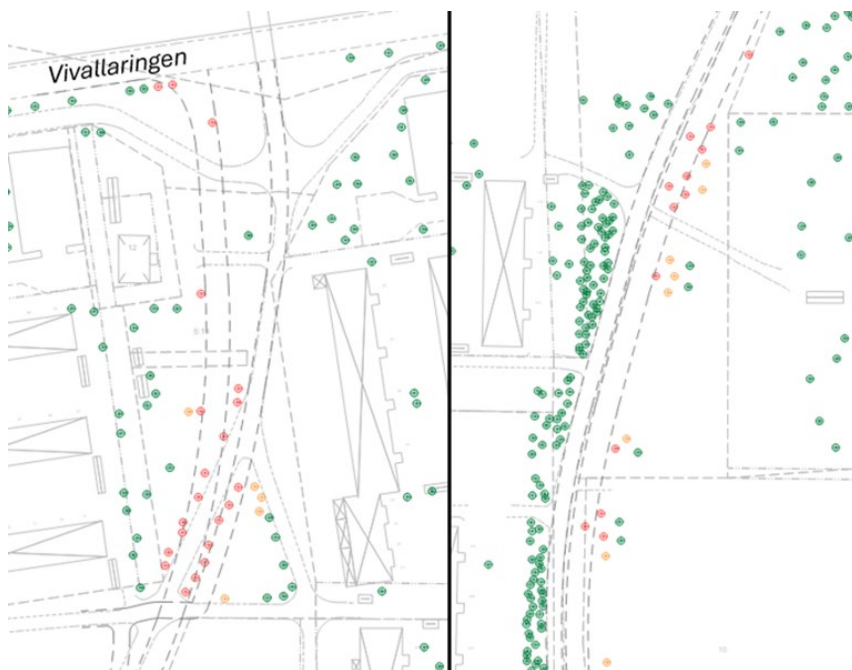
1. Trädet i den norra delen av området bredvid cykelbanan ska i första hand bevaras. Om trädet behöver tas ned bör det göras under vintertid (december–mars) och flyttas till lämplig plats med liknande förutsättningar inom planområdet, helst i omedelbar närhet till den ursprungliga platsen. Innan avverkning ska fladdermuskunnig person kontrollera om det finns fladdermöss i trädet. Avverkat hålträd ska fästas på en yngre stam av kvarvarande träd.
2. Belysningsnivån vid koloniplatsen ska vara den samma som i dagsläget. Detta innebär att gatlamppor inte sätts upp närmare trädet än vad befintliga gatlamporna står i nuläget. Därutöver ska de nya lamporna riktas bort från trädet.
3. I den gröna kilen ska belysningsgraden hålls på ungefär samma nivå som tidigare vid de kantzoner där fladdermössen födosöker och förflyttar sig.

Utöver skyddsåtgärderna föreslår Calluna även frivilliga åtgärder i form av att fladdermusholkar sätts upp på lämpliga platser i parken, att nya boplatser skapas genom veteranisering och att igenväxningen hålls efter.

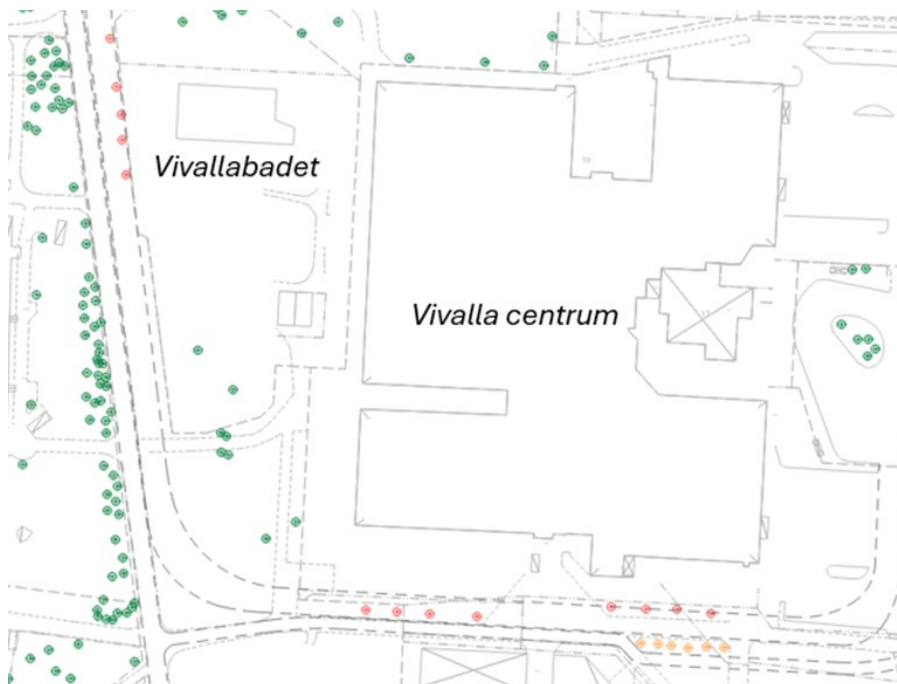
Mark och vegetation

Bussgatans genomförande innebär att mer yta kommer att avsättas till trafik med adderad hårdgjord yta. En del träd som idag står där bussgatan ska dras kommer att tas ner och kompenseras på andra platser i parkområdet alternativt flyttas inom parkområdet. Kommunen följer de riktlinjer som finns framtagna i kommunens trädpolicy. För de träd som beräknas påverkas av detaljplanens genomförande och som klassas som alléträd har dispens från biotopskydd beviljats av Länsstyrelsen.

Inom området har tre träd klassats som jätteträd, mycket gammalt träd eller hålträd och har därmed juridiskt skydd. Två av dessa berörs inte av planförslaget. Det grova hålträdet står inom 2-5 meter från den planerade bussgatan och kan troligtvis bevaras. Ett samråd med Länsstyrelsen enligt miljöbalken 12 kap 6§ gällande skyddsåtgärder har genomförts inom planprocessen.



Preliminär skiss över träd i norra och mellersta delen av Vivallaparken som kommer påverkas av bussgatans genomförande. Träd som är rödmarkerade står inom två meter för gatans planerade placering och kommer troligtvis att behöva tas ned medan orangemarkerade träd står 2-5 meter från bussgatans planerade placering och dessa kan eventuellt påverkas av gatubyggnationen.



Preliminär skiss över träd i södra delen av Vivallaparken som kommer påverkas av bussgatans genomförande. Träd som är rödmarkerade står inom två meter för gatans planerade placering medan orangemarkerade träd står 2-5 meter från bussgatans planerade placering. Totalt för hela parkområdet är det 47 träd som behöver tas ner eller flyttas för att möjliggöra bussgatan. 19 träd kan komma att påverkas men har goda chanser att sparas.

De träd som står på det som i planförslaget föreslås bli kvartersmark Skola skyddas genom kommunens trädpolicy. De träd som står i en dunge på befintlig kvartersmark för bostäder men som i planförslaget föreslås bli allmän plats parkmark är också skyddade enligt trädpolicy och planeras bevaras när området utvecklas med ytterligare vistelsevärden.

I norra delen vid anslutning till Vivallaringen kommer en gång och cykeltunnel att fyllas igen helt för att istället möjliggöra korsningspunkt i plan. Likaså kommer en gång- och cykeltunnel vid Vivalla centrum, utanför planområdet, också att fyllas som en åtgärd i det större stadsbyggnadsprojektet med Citylinjen genom Vivalla

Det bestånd av jättebalsamin som identifierats på Rörströmsälven 11 avses hanteras i samband med angörandet av parken. Riktlinjer för borttagande av invasiv art följs.

Landskapsbild

Vid ett genomförande av detaljplanen kommer landskapsbilden att förändras. Bussgatans genomförande kommer bland annat innebära ett nytt hållplatsläge som kan fungera som en ny nod på en central plats i Vivalla.

Vad gäller utformningen av parken kommer en helt ny park att anläggas vilket innebär nya gångstråk, belysning, träd och grönska, lekplatser och andra vistelse- och aktivitetsplatser. Parken kommer att bli större och beräknas få en helt ny karaktär vilket påverkar landskapsbilden. Ett gestaltungs-förslag tas fram inför projektering av parken vilket sker efter att detaljplanen fått laga kraft. Ambitionen är dock att fler värden ska adderas och att det inom parkområdet i framtiden ska finnas platser med olika fokus för olika besöksgrupper.

Miljö

Miljöbedömning

Planen bedöms ej medföra BMP

Stadsbyggnad bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL (2010) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ att en miljö-bedömning behöver göras.

Bedömningen grundas på att planförslaget överensstämmer med ställningstaganden i översiktsplanen och det berör inte några riksintressen. Frågor gällande hantering av markföroreningar och eventuella naturvärden behandlas under planprocessen.

Dagvatten

Vad gäller avrinningsituationen kommer planens genomförande inte påverka denna nämnvärt. Andelen hårdgjorda ytor kommer att öka och andelen grönytor kommer att minska men i samband med planens genomförande kommer dagvattenåtgärder med anläggningar för reglering och utjämning anordnas vilket innebär att det befintliga dagvattenssystemet inte påverkas negativt.

Den utjämningsvolym som krävs beräknas till **204,3 m³**. När det kommer till rening kommer partikulärt bundna föroreningar att sedimentera i dagvattenbrunnar och i regleringsbrunnar där de kan omhändertas. Det plus att spädningsfaktorn och den rening som efterföljande öppna dikessystem kommer att ha på föroreningshalterna i dagvattnet resulterar i att inga ämnen bidrar till försämring av recipientens (Lillåns) miljökvalitetsnormer. I den dagvattenutredning som gjorts av VAP konstateras att ytans detaljplanering och tänkta exploatering leder till en förbättring av utgående halter i dagvattnet efter exploatering än innan vilket medför större möjlighet att uppfylla miljökvalitetsnormen för ytvattenrecipienten.

Ämne	Beräknad halt före exploatering µg/l	Beräknad halt efter exploatering med rening µg/l	Beräknad halt efter exploatering med utökad rening µg/l	Gränsvärde årsmedelvärde (enligt avsnitt 2.1) µg/l	Gränsvärde maximal halt (enligt avsnitt 2.1) µg/l
Pb	4,8	1,3	0,7	1,2 biotillgänglig halt	14
Cu	11	5,2	3,0	0,5 biotillgänglig halt	
Zn	25	9,3	3,9	5,5 biotillgänglig halt	
Cd ¹	0,22	0,06	0,04	≤ 0,08 (klass 1) 0,08 (klass 2) 0,09 (klass 3) 0,15 (klass 4) 0,25 (klass 5)	≤ 0,45 (klass 1) 0,45 (klass 2) 0,6 (klass 3) 0,9 (klass 4) 1,5 (klass 5)
Cr	3,7	1,7	0,8	3,4	
Ni	2,5	1,2	0,9	4 biotillgänglig halt	34
Hg	0,026	0,027	0,014	0,07	0,07
BaP	0,0068	0,0077	0,0019	0,00017	0,27
PBDE	0,00034 ²	0,000078 ²	0,000071 ²		0,14

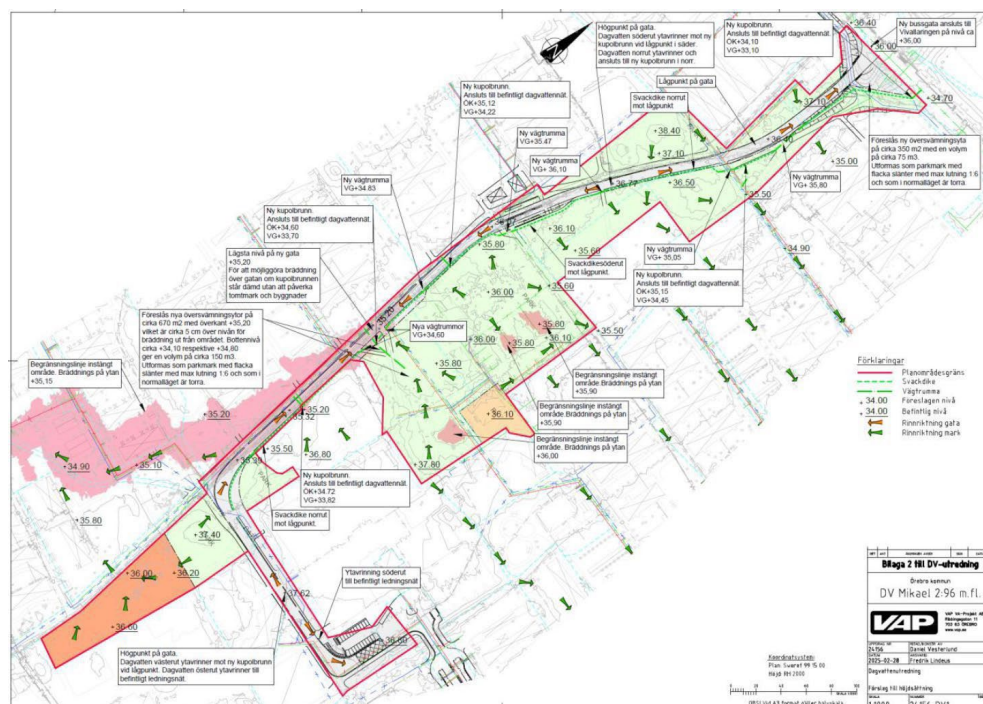
Tabell från dagvattenutredningen som visar utsläppshalter från olika ämnen före och efter exploatering. (VAP 2025)

Vid väldigt stora regnmängder, större än 50 mm, och dålig avledning via dagvattenledningar finns det risk att det instängda området i sydvästra delen av planområdet får en påverkan. Vattendjupet i planområdets lägsta del där den nya bussgatan planeras blir då cirka 50 – 70 cm. Dagvattenutredningen visar att genom att

lägga bussgatans nivå på cirka +35,35 och som lägst cirka +35,20 kommer gatan vara farbar även vid stora regnvolymer. I anslutning till gatan föreslås att marken anläggs med lokala lågpunkter/översvämningsytor för tillfällig magasinering av dagvatten vid stora regnvolymer.

Dagvattenutredningen har visat ett förslag på hur dagvattenhanteringen kan anordnas för att säkra dagvattnets påverkan på MKN samt hantering av större vattenmängder i form av skyfall, vilket är kravet för detaljplaneringen. I praktiken går dagvattenhantering att anordna på flera sätt och det finns en vinst med att inte låsa in en specifik lösning innan parken och gatan har detaljprojekterats. Exempelvis går det motivera att bussgatan inte behöver vara farbar vid extrema regnvolymer då den inte utgör en primärväg för blåjustransporter till bostäder i området. Om vatten vid extrema regnmängder blir stående på gatan och i parken är det att föredra framför påverkan på byggnader. Det kan även vara positivt för landskapsbilden och trafiksäkerheten om gatans nivå inte är onaturligt högre än omgivningen.

För att dagvatten och skyfallsnederbörd från planområdet inte ska påverka omgivningen i form av skador på byggnader eller genom att försämrade MKN för vatten förläggs dagvattenhanteringen på parkmark med kommunalt huvudmannaskap inom planområdet där det finns gott om plats för de föreslagna åtgärderna. Att reglera detta med planbestämmelser är inte nödvändigt då kommunen som VA-huvudman har möjlighet att omhänderta dagvatten i enlighet med lagen om allmänna vattentjänster (LAV).



Förslag till dagvattenhantering VAP 2025.

Förorenad mark

Bedömningen är att detaljplanens genomförande inte har en ytterligare påverkan på den situation som finns gällande föroreningar inom parken. De föroreningar som identifierats inom planområdet och som behöver avhjälpas hanteras i samband med

parkens och gatans utbyggnad. Detaljplanens konsekvenser gällande förorenad mark kan således bedömas var positiv då hantering av föroreningar för att säkra människors hälsa och miljö genomförs.

Luft

Miljö kvalitetsnormer för luft beräknas inte överskridas vid ett genomförande av detaljplanen.

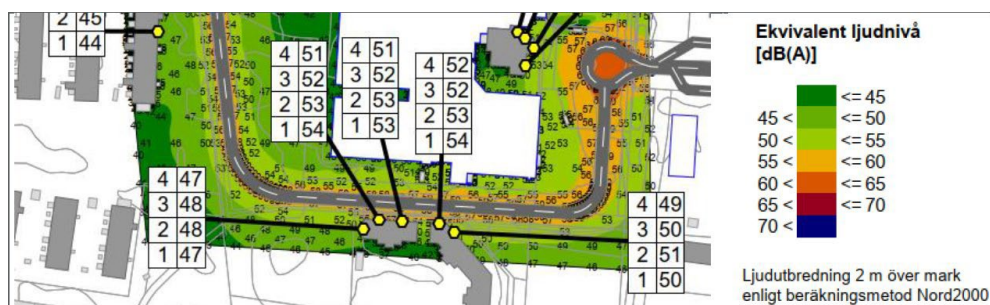
Buller

En bullerutredning har gjorts av Norconsult för att se hur den tillkommande busstrafiken påverkar befintlig bebyggelse.

Citylinjen genom Vivallaparken kommer trafikeras av elbussar. Skyltad hastighet förutsätts i beräkningarna bli 40 km/h. Eventuellt kan skyltad hastighet komma att bli 30 km/h. Dock är skillnaden mellan 30 och 40 km/h vad gäller bullernivåer väldigt liten.

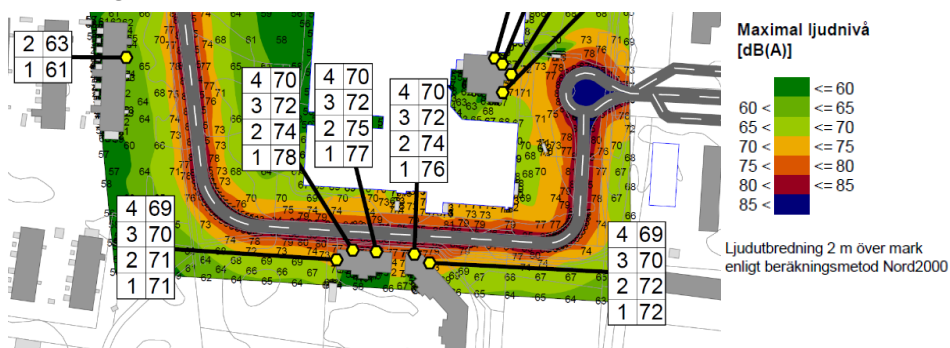
Då detaljplanen inte kan reglera att det endast får köra elbussar och att det inte finns några officiella utgångsvärden för bullerberäkningar för elbussar behöver utredningen utgå från att alla bussar kommer vara dieslbussar.

Enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53 är riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid fasad för befintliga bostäder 55 dBA. Efter justeringar gällande bussgatans dragning uppfyller samtliga lägenheter detta riktvärde, (se Trafikbullerutredning). Den högsta beräknade ljudnivån är 54 dBA, vilket gäller för Poesigatan 21A och 21B vid fasad mot norr.

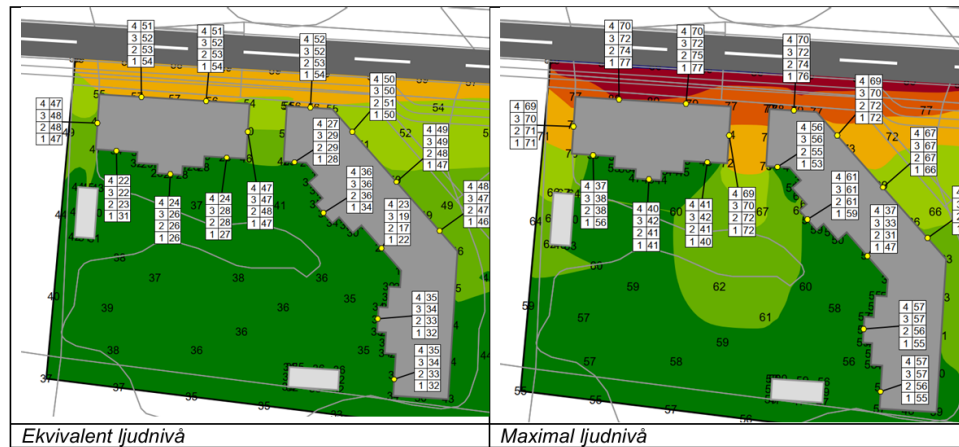


Ekvivalent ljudnivå bullervärden för Poesigatan 21A och 21B

Riktvärdet för uteplats på befintliga bostäder (enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53) är maximal ljudnivå 70 dBA och ekvivalent ljudnivå 55 dBA. De bostäder som har en sida mot bussgatan där riktvärden överskrider har tillgång till ytor, på innergården i anslutning till bostaden, där riktvärdena klaras. Se bilder nedan.



Maximal ljudnivå bullervärden för Poesigatan 21A och 21B. Riktvärden för maximal ljudnivå vid uteplats överskrids vid fasader riktade mot bussgatan.



Ljudnivåer för uteplats på Poesigatan 21A och 21 B. Ekvivalent och maximal ljudnivå. Riktvärden klaras med god marginal på den gemensamma gården mot söder.

Sociala faktorer

Barnkonventionen

För barnen i Vivalla kommer detaljplanens genomförande innebära förändringar i form av att bussen kommer trafikera en del av området där fordonstrafik i nuläget inte är tillåten. För att denna förändring ska göras så trafiksäker som möjligt anpassas förslaget så att skolvägar säkras. Utformningen av gatan anläggs även med tydliga passagepunkter dit överfarter styrs. Mellan gatan och parken anläggs diken, regnbäddar, staket och andra barriärer för att minimera risken att barn av misstag springer ut på gatan. I övrigt anpassas bussens hastighet genom området.

Vivallaparken kommer att utvidgas och byggas om till en stadsdelspark med förbättrad standard och flera nya lekmiljöer som kan fungera både som utflyktsmål för övriga orebroare likväl som en sammanlänkande plats för gemenskap för barnen i Vivalla. En del träd kommer att tas bort vid byggnation av bussgata och dessa kompenseras på andra platser i parken vilket totalt sett blir en negativ effekt för barns vistelsemiljöer då krontäckningsgraden i området kommer att minska.

Trygghet

En av utgångspunkterna i planeringen av Vivallaparken är att det ska bli en tryggare plats efter detaljplanens genomförande. Exempel på detta är den uppdatering av parkområdet som görs med bättre och mer upplysta stråk, platser för aktivitet för människor i olika åldrar, gemensam förvaltning av hela parkområdet och ett nytt hållplatsläge som förväntas bli en ny nod i området som befolkas vid fler tider på dygnet.

Bussgatan med ett nytt hållplatsläge kommer innebära nya och ökade flöden genom parken vilket i sig brukar vara en trygghetsskapande faktor.

Att fylla igen gång- och cykeltunneln under Vivallaringen i norra Vivalla är även det en åtgärd för att minska otryggheten då en tunnel i regel uppfattas mer otrygg än en överfart i plan.

Trafik

Trafiksituationen i Vivalla kommer att förändras i samband med detaljplanens genomförande. Bussgatan kommer att anläggas genom Vivallaparken vilket skapar en mer gen länk till Lundby. Vivalla kommer därmed bli en nod i ett mer effektivt transportsystem som byggs ut i hela Örebro. Fler inom området kommer att få närmare till bussen vilket sänker trösklarna för att resa med kollektivtrafiken.

Att dra in busstrafik i parken innebär dock konsekvenser ur trafiksäkerhetssynpunkt vilket ställer höga krav på utformning så att det blir en trafiksäker miljö inte minst för barn och unga. Olycksrisken ökar när busstrafik introduceras i ett tidigare trafikseparerat område. Det finns potentiell risk för att obehörig trafik nyttjar gatan vilket även ger negativ påverkan på framkomlighet för busstrafiken. Gatan placeras dock öster om gång- och cykelvägen genom parken vilket medför att boende i västra Vivalla kan ta sig till Vivallaskolan utan att behöva korsa bussgatan. Vid centrumområdet där det är som mest trångt kommer det bli viktigt med säkra och tydliga överfarter.

Medverkande tjänstepersoner

Planförslaget har tagits fram i samarbete med olika kompetenser på Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen. Medverkat har; Emma Carlström, Oscar Lewin, Ingela Berndt, Julia Hellström och Christopher Öhlund från stadsmiljö- och trafik, Bo Davidsson från exploateringsenheten, Lisa Arnwald Storm, Beatrice Rimmi och Henrik Emilsson från projektledningsenheten, Christel Reinebo från staben och Karin Andersson från parkenheten på Teknik- och serviceförvaltningen.

Hanna Bäckgren
Enhetschef Detaljplaneenheten

Bettina Widell
Planarkitekt