



Planeringsunderlag för Norrcitys utveckling

Godkänd av Programnämnd Samhällsbyggnad 20131008



ÖREBRO

Politisk styrgrupp, Örebro kommun

Programnämnd Samhällsbyggnad

Projektorganisation, Örebro kommun

Anne Pettersson, Stadsplanerare, Stadsbyggnad (projektansvarig)
Alexander Dufva, Bitr. Stadsarkitekt, Stadsbyggnad (t o m 2011)
Peter Christensen, planarkitekt, Stadsbyggnad (fr o m nov 2011 t o m juni 2012)
Anna Kero, Infrastrukturchef, Stadsbyggnad
Magnus Karlsson, Ingenjör, Tekniska förvaltningen
Jan Persson, Enhetschef, Kollektivtrafikenheten
Magnus Lagergren, Näringslivsutvecklare, Näringslivskontoret (t o m mars 2012)
Peder Hallkvist, stadsarkitekt (fr o m 2012)
Kasa Bodén, Planerare, förvaltningskontor Samhällsbyggnad
Åsa Holm, Informatör

Arbetsgrupp Sweco Örebro (samrådshandling)

Jenny Fredriksson, Civilingenjör, Sweco Architects AB (projektl.)
Bertil Malmström, Arkitekt SAR/MSA, Sweco Architects (bitr. projektl.)
Jonas Kjellander, Arkitekt SAR/MSA, Sweco Architects
Ida Westergren, Arkitekt SAR/MSA, Sweco Architects
Malin Rosén, Trafikplanerare, Sweco Infrastructure

Övriga som medverkat till utvecklingsplanen

Dan Ragnarsson - Ragnarsson fastigheter AB
Olle Wärvik - Norrporten AB
Martin Marklund - PG Jönssons fastigheter AB
Hans Hjalmarsson - Norrporten AB
Stina Storm - City Örebro

Övriga som deltagit med samrådshandlingen

Layout och figurer

PG Hillinge, Arkitekt SAR/MSA, Sweco
Alberto Badillo Villeda, praktikant Sweco
Jonas Kjellander, Arkitekt SAR/MSA, Sweco
Per Irewärnh, Arkitekt SAR/MSA, Sweco
Ludvig Holmberg, Stadsbyggnad

Foto omslag: Jenny Fredriksson och Ida Westergren, Sweco.

Förord

Vi är 7 miljarder människor på jordklotet. Enligt FNs prognoser kommer över 6 miljarder människor att bo i städer om mindre än 30 år. Problemet är att vi har byggt städer som är anpassade för 3 miljarder. Utmaningen är stor.

Mer och mer tillkännager sig människor till urbaniteten. Fler och fler flyttar in till våra städer, och fler använder staden. Det ställer krav på oss att bygga hållbart och tillgängligt. Lika viktig som den ekologiska hållbarheten är den sociala hållbarheten. Det är i möten mellan människor som frön till ny kunskap och nya insikter skapas. I möten bryts barriärer mellan ”vi” och ”dom” ner.

Genom att bejaka, uppmärksamma och besluta utifrån örebroarnas önskningar och behov kan vi få en levande stad. Men det är genom många människors enskilda handlingar, som stadsbilden växer fram.

De som varit med ett tag minns Norrcity som en blomstrande stadsdel där man flanerade och träffade vänner och bekanta. Där man handlade på varuhuset EPA eller hängde på Loftet. Det som en gång förändrats går att förändra igen. Genom att vi nu tar ett brett grepp för Norrcity - en stadsdel som har hamnat lite på efterkälken - så möter vi både dagens och morgondagens örebroare.

Norrcity kan bli en stadsdel som skapar möten mellan människor och som erbjuder service. En stadsdel som kan blomstra och vara porten in till Örebro och resten av vår fantastiska stad. En stadsdel som möter utmaningen i ett Örebro som växer – och där fler vill bo inne i staden.

*Björn Sundin
kommunalråd, Örebro kommun*



Järntorgsgatan i Örebro.

Innehåll

FÖRORD	3
INNEHÅLL	4

A

VISION	5
1. VARFÖR EN UTVECKLINGSPLAN FÖR NORRCITY?	7
1.1 Bakgrund	7
1.2 Syfte	7
1.3 Status på planen.....	7
1.4 Tidplan	7
1.5 Geografisk avgränsning.....	7
2 UTGÅNGSPUNKTER	8
3. PLATSANALYS	11
4. UTVECKLINGSPLANENS HUVUDRAG	14
4.1 Välkomnande entré	14
4.2 Örebro Business District.....	14
4.3 Förnyelse i stadskärnan	16
4.4 Personligt, annorlunda och exklusivt.....	16
4.5 Småskalig kultur och evenemang.....	16
4.6 Smart trafiksystem.....	17
4.7 Samverkan i Norrcity	19
4.8 Nya arbetstillfällen och arbetsmöjligheter.....	20
4.9 Service- och utbildningsstråk.....	20

B

1. FÖRSLAG OCH IDÉER	21
1.1 Norrcity en del av ett växande Örebro.....	21
1.2 Karaktär, arkitektur och skala	22
1.3 Gator och torg.....	24
1.4 Bebyggelse, gårdar och gröna rum	45
1.5 Belysning.....	52
2. KONSEKVENSANALYS	53

BILAGOR	54–61
Bilaga 1. Gångtrafik	
Bilaga 2. Cykeltrafik	
Bilaga 3. Kollektivtrafik	
Bilaga 4. Biltrafik	
Bilaga 5. Hushöjder och förslag till påbyggnader	
Bilaga 6. Entréer	
Bilaga 7. Dag- och nattbefolkning	
Bilaga 8. Parkering	

Vision för Norrcity - Attraktivt stadsliv och dynamisk mötesplats

Vision

År 2025 är Norrcity en ännu populärare stadsdel att bo och vistas i. Hit kommer besökare från andra städer, arbetande i stadsdelen, skolungdomar och människor från Södercity på jakt efter mat och dryck, nöjen, kultur eller trevliga möten. Stadsdelen är levande, mångkulturell och full av överraskningar. Här erbjuds exklusiva och annorlunda varor tillsammans med ett stort serviceutbud.

Närheten till nya resecentrum har fortsatt att stimulera utvecklingen av småföretag, kunskapsintensiva tjänsteföretag, kultur, småskalig handel och nöjesliv. Norrcity har utvecklats till Örebro's Business District. Kombinationen av stora verksamheter – som Universitetssjukhuset i Örebro, Statistiska Centralbyrån, Rättscentrum – och små innovativa teknik- och konsultföretag ger en bra grogrund för fortsatt tillväxt.

Det finns alltså ett utbud av billiga lokaler i B och C lägen. Några nystartade företag har redan hunnit bli så stora att de har byggt egna hus i norrcityområdet.

Nya spännande Norrcity har en välkomnande entré – den stadsmiljö man möter när man stiger av tåget eller den regionala bussen. En lugn och säker trafikmiljö har skapats inom stadsdelen där gående och cyklande har företräde. Flera av de viktigaste gatorna, till exempel Olaigatan och Fredsgatan, har byggts om enligt principen ”shared space”. Trafiktempot på Östra Bangatan har på vissa sträckor dämpats till gångfart så att pendlare och andra resenärer på ett tryggt sätt kan gå och cykla mellan resecentrumet och stadskärnan.

Spännande konst och växtarrangemang ramar in entréerna till Norrcity. Efter att ha ankommit till resecentrumet leds människor direkt, via Östra Bangatans torgytta, in på Järnvägsgatan, Fredsgatan respektive Olaigatan. De har blivit ett tydliga och frekventa öst-västråga gångstråk för hela staden – till exempel för dem som ska vidare norr- eller söderut på Storgatan eller de som ska till universitetssjukhuset och Stadsparken. Även cyklar kan ta sig fram i gåfart på Fredsgatan – men har man bråttom får man ta huvudcykelstråken på Järnvägsgatan.





Järntorgsgatan.

Norrcity har också tydliga förbindelser med stadsdelen Norr och gamla postterminalområdet respektive CV- området, som båda utvecklats till företagscentrum med olika karaktär och profil. Hög arkitektonisk kvalitet präglar delar av den befintliga bebyggelsen, inte minst längs Storgatan och Olaigatan. Även nya byggnader som växt fram har höga arkitektoniska ambitioner som visar att Norrcity finns i Örebros framkant. Omsorgen syns också i gestaltningen av gatu- och gårdsmiljöer.

År 2025 är Norrcity en grön stadsdel. Både gator och gårdsmiljöer är försedda med småskalig grönska som passar i stadsrummen. Ett par "pocket parks" har anlagts, av stor betydelse särskilt för de som bor i stadsdelen. Den småskaliga grönskan inne i stadsdelen kontrasteras mot Slottsparkens monumentala skala och de stora uppväxta träden.

En satsning på ett utvecklat "service, tjänster och utbildningskluster" har vitaliserat Slottsgatan och Fredsgatans östra del. En självklar mötesplats är olika matställen och Musik i Trädgård vid hörnet Slottsgatan-Olaigatan. Där kan man fika eller ta ett glas vin medans man njuter av musik i sommarkvällen. Norrcity är också en plats för fler olika arrangemang. Under vinterhalvåret lockas människor till stadsdelen för att besöka utställningar och ett brokigt utbud av stora och små evenemang. På Järntorget och Gamla Gatan är det marknad. "Norrljus" visar ljus- och konstinstallationer som förstärker den vackra stadsmiljön. Evenemanget har fungerat som en spjutspets för genomtänkt användning av ljus i Örebros stadsmiljöer som väckt vida uppmärksamhet. Norrcity är en stadsdel som är trygg att vistas i för alla grupper i samhället, både på dagen och nattetid.

Olika typer av hantverk, småaffärer, loppisar, och service med personligt engagemang går numera att finna i mysiga gränder och på innergårdar i Norrcity. En av de populäraste mötesplatserna är den "street market" som på sommarhalvåret hålls en gång i veckan på Gamla Gatan. Även Olaigatan - vattenrummets solsida är populär, längs Järntorget och Henry Allards park. Säsongen är förlängd genom friliggande paviljonger och verandor längs husväggarna. Sist men inte minst fungerar pubarna, caféerna, restaurangerna och de exotiska butikerna i Norrcity som mötesplatser för de som redan upptäckt Norrcity, nya besökare och nya örebroare.

1. Varför en utvecklingsplan för Norrcity?

1.1 Bakgrund

Under åren har flera utredningar och förslag tagits fram för Norrcity i Örebro. Många enskilda dialogprojekt med fastighetsägare, medborgare, politiker och konsulter har förts i olika konstellationer. Senast en handlingsplan från arkitekt Jerker Söderlind som kommunen tagit fram ihop med City Örebro samt planförslag för Norrcity från fastighetsägarna på norr i samarbete med Sweco. Utgångspunkten är med andra ord att det finns mycket befintligt idémateriale för Norrcity.

Ett planeringsunderlag för norrcity är det som behövs för att kunna få ett kommunpolitiskt beslut om synen på framtidens norrcity, kommunala åtgärder och för att utgöra underlag för investeringar i offentlig miljö. Materialet ska också utgöra underlag för Norrcity i förhållande till den fördjupade översiktsplan som ska tas fram för området längs järnvägen från Svampen till Gustavsvik inklusive ett nytt resecentrum.

1.2 Syfte

Syftet med en planeringsunderlaget för utveckling av Norrcity är att stärka stadsdelens kvaliteter, skapa ett fokus på framtida helhetsbild av Norrcity för information, marknadsföring och inspiration. Idéerna ska uppmuntra till förnyelse av Norrcitys stadskärna samt

stärka Norrcity som stadsdel genom att väcka idéer och möjligheter för utveckling av stadsdelen. Det innebär att flera förslag i visar möjligheter och förslag som kommunen är positiva till men att det är upp till fastighetsägare m.fl. att förverkliga.

1.3 Status

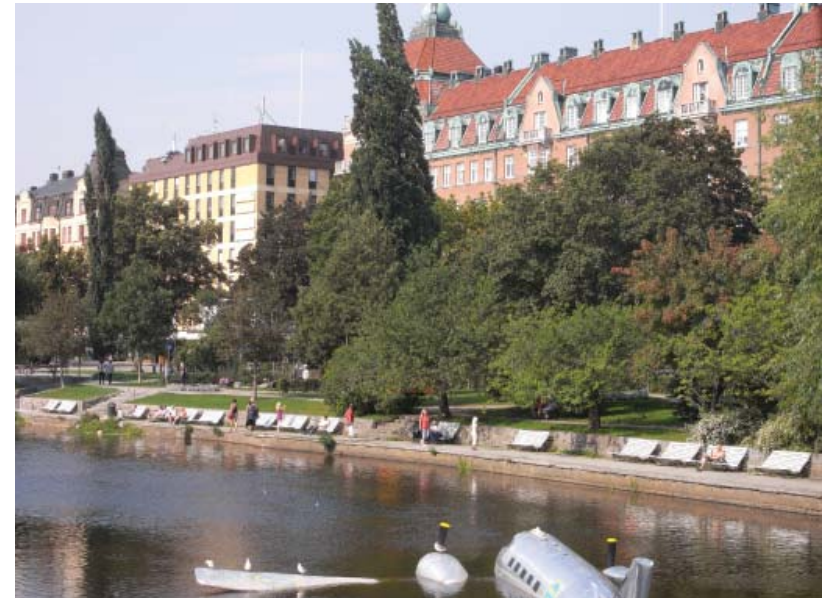
Handlingen anger en riktning, men är inte bindande. Slutliga ställningstaganden görs i detaljplaner och bygglov.

1.4 Tidplan

Stadsbyggnad fick i juni 2011 i uppdrag av Programnämnd Samhällsbyggnad att upprätta en Utvecklingsplan för Norrcity. Förslaget har varit föremål för ett brett samråd under vintern och våren 2012. Revidering skedde 2013 och planen godkänns som planeringsunderlag i Programnämnd Samhällsbyggnad i oktober 2013.

1.5 Geografisk avgränsning

Området som behandlas i utvecklingsplanen för Norrcity sträcker sig från Östra Bangatan i väster till Alnängsgatan i öster och från Södra Grev Rosengatan i norr till en bit av Å-rummet i söder. Planen tar hänsyn till vad som kan komma att hända kring nya resecentrum, postterminalområdet, Cv-området, universitetssjukhuset och Å-rummet.



Solsidan i ett av Sveriges vackraste centrala stadsrum. Henry Allards park vid Olaigatan.

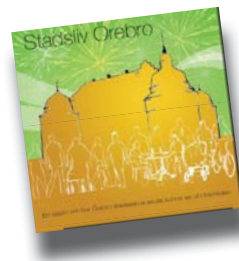
2. Utgångspunkter

Översiktsplan för Örebro kommun och Stadsliv Örebro

I Översiktsplan för Örebro kommun anges viktiga ställningstaganden för utveckling av stadskärnan. Visionen "Stadsliv Örebro" antogs av programnämnd Samhällsbyggnad 2008-06-04 och ska beaktas vid omarbetningar och ombyggnationer i stadskärnan. Visionen anger också att stadens offentliga rum ska utgöra mötesplatser för medborgare och besökare. Stadskärnan ska utvecklas och spegla även 2000-talet, men det ska göras med omsorg om t ex den arkitektoniska utformningen. Stadskärnan ska ha en god gestaltning. Stadskärnans mötesplatser, både i och utanför byggnaderna, ska bevaras och utvecklas. Kvalitetsprogram med riktlinjer för utformning av uteserveringar, cykelparkeringar, sittplatser, mobila reklamskyltar mm ska finnas och hållas aktuella. Stadskärnan ska stärkas för att skapa bra underlag för service, butiksutbud och en mångfald av funktioner. Därmed blir den också en knutpunkt för gående, cyklisterna och kollektivtrafikens resenärer.

I Örebro kommuns stadsvision *Stadsliv Örebro* lyfts det tydligt fram vilket stadsliv Örebro ska ha år 2016.

Några av visionerna för Norrcity är att det ska finnas tydliga och stiliga stråk från resecentrum till stadskärnan, Gamla gatan ska vara utvecklad för handel, ny entréplats till Norrcity, Rättscentrum ska etableras, Henry Allards Park ska vara en utvidgad populär parkmiljö och Järntorget ska vara bilfritt med krogar och plats för folkliv. Kvarteren kring Järntorget och längs Storgatan andas charm och mångfald. Här finns massor av restauranger och specialbutiker. Det ombyggda Järntorget är fullt av liv och bjuder på upplevelser som skridskoåkning, lekskulpturer, loppmarknad och torghandel.



Nytt resecentrum

Örebro kommun arbetar med att planera och genomföra ett nytt resecentrum och andra förändringar kring järnvägen. Visionen är järnvägen som en pulsåder genom en levande stad. Örebros västra och östra del ska bindas samman och stadskärnan utökas med flera mötesplatser, exempelvis kulturhus. Ett nytt resecentrum ska fungera som en ny entré till city och som en attraktiv och tillgänglig bytespunkt och mötesplats. Entréerna till Örebro från norr och söder ska bli inbjudande för örebro-

re och besökare på väg och järnväg. Idag konstateras följande. Järnvägen och Östra Bangatan är barriärer i staden och hindrar stadsutvecklingen. Det finns behov av plats för kultur, musik och bibliotek. Resecentrum upplevs som trångt och hänger inte ihop med stadskärnan. Godstransporterna en fara för de boende. Det kollektiva resandet kommer att öka kraftigt. Det finns en efterfrågan på den mark längs väg och järnväg som idag är lastplats, bangård och infart och det finns ett behov av att försköna Örebros entréer. Utvecklingen av Norrcity och stadsdelens koppling till resecentrumområdet är viktig.



Centralstationen sedd från söder.

Åtgärdsplan - remiss till fastighetsägarna

I den åtgärdsplan som Jerker Söderlind tagit fram åt kommunen och City Örebro hävdas att konceptet för Norrcity är att bli Örebros Business District till 2020. Det finns inga starka argument för att utveckla Norrcity som främst bostads- och handelsstadsdel, då flera stadsdelar finns i Örebro med denna karaktär. En blandning av kontorsarbetsplatser, transporter, lunchtjänst, parkering, och förbättrad skyltning, skötsel, belysning förefaller mer än naturlig.

Ett annat konstaterande är att Norrcity bör komplettera och inte konkurrera med Södercitys handel. Att vända sig till större mainstreamkedjor med butiks- och restauranglokaler är knappast ett lyckat koncept för Norrcitys framtid. Istället bör Norrcity satsa på att vara exklusivt, tokbilligt och annorlunda. Norrcity ska bli Örebros framsida och vara en förmedlare av stadens identitet. Attraktiviteten av att förlägga viktiga verksamheter som arbetsplatser, hotell, service till resande och kompletteringshandel hit ska stärkas.

Den övergripande planen i Jerker Söderlinds utredning är att Järnvägsgatan blir en ny huvudgata och att de två huvudstråken blir Fredsgatan och Storgatan som dessutom bör bli torgfartsgator. Östra Bangatan görs om från trafikled till stadgata där på sikt bottenvåningarna ut mot gatan ges mer levande funktion än exempelvis parkeringshus. Korsningen Fredsgatan/Östra Bangatan bör bli den naturliga entréplatsen till Örebro för gångtrafikanter som kommer från resecentrum. Kvarteret Fåfången som idag består av till största delen parkering bör i framtiden vara ett landmärke, en "attraktor" i stadsväven. Många lucktomter bör bebyggas, med tydligt fokus på arbetsplatser, enligt Söderlind. En satsning på sekundära funktioner i bottenvåningarna bidrar till en levande stadsdel. Fastighetsägarna bör även undersöka om nuvarande kontorshus kan byggas om i denna riktning.

Vidare konstateras att en enkel gemensam uthyrningstrategi av kommersiella lokaler bör tas fram i samarbete mellan fastighetsägarna. Dessutom bör ett gemensamt kvalitetsprogram för bottenvåningar, skyltning och belysning tas fram.

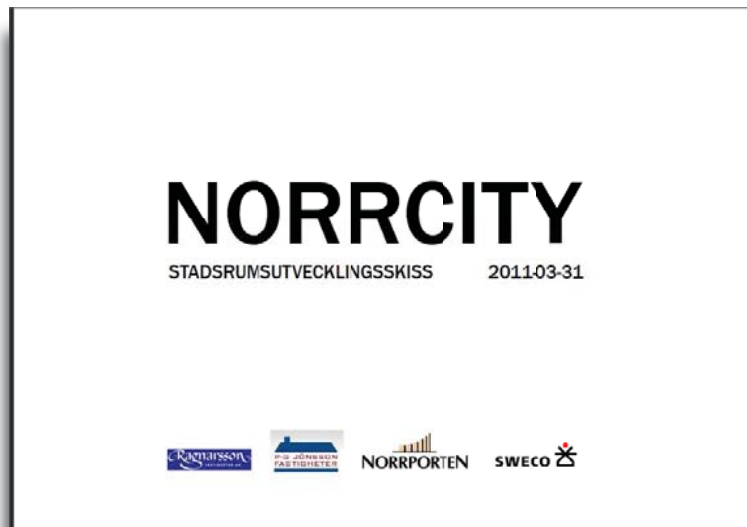


Stadsrumsutvecklingsskiss för Norrcity

På uppdrag av fastighetsägarna i Norrcity tog Sweco i Örebro fram en stadsutvecklingsskiss under våren 2011. Syftet var för fastighetsägarna att ge sin bild av hur Norrcity kan utvecklas ytterligare i framtiden med utgångspunkt från Jerker Söderlind. Förslaget presenterades för politiker och tjänstemän.

En inventering gjordes av större verksamheter i Norrcity, matställen, hotell, kulturinstitutioner och utbildningsinstitutioner. Bilden som gavs var ett rikt utbud och stor mångfald som överraskar. Det konstaterades att ett fokus bör ligga på att utveckla dessa kultur- och evenemangstråk ytterligare. En inventering av slutna bottenvåningar gjordes, vilket gav en bild av hur många fasader som skulle kunna öppnas upp för verksamheter och butiker. Behovet av förbättrad belysning och skyltning var två andra viktiga aspekter som lyftes fram.

Trafiknätet studerades i en skiss med fokus på ökad tillgänglighet för fotgängare och cyklister och med flera gatumuljöer utvecklade till så kallade shared space. Gamla gatan föreslogs att bli ren gågata med saluhall/streetmarket, Fredsgatan byggs om till ett av huvudcykelstråken när nya resecentrumområdet växer fram, ny turistbyrå vid vattnet, Olaigatan blir Örebros solsida med en mångfald av restauranger och kultur och ett kulturhus/aktivitetshus byggs vid Karolinska skolans parkering.



Ett förslag till hur nya resecentrum skulle kunna placeras skissades fram och en inspirationsfilm från Groningens resecentrum i Holland visade på hur cykelparkering under resecentrum skulle kunna lösas. Andra idéer var att utveckla den lilla parken vid Karolinska skolan till en pocketpark med musikevenemang samt innergårdarna bakom Centralpalatset till butiksgränder.

Trafikplan för Örebro kommun

Arbetet med en trafikplan för Örebro kommun påbörjades 2008. En nulägesbeskrivning har tagits fram och nu pågår arbete med alternativ, åtgärder och analys. Arbetet görs med stöd av TRAST (Trafik för en attraktiv stad) som är det planeringsverktyg som Trafikverket och SKL m.fl. anvisar.

Trafikplanen siktar på år 2020 men ska samtidigt blicka framåt mot samma tidshorisont som översiktsplanen, d.v.s. år 2035. Örebro kommuns transportplan anger två mål som är centrala i arbetet med trafikplanen:

- Biltrafiken i city ska minska med 25 % till år 2020 från 2000.
- Andelen gång, cykel och kollektivtrafikresor i hela kommunen ska öka från 48% till 60 % år 2020.

Trafikplanen är viktig för att dels nå målen i bl.a. Transportplanen, men också mycket viktig för att nämnden ska ha ett bra beslutsunderlag i ett stort sammanhang när det dyker upp enskilda och kanske brådskande frågor. Trafikplanen kommer att innehålla olika alternativ åtgärder, såsom omgestaltning av gator, huvudstråk för cykel, ombyggnad av korsningar, busskörfält, signalprioritering av bussar, ändrade hastigheter, förändrad vägvisning etc. Tanken är att trafikplanen ska kunna skickas på remiss och beslutas under 2012. Ambitionen är också att huvuddragen i trafikplanen så småningom ska utgöra ett s.k. tematiskt tillägg till översiktsplanen och i den utgöra en konkretisering av trafikfrågorna

Tillgänglighetsinventering

Efter samrådet har en tillgänglighetsinventering gjorts av samtliga entréer i norrcity ur aspekten att de ska vara tillgängliga för personer med funktionshinder.

3. Platsanalys

För att förstå Norrcitys kvalitéer är det viktigt att studera utvecklingen av Örebro stadskärna. Varför har Norrcity till stor del hamnat i bakvattnet till Södercity? Vad skiljer de två delarna av centrum åt? Och på vilket sätt kan skillnaderna ligga till grund för den framtida utvecklingen av Norrcity?

Fram till i mitten av förra seklet var det som nu kallas Norrcity helt enkelt Örebro stadskärna, bland annat på grund av närheten till Centralstationen. Här fanns de flesta kända och viktiga byggnaderna, här låg de dyraste affärerna och här låg kvarteren där det var fint att ha en lägenhet. Att bo nära järnvägen var status i 1800-talets och det tidiga 1900-talets samhälle. Söder var vid samma tid en central men i allt väsentligt fattig stadsdel, dominerad av enkla trähus. När saneringen av Söder beslutades på 1950-talet kom emellertid den befintliga stadsstrukturen att förändras på ett mycket kraftfullt sätt.

Tillkomsten av varuhuset Krämaren signalerade mer än något annat förnyelsen av gamla Söder. På kort tid utvecklades Krämaren och de intilliggande affärsgatorna till Örebro kommersiella centrum. Den inslagna vägen fortsatte genom att viktiga offentliga prestigebyggnader, som Medborgarhuset och Stadsbiblioteket, lokaliserades långt från Centralstationen. Staden markerade på detta sätt att den befintliga stadskärnan och finkvarteren på norr skulle få en motvikt genom det nya city. Det kommersiella centrumet anpassades på tidstypiskt vis till det framväxande bilsamhället genom breda motorleder och parkeringshus.

Satsningen på Södercity har i princip fortsatt och i femtio år har den södra delen av stadskärnan expanderat på bekostnad av den norra. När handeln ökade kraftigt under 1990-talet kunde Södercity inte längre växa längs huvudstråken Drottninggatan och Köpmangatan. Affärsstråken tog helt enkelt slut när de mynnade i det centrala stadsrummet runt Svartån och Slottet. De kommersiella stråken kunde inte fortsätta åt norr på ett naturligt sätt eftersom avståndet var för långt. Södercity började expandera längs parallellstråk som Kungsgatan, istället för i den historiska nord-sydliga axeln Drottninggatan-Storgatan.

Att Norrcity till stora delar har bevarat sin charm beror just på att området, om inte slumrat, i alla fall har utvecklats i en avsevärt lugnare takt än Södercity. Idag öppnar detta framtidsmöjligheter för Norrcity, till exempel genom blandningen av verksamheter och att så mycket av arkitekturen har bevarats. Därför finns det idag en potential att tillgodose butiker och verksamheter med nya eller ombyggda lokaler i den måttliga men långsiktigt ökande efterfrågan som ändå finns i centrum. Det som utmärker stadslandskapet och arkitekturen i Norrcity är inte minst skalan och mångfalden, som till stora delar är inordnad i en stadsdelens ”grammatik” med individuella byggnader, blandade verksamheter och många entréer. Trots några storskaliga inslag – som SCB, kvarteret Gillet, Polishuset och Rättscentrum – är verksamheterna i allmänhet spridda i stadsdelens många olika byggnader.

Den historiska utvecklingen har således lett fram till två distinkt olika centrumdelar i Örebro. Södercity utmärks av färre och större enheter medan Norrcity kännetecknas av flera mindre byggnadsvolymer och därmed mer utspridda verksamheter. Det gäller kommersiella verksamheter lika väl som offentliga eller kulturella. Där Södercity samlar de stora butikskedjorna i gallerior som Vägen, Krämaren, Klippet och Kompassen har Norrcity blandade småbutiker i gaturummen. Där Södercity har Conventum och Filmstaden har Norrcity Folkets Hus, Gamla Teatern, Nya Teatern och Roxy. Där Södercity har Rudbeckskolan i en stor byggnad har Norrcity Karolinska skolan utspridd i ett antal mindre byggnader.

De olika karaktärerna och skalan mellan söder och norr bör ligga till grund för hur Norrcity utvecklas i framtiden. Ledorden bör vara blandning, individuella byggnader i kvarteren, måttliga fasadlängder samt levande gator och gårdar. Det är även mycket viktigt att värna de många arkitekturhistoriskt värdefulla byggnader som finns, till exempel på Storgatan och Fredsgatan. I Norrcity finns mer än en tredjedel av de högst klassade byggnaderna i Örebro bevarandeprogram.



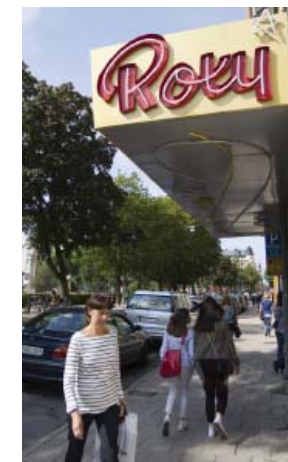
Flygbild över Norrcity. Källa: Örebro kommun.

Svagheter och hot

- Dålig förbindelse med resecentrum – ingen tydlig entré till Norrcity.
- Bakgator och gränder som är ”slitna” och otillgängliga.
- Outnyttjade platser- exempelvis kvarteret Fåfången, parken utanför Skattemyndigheten, Gamla gatan, parkeringsplatsen vid Karolinska skolan och Olaigatan vid Henry Allards park.
- Tappat butiker - avsaknad av viss handel. Stor omsättning på butiksinnehavare.
- Dåligt med pubar.
- Avsaknad av kulturhus på norr.
- Ej optimal användning av gaturum - signalerar fel funktion och hastighet.
- Flera gator och gränder har dålig gatubelysning, förutom Storgatan. Upplevs som otrygga platser att vistas kvällstid.
- Östra Bangatan och Grev Rosengatan barriärer för gående och cyklister.
- Dåligt med skyltning av butiker och gator. Svårt att hitta.
- Få grönområden.
- Många stängda bottenvåningar.
- Lokaler står tomma.

Styrkor och möjligheter

- + Vacker stadsdel att vara stolt över att bo och arbeta i.
- + Spännande kvarter och gränder.
- + Nära till resecentrum.
- + Många stora verksamheter i form av kontor och utbildning.
- + God tillgänglighet för gående i stadsdelen.
- + Små och annorlunda butiker och verksamheter.
- + Flera gränder och gator har stor potential att bli trevliga stråk med aktiviteter.
- + En levande och mångkulturell stadsdel.
- + Henry Allards park och Järntorget frontar med solsidan och Sveriges kanske vackraste centrala stadsrum.
- + Flera kulturställen som dock inte är kända av Örebroarna, kan utvecklas mer.
- + Gynnsam topografi för cyklister.
- + Billigare lokalhyror än i Södercity. Ger möjlighet till andra typer av butiker.



4. Utvecklingsplanens huvuddrag

4.1 Välkomnande entré

Intrycket av att vara välkommen till Örebro är viktigt för alla. Det är lika viktigt för den som kommer varje dag som för den som kommer till Örebro för första gången. Området kring det nya resecentrumet förändras under kommande år (en fördjupad översiktsplan är under framtagande) och ska utformas så att det blir ett besöksmål i sig och bidrar till staden och stadslivet. Det första intrycket är ofta bestående. Därför är det viktigt Norrcity blir en förmedlare av stadens identitet - Välkomnande entré!

Få, om ens någon stad i Sverige, har ett så vackert och entydigt centralt stadsrum som Örebro, med sitt inramade å-rum runt Slottet. Vi blir lätt hemmablinda när det gäller de värdefullaste tillgångarna. Norrcity frontar solsidan i detta imponerande stadsrum, något som inte tagits till vara i den utsträckning som platsen erbjuder. Det finns stora utvecklingsmöjligheter som bör tillvaratas i detta område utefter Olaigatan. Det är inte bara är södra entrén till Norrcity, utan också hela stadens ”vykortsmotiv” - Örebros framsida!

4.2 Örebro Business District

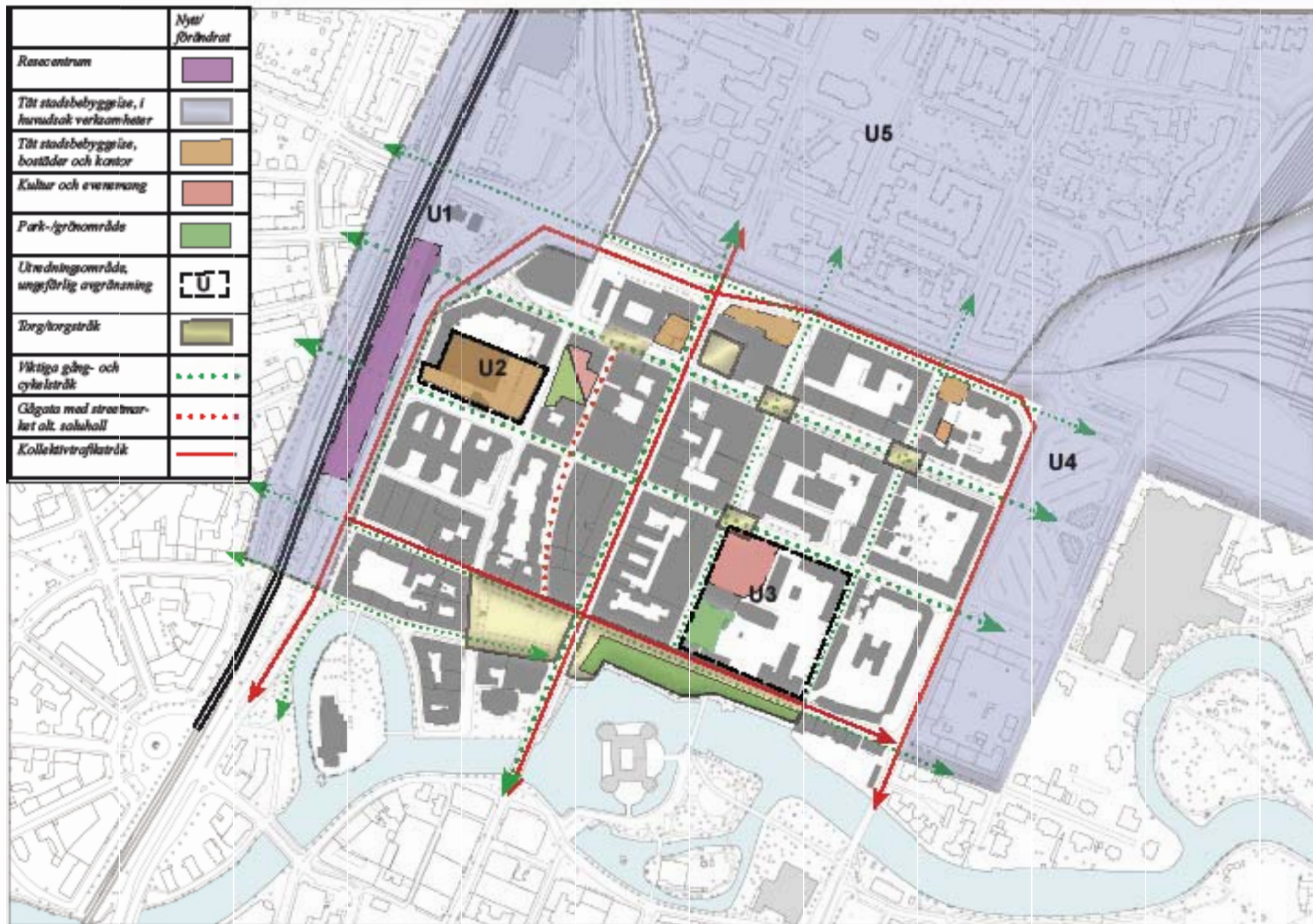
Visionen är att Norrcity ska vara Örebros business district, med kontor, hotell och mindre servicebutiker till stöd för såväl besökare och arbetande dag befolkning som de boende. Det handlar om matserveringar, caféer och nöjesinrättningar lika väl som kemtvättar och frisörer.

Norrcity, inom bekvämt gångavstånd till nya resecentrum, ska stimulera till lokalisering och utveckling av kunskapsintensiva tjänsteföretag, kultur, kompletteringshandel och nöjesliv i stadskärnan. Norrcitys koppling också till CV-området, gamla postterminalen och sjukhusområdet ska förstärkas för att bidra till ett mångsidigt och framgångsrikt näringsliv på norr.

Utvecklingsplanen innehåller kartor och grafiska sammanställningar som lyfter fram områdets specifika egenskaper ifråga om såväl funktion som form. De utgör instrument som underlättar analysen och tydliggör hur det ”faktiskt ser ut”. Avsikten är att utveckla ett verktyg som kan användas kontinuerligt för att belysa förändringar över tid och för jämförelser mellan olika stadsdelar. Först när vi jämför till exempel Norrcity med Södercity framträder konturerna riktigt tydligt av det som är respektive områdes karakteristiska egenskaper.

Våra kartanalyser visar tydligt sätt det finns fog att tala om ett Örebro business district. En karta ger till exempel en grafiskt tydlig bild av var dagbefolkningen finns. När denna överlagras med exempelvis nattbefolkningen eller parkeringsresurser framträder konturerna till problem och konfliktpunkter lika väl som möjliga lösningar.





Förslag till utvecklingsplan för Norrcity

4.3 Förnyelse av stadskärnan

Norrcity tillsammans med de närmaste omgivningarna; nya resecentrum och Väster, Norr, postterminalområdet och CV-området pekar ut och skapar förutsättningar för stadsutveckling av olika karaktär. Den västra delen bör utvecklas för att tillvarata närheten till resecentrum och få en mer stadsmässig karaktär. Postterminalområdet bör utvecklas från lågintensivt verksamhetsområde till att ingå i Örebro Business District och med mycket större rumslighet. Området intill CV och USÖ får nya förutsättningar och används för verksamheter.

I alla delar bör det uppmuntras att också bostäder tillkommer, den blandning av verksamheter som historiskt och än idag hör till stadsdelens unika charm. Bostäder som ett bestående inslag ger staden liv, ökar attraktiviteten liksom tryggheten att vistas där kvällstid. Kartbilderna visar med all tänkbar tydlighet hur boendet är integrerat med andra verksamheter bidragande till en levande stadsdel stor del av dygnet. Översikten av antalet hotellrum och spridningen i området förstärker bilden ytterligare.

4.4 Personligt, annorlunda och exklusivt

Storgatan är det historiska centralstråket i Örebro, dvs här låg centrum förr. Storgatan är även idag en huvudaxel, med ett stort utbud av olika butiker, som har stor potential som bör utvecklas. Man kan med fog säga att Storgatan är en del av den innersta stadskärnan.

Andra stråk för butiker och verksamheter i Norrcity är Järnvägsgatan och Järntorgsgatan. Det är viktigt att den framtida planeringen och utvecklingen stöder stråken genom lokalisering av verksamheter och annat som genererar stadsliv. Handeln i Norrcity ska komplettera och inte konkurrera med Södercitys handel. Norrcity måste skapa en egen nisch!

Handelsstrukturen i området framträder tydligt på de kartor som visar fördelningen av olika sorters utbud och inte minst den som visar entrépilarna till butiker och annan service. Tillsammans med entrépilarna för bostäder och arbetsplatser framträder bilden av den "klassiska" strukturen med ett mycket rikt stadsliv, en bild som förstärks ytterligare vid jämförelse med motsvarande kartbilder på Södercity. Utbudet kan inte kommunen styra, men en viljeinriktning är att uppskatta en stor del av det som finns där idag och lyfta fram att det finns många exklusiva butiker, vintage, ett annorlunda utbud i den meningen att det inte är mainstreamkedjor och att det finns många verksamheter som ägs av små företag och har det personliga engagemanget och servicen.

4.5 Småskalig kultur och evenemang

I Norrcity finns idag ett antal kulturinstitutioner. Exempelvis biograf Roxy och konsthallen på Olaigatan; Nya teatern, flera musikställen och Folkets hus på Järnvägsgatan. I det nya Norrcity finns möjligheter att utveckla det småskaliga och personliga kulturlivet.

Kartornas översikt av kulturfunktioner i stadsdelen ger bilden av ett rikt utbud och stor mångfald som överraskar. Det i staden utspridda kulturlivet är därför också en unik egenskap att vidareutveckla i samma anda som succéprojekten Open Art och Live At Heart.

4.6 Smart trafiksystem

Hög tillgänglighet och en god kollektivtrafik är grundläggande för att stadskärnan ska kunna bibehålla sin attraktionskraft. Gående, cyklister och kollektivtrafik ska ha prioritet framför biltrafik i Norrcity. Tillgängligheten för cyklister, gående och funktionshindrade ska utvecklas med gångfartsgator, särskilda cykelstråk och tillgänglighets- och trafiksäkerhetsåtgärder. Bil- och cykelparkeringar ska vara väl anpassad för boende, arbetsplatser och besökare.

Ett smart trafiksystem möjliggörs av väl genomtänkt disponering, ibland dubbelnyttjande av gatumark med så kallad "shared space". Detta kan förenas med höga krav på material, gestaltning, säkerhet, tillgänglighet och framkomlighet. Småskalighet och takten hos fotgängare och cyklister blir dimensionerande och utgör det instrument som också håller ned hastigheten och körbeteende hos andra trafikslag.

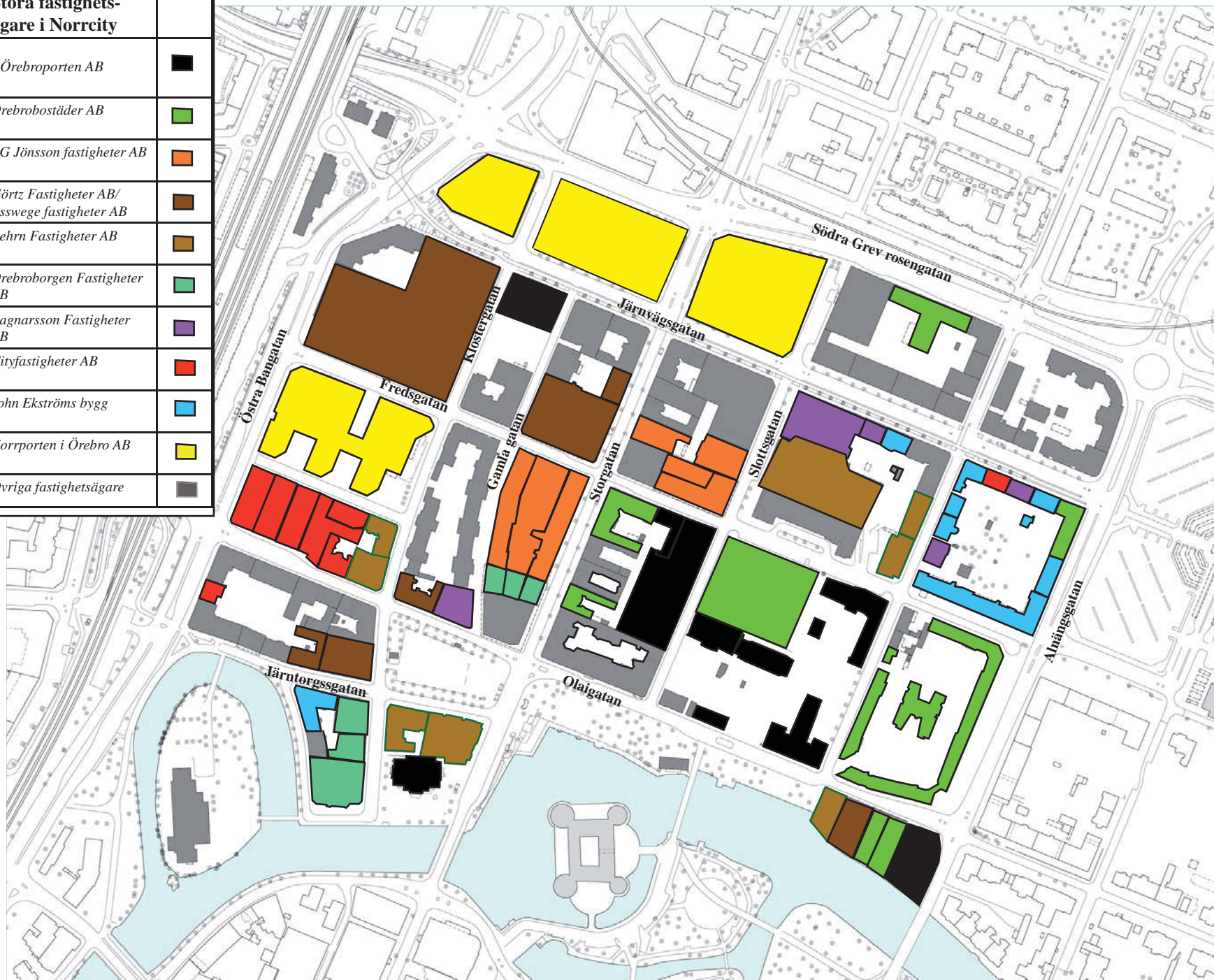
Omsorgen om gångtrafik och den lokala kollektivtrafiken går hand i hand. De förutsätter varandra. Separeras de alltför mycket drabbas både gångtrafikanterna och kollektivresenärerna. Norrcity kommer att förbli ett nav för den lokala, regionala och interregionala kollektivtrafiken. Hållplatser och omstigningsplatser mellan trafikslag bör därför hålla högsta bekvämlighet och tekniska standard. För detta kan smålokaler och/eller klimatskydd krävas på fler platser än de som naturligt ingår i resecentrum. Ett smart trafiksystem bör också möjliggöra framtida finmaskiga kollektivtrafiknät med mindre och anropsstyrda fordon.

Cykeltrafiken behöver ägnas särskild uppmärksamhet av flera skäl. För det första skall det uppmuntras att de som bor och verkar i stadsdelen använder cykel. Det gäller boende, besökare och det stora antalet arbetande i stadsdelen, inte minst skolelever. Cykelytor ska vara tydliga och ändamålsenligt utformade. Dessutom måste cykelparkeringarna vara rikliga, rätt placerade och av hög standard avseende belysning, låsmöjlighet mm. Andelen el-cyklar kommer att öka markant och utgör näst intill ett nytt trafikslag. Detta behöver beaktas i cykelyornas utformning och parkeringarna med avseende på stöldsäkerhet. Cykelparkeringar för dagbefolkningen bör erbjuda laddningsmöjlighet.



Exempel cykelgatan, Malmö.

Stora fastighets- ägare i Norrcity	
Örebroporten AB	■
Örebrostäder AB	■
PG Jönsson fastigheter AB	■
Görtz Fastigheter AB/ Esswege fastigheter AB	■
Behrn Fastigheter AB	■
Örebroborgen Fastigheter AB	■
Ragnarsson Fastigheter AB	■
Cityfastigheter AB	■
John Ekströms bygg	■
Norrporten i Örebro AB	■
Övriga fastighetsägare	■



Ägarförhållanden i Norrcity.

4.7 Samverkan i Norrcity

Ägoförhållandena i Norrcity uppvisar en splittrad bild. Ingen av de stora fastighetsägarna är helt dominerande. Liknande förhållande gäller näringsidkarna. Det typiska för Norrcity är mångfalden av mindre butiker och verksamheter. Detta är en del av charmen, men också en bromskloss ifråga om handlingskraft för förnyelse. Även då inga intressekonflikter föreligger och det finns en gemensam vilja att göra något är processen ofta trög och omständlig.

Samverkan är nyckeln till framgång. Speciellt där det finns många aktörer. Men någon part måste leda processen, oavsett om denne är medfinansierad eller ej. När det gäller fysiska åtgärder kan kommunen ha initiativet. Det kan gälla upprustning av gatumiljö och butiksfronter, kvalitetsprogram för uteserveringar eller gårdssaneringar. Speciellt i stadskärnan med sina trånga gårdar är det ofta en gemensam fördel med samverkan över fastighetsgränser. Den begränsade ytan utnyttjas mer effektivt om vissa funktioner delas, som cykelparkering, återvinningsstationer, lekplatser och soliga vistelsezoner.

Att anlägga till exempel en passage för exklusiva butiker utomhus genom ett kvarter är ett sätt för fastighetsägarna att förädla kvarterets inre och berika stadens upplevelse för invånarna. Norrcity erbjuder denna möjlighet i några mycket attraktiva lägen. Det finns goda förebilder i Sverige och Europa som visar på möjligheterna.

Gemensamma uthyrningsstrategier är andra former för samverkan. I dessa fall drivs de av de privata aktörerna; fastighetsägarna och näringsidkarna genom exempelvis den lokala intresseorganisationen. Det kan vara frågor där kommunen inte kan, bör eller får agera. Den form av samverkan som är vanlig i shoppinggallerior kan vara en förebild.

En överenskommelse kan formuleras konkret i ett dokument som intressenterna undertecknar. Kommunen kan vara en av dessa intressenter som för sin del utfäster sig att etablera viss strategisk verksamhet i området, till exempel ungdomslokaler eller förskola. Fastighetsägarnas åtaganden handlar bland annat om att inte låta bottenvåningar stå tomma, att hellre hyra ut på korttidskontrakt eller till kontor än att låta lokaler stå tomma i väntan på "rätt" butik. För butiksägare handlar det om gemensam lägstånivå på öppettider och medverkan i gemensamma kampanjer.

Andra fördjupade samarbetsformer också med lärdomar från gallerierna visar hur ett gemensamt förhållningssätt gynnar alla. Det kan handla om skyltning och belysning eller om att inrätta en "trivselfond" för att säkerställa närvaron av vissa verksamheter eller förekomsten av vissa aktiviteter. Det kan bl.a. göras inom ramarna för City Örebro.

Det lokala civilsamhället bör involveras i processerna för samverkan. Intresseorganisationer, kulturföreningar och liknande har inga stora ekonomiska resurser men ofta ovärderliga personresurser. Ett exempel på detta är Ideellt utvecklingscentrum.



Möte, Järntorget.

4.8 Nya arbetstillfällen och arbetsmöjligheter

Utvecklingsplanen för Norrcity ska bidra till att nya arbetstillfällen och arbetsmöjligheter skapas i stadsdelen men även med kopplingar mot exempelvis universitetssjukhuset, CV-området, runt resecentrumområdet och postterminalområdet. God tillgång till ett varierat utbud av arbetsplatser i stadskärnan är en avgörande social faktor.

Genom att tillåta nya lokaler med olika typer av upplåtelseformer kan mångfalden av olika arbetsmöjligheter stärkas i Norrcity. Entreprenörers, Örebro kommuns och City Örebros pågående arbetet med att skapa nya arbetstillfällen och arbetsmöjligheter i stadsdelen behöver stärkas och utvecklas ännu mer.

4.9 Service och utbildningsstråk

På norrcity samlas också service som gym, tandläkare, vård, kemtvätt m.m. Verksamheter som besöks av såväl boende som de som arbetar på norrcity har ett naturligt underlag i den här delen av stadskärnan. Likaså restaurangerna och caféerna. Skolorna, allra helst gymnasieskolorna behöver få en mer integrerad lösning för att finnas i de lokaler de har på norrcity.



Florist, Järnvägsgatan.

1. Förslag och idéer

Del B i utvecklingsplanen består av förslag och idéer som har delats upp på olika års sikt; dels kort sikt; om 2–5år, och dels lång sikt; om 10–20 år, som är av mer visionskaraktär. För varje gata, kvarter, byggnad, park eller område redovisas en målbild för hur just denna plats skulle kunna utvecklas i framtiden. Nedan beskrivs de i fem olika avsnitt. Under samrådet har flera av idéerna diskuterats vilket lett till revidering eller nya målbilder.

1.1 Norrcity en del av det växande Örebro

Målbild för Norrcitys koppling mot "CV-området" och universitetssjukhusområdet

Enligt *Vårt framtida Örebro - Översiktsplan för Örebro kommun* ska möjligheter lämnas för en expansion inom nuvarande sjukhusområde för utbildning och universitetsverksamhet med anknytning till universitetssjukhuset. I samband med utvecklingen av detta område bör kopplingen mot stadsdelen Norrcity bli mycket tydligare än vad den är idag. Förutsättningar skapas för ökat utbud av caféer och restauranger, handel och folkliv längs Järnvägsgatan. Norrcitys östra del blir en mer levande stadsmiljö att vistas, bo och verka i då fler människor kommer att röra sig i detta område.

Målbild för Norrcitys koppling mot nya resecentrumområdet och Väster

I samband med utveckling av nya resecentrumområdet ska bättre förbindelser mellan Norrcity, resecentrum och Väster tillskapas. Resecentrum ska uppfattas som attraktivt och effektivt där järnvägen blir en pulsåder genom en levande stad. Östra Bangatan som idag är en barriär behöver ses över, kanske grävas ned, så att det skapas förutsättningar för bättre rumsliga samband mellan Norrcity och resecentrumområdet.

Örebros västra och östra del binds samman och stadskärnan utökas med nya mötesplatser, kultur, service, handel, kontor och bostäder. Nya förbindelser tillskapas över nya resecentrumområdet för att öka tillgängligheten mellan Väster och Norrcity för fotgängare och cyklister.

Målbild för Norrcitys koppling mot postterminalområdet

I samband med att nya resecentrumområdet växer fram och Norrcity utvecklas till en ännu mer attraktiv stadsdel och Örebros framsida kommer allt fler större verksamheter att vilja etablera sig på norr. Efterfrågan på tomter i närheten till resecentrum kommer öka. Östra

Bangatans roll förändras och förutsättningar skapas för att Norrcity och postterminalområdet kan knytas samman och utvecklas till Örebros Business District.

Målbild för Norrcitys koppling mot Norr

Norrcitys koppling mot Norr ska förstärkas genom att Södra Grev Rosengatan får en mer stadsmässig karaktär. Ny passage skapas från Slottsgatan över Södra Grev Rosengatan och vidare in i Norr för att öka tillgängligheten mellan stadsdelarna. Ny bebyggelse tillskapas på lucktomter och parkeringar, exempelvis längs järnvägen och vid tomten framför Skattemyndigheten.



1.2 Karaktär, arkitektur och skala

Norrcity bör alltså fortsätta präglas av blandade småbutiker, caféer och restauranger längs gatorna istället för gallerior som stänger på kvällen. Stadsdelen ska inte fyllas av kvartersstora byggnader med ett fåtal entréer utan av flera byggnader med sinsemellan olika innehåll och arkitektur.

De finaste gatorna och gårdsmiljöerna – som Olaigatan och Karolinska skolan – bör utvecklas till Örebros vardagsrum. En annan av de gårdar som kan ges en ny utformning är den i kvarteret Skolgården mellan Storgatan och Slottsgatan. Gården kan utvecklas till en levande gårdsmiljö med småhandel och caféer, med till exempel Viktoriapassagen i Göteborg som förebild. Även den tomma ytan i kvarteret Klostreet kan bli en mer levande stadsmiljö. De nämnda gårdarna, samt Storgatan och Fredsgatan, är också utmärkta platser för ett vidareutvecklat kulturliv på norr. I samband med att gårdarna öppnas upp och omgestaltas kan en grönare och lummigare stadsmiljö skapas, vilket har stor betydelse för att skapa en mänsklig atmosfär i Norrcity. Flera av de förändringar som har nämnts i detta stycke beskrivs mer utförligt längre fram i texten, inklusive konkreta förslag på åtgärder. Även belysning, skyltning och konst beskrivs i ett separat kapitel längre fram.

Tidigare historiska epoker har gett sina exempel på bra arkitektur inom stadsdelen, till exempel genom jugendbyggnaderna längs Storgatan och Centralpalatset vid Olaigatan, båda i kvarteret Skolgården. Det är också viktigt att vår tid tillåts skapa lika framstående nutida byggnadsverk och spännande stadsmiljöer. Nya byggnader, liksom påbyggnader eller kompletteringar av befintliga hus, ska därför hålla hög arkitektonisk nivå. Detta bör särskilt gälla de större kvarter och utvecklingsområden som finns i stadsområdet: Resecentrum, kvarteret Fåfången och Karolinska skolan. Mindre tillbyggnader och påbyggnader är också intressanta vägar för att förnya och förtäta stadsdelen. En inledande inventering av hur kvarteren kan kompletteras med ny bebyggelse finns i bilaga 5. Hushöjder och förslag till påbyggnader.

Åtgärdsförslag på kort sikt, inom 1- 5 år

- Att se över gatumbelysning, beläggning, skyltning, belysning och så vidare i hela Norrcity är en viktig del av att bevara och utveckla karaktären och arkitekturen. Kan göras i samband med översyn av kvalitetsprogrammet.
- Samtal inleds med fastighetsägare och näringsidkare om hur vissa gårdar/ytor kan förnyas.
- Inventeringen av var mindre tillbyggnader och påbyggnader av befintliga hus är lämpliga bör fördjupas. Här har Norrcitys fastighetsägare en särskilt viktig roll. Det är viktigt att dagsljus på gator och gårdar beaktas när påbyggnader föreslås.
- Under perioden bör en stor del av åtgärderna kopplade till den arkitektoniska förnyelsen av gatumuljöerna ha genomförts. Arbetet med gatumuljöerna kan fungera som ett pilotprojekt som visar att förnyelsen av Norrcity har påbörjats. Detta behöver tas med i kommunens investeringsplan.
- Att utveckla de tomma ytorna vid Karolinska skolan, kvarteret Husaren bör genomföras och eventuellt kan kulturfunktioner och service blandas med nya bostäder. Förnyelsen ska bygga på Norrcitys karaktär med funktionsblandning, flera byggnader i kvarteret och blandad skala, livfulla gatufasader samt gröna och öppna gårdar.
- Mindre tillbyggnader och påbyggnader av befintliga hus kan genomföras successivt under perioden vilket ytterligare kan öka utbudet av bostäder och lokaler.

Åtgärdsförslag på lång sikt, inom 6-20 år

- Det strategiska kvarteret Fåfången kan på sikt förnyas genom kontor, bostäder, parkering och handel med koppling till ett nytt resecentrum.



Inspirationbilder från Köpenhamn. Källa:Sweco, Örebro

1.3 Gator och torg

Målbild för kvarteren Tullen och Fåfången, Östra Bangatan samt Resecentrum - Välkomnande entré

Att utveckla stadens kontakt med resecentrum är ett av det mest prioriterade områdena i förnyelsen av Norrcity. Det går emellertid inte att vara särskilt konkret i detta skede eftersom planerna för framtidens resecentrum ännu inte har presenterats. Vissa grundläggande principer kan emellertid formuleras redan nu.

Med den generella fördubbling av kollektivtrafiken som nu planeras i Sverige kommer antalet resenärer att öka kraftigt vid resecentrum. Man bör räkna med att alla ytor för gående, cyklist, bussar och angöringstrafik i princip behöver fördubblas. Vi talar alltså om en avsevärt större anläggning än idag. Samtidigt måste flödena av gående och cyklist västerifrån mot resecentrum effektiviseras. Alternativet behöver ytorna användas effektivare. Risken är annars att strömmarna av människor, cyklar och bussar blir stående i trafiken – alltså en extremt ineffektiv trafiksituation som knappast får kollektivtrafiken att framstå som attraktiv.

Målsättningen för en förändring av Östra Bangatan är att den ska vara lätt att korsa från resecentrum mot Norrcity. Ett möjligt sätt att få till fria flöden mellan resecentrum och Norrcity är att gräva ned den genomgående biltrafiken längs Östra Bangatan. Endast lokal biltrafik, som taxi och "kiss and ride", samt cykeltrafik tillåts då vara ovan mark. I övrigt prioriteras de omfattande flödena från resecentrum in mot staden. I en sådan lösning är det troligen lämpligast att bussterminalen placeras i markplan med vänthallar, reseservice och caféer en trappa upp – men det är också fullt möjligt att tänka sig en omvänd layout. I samtliga scenarion ska gående och cyklande kunna fortsätta västerut, tvärs över spåren, mot stadsdelen Väster. Angöringsplatser för biltrafik, cyklar och gående kommer att finnas norr om det nya resecentrumet, vid nuvarande centralstationen, samt söder om resecentrumet i höjd med Olaigatan. Även bussar matas från norr och söder. Även andra alternativ kan undersökas för bra flöden mellan resecentrum och Norrcity.

Lösningen innebär att mark tas från den genomgående biltrafiken och frigörs för det lokala stadslivet. Buller och emissioner från bilarna tas samtidigt bort från stadsmiljön. Stadens framsida kan stärkas med levande och attraktiva stadsrum – ett spännande möte med framtidens Örebro. Norr om resecentrum, vid det gamla postterminalområdet, skapas betydande tomtarealer om biltunneln förlängs norrut.

De nya stadsrummen och tomterna, samt de befintliga kvarteren, är grunderna i det "business district" som ska vara utvecklat till år 2020.

Det viktigaste är att Östra Bangatan omvandlas till en attraktiv lokal stadsgata – samt att avslutningen av Fredsgatan i väster förändras i grunden. Rummet mellan resecentrum i väster och kvarteren Fåfången och Tullen bör tillsammans utgöra en attraktiv entréplats som riktar sig åt två håll: mot resecentrum och mot Norrcity. Det är viktigt att gående och cyklar prioriteras närmast resecentrum och hela området runt anläggningen blir därför ett gångfartsområde.

Åtgärdsförslag på kort sikt, inom 1-5 år

- Nya resecentrums planer har blivit tydligare.

Åtgärdsförslag på lång sikt, inom 6-20 år

- Parallellt med ovanstående processer kan arbetet inledas med att anlägga entréplatsen mellan kvarteren Fåfången och Tullen. Ett förslag är att lägga ett café i hörnet Fredsgatan – Östra Bangatan. SCB- huset föreslås bli mer öppet genom att bottenvåningen får nya publika funktioner, till exempel handel eller service. Entréplatsen kan även innehålla delar av den omfattande cykelparkering som kommer att behövas vid det nya resecentrumet. Gatmöbler, markbeläggning, belysning, skyltar och så vidare ska samordnas med övriga förnyelseprojekt i Norrcity.
- Det nya resecentrumet börjar byggas. Samtidigt implementeras de nödvändiga trafikförändringarna runt resecentrumet, till exempel biltunneln, gångfartsområdet och angöringsplatserna i norr och söder. Cykelstråket längs Östra Bangatan har hög prioritet, i övrigt finns det dubbelriktad lokal biltrafik och bussar på gatan. Fredsgatan föreslås bli enkelriktad i riktning mot öster.
- Det strategiska kvarteret Fåfången förnyas genom kontor, bostäder, park och handel med koppling till ett nytt resecentrum.



Resecentrum samt kvarteren Fåfången och Tullen - Välkomnande entré.

Inspirationsbilderna är från Potsdamer Platz i Berlin (t.h.) och Viktoriapassagen i Göteborg (t.v.). Bilderna visar hur kvarteren runt resecentrum skulle kunna växa fram.





Målbild för Storgatan - Norrcitys handelsstråk och huvudgata

Storgatan är den viktigaste huvudgatan nord- sydligt genom området och samtidigt Norrcitys viktigaste handelsstråk. Därför är det viktigt att en trivsam stadsmiljö skapas, både längs stråket och i gatans närmaste omgivning. Det har särskilt stor betydelse hur trottoarerna och husens bottenvåningar hanteras och för att få till en styrning av detta bör gatumiljön ses över, till exempel med avseende på belysning. I vissa avsnitt har Storgatans fasader dessutom en utomordentlig hög arkitektonisk nivå.

Storgatan föreslås få reducerad hastighet, förslagsvis 30 kilometer i timmen, genom princip hela Norrcity, närmare bestämt mellan Slottsbron och Järnvägsgatan. I den tvärgående zonen i anslutning till Järntorget och Henry Allards Park har gående högsta prioritet, eftersom Olaigatan i dett avsnitt är en gångfartsgata. Korsningen mellan Storgatan och Olaigatan kan därför lyftas fram och tydliggöras, till exempel genom en design med olika markbeläggningar eller genom konstnärlig utsmyckning.

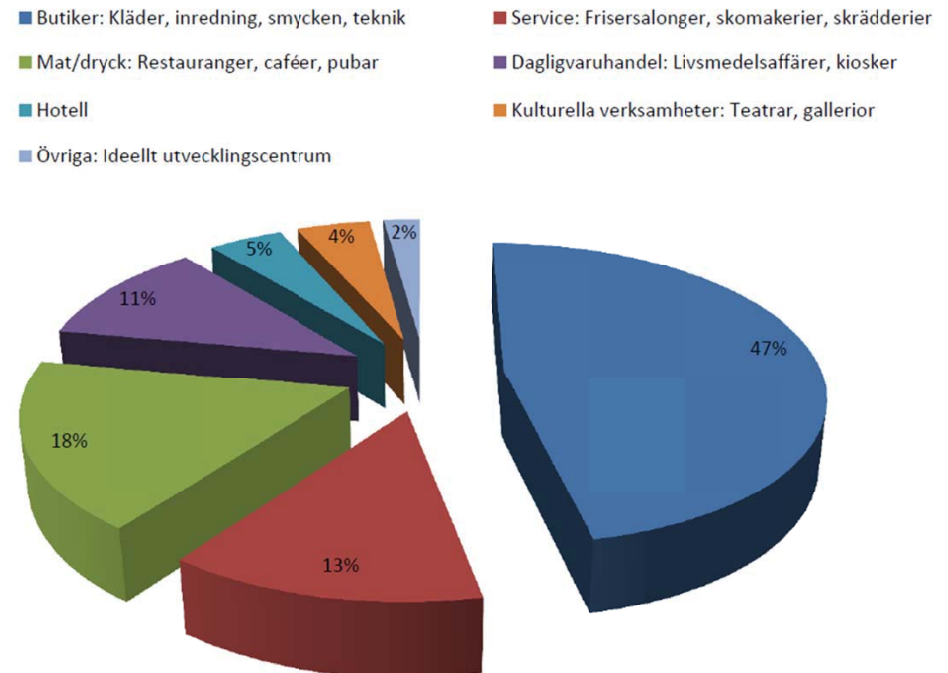
Storgatan har stor betydelse för de prioriterade trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik. Den är ett vitalt gångstråk och samtidigt ett av Örebro's viktigaste huvudcykelstråk för trafiken mellan Norr och stadskärnan samt vidare mot de södra stadsdelarna. Dessutom är kollektivtrafiken prioriterad längs hela gatan. Att gatan ska fungera både som ett prioriterat cykelstråk och en viktig kollektivtrafikgata innebär att bilar som rör sig nord - sydligt måste ta sig fram mycket sakta eller på andra gator. Undantag kan göras för mindre distributionsfordon, färdtjänst och taxi.

Eftersom Storgatan är Norrcitys viktigaste handelsstråk är det viktigt att handeln kan fortsätta utvecklas. Därför bör handelslokalerna i bottenvåningarna behållas längs Storgatan. Nya initiativ kan också tas för att samordna det som sker på Storgatan med de åtgärder för ökat kulturliv och handel som förslås för omgivande gator och kvarter, t.ex. åtgärder för Gamla Gatan.

Åtgärdsförslag på kort sikt, inom 1-5 år.

- Biltrafik ska fortsätta gå på Storgatan.
- Se över belysning för hela Storgatans stadsrum genom Norrcity, alltså från Storbron till Östra Nobelgatan.
- Samtal inleds med berörda fastighetsägare och butiksägare om hur gatan ska kunna bibehålla och utveckla sin attraktionskraft som Norrcitys handelsstråk. Detta bör samordnas med övriga åtgärder som föreslås för omgivande gator och kvarter i utvecklingsplanen.

Fördelning av verksamheter på Storgatan



Fördelning av verksamheter på Storgatan. Källa: Inventering av Storgatan 2011 - inför öppnandet av biltrafik. Örebro kommun.

Åtgärdsförslag på lång sikt, inom 6–20 år

- Området vid Järmtorget och Henry Allards park byggs om till gångfartsgata. Åtgärderna ska samordnas med de för Olaigatan.
- På sikt kan emellertid spårvagnstrafik införas i Örebro och då kommer med stor säkerhet Storgatan att vara ett huvudstråk i den trafiken.
- Generellt behöver relativt få åtgärder genomföras längs Storgatan, eftersom det är en av de miljöer som fungerar bäst idag.



Storgatan sedd mot Norr.



Husfasader och folkliv på Storgatan - Norrcitys handelstråk.



Bilden visar Järnvägsgatan mot resecentrum.



Örebro Kommun SKATTHEUSTORGET idéskiss
2008-06-20 Skatte & Livnäs J/L

Bilden visar idéskiss för Skatthustorget.

Målbild för Järnvägsgatan - ny levande huvudgata med igenkännande noder

Järnvägsgatan är idag en av Norrcitys huvudgator med mindre butiker, restauranger och kontor men där finns också Kulturhuset och stora verksamheter som Polishuset, Skattemyndigheten och Rättscentrum. Järnvägsgatan är idag lite bortglömd, men här passerar många människor dagligen, framförallt cyklister som ska vidare mot sjukhusområdet. Allt för få stannar emellertid till för att uträtta ett ärende eller äta en god bit mat och orsaken till detta kan vara att själva Järnvägsgatans miljö och stadsrum inte inbjuder till detta.

Därför bör Järnvägsgatan utvecklas till en ny levande huvudgata med ett högre serviceutbud, kontor och fler trivselytor. Lucktomter kan bebyggas med nya verksamheter och befintliga byggnader kan byggas på med fler våningar för kontor. Vad gäller trafiken på Järnvägsgatan bör cyklister och gående vara prioriterade men fortsättningsvis ska bilarna få färdas i båda riktningarna. För att göra själva stadsrummet attraktivare kan ett antal igenkännande noder eller torg längs gatan utvecklas. De ska fungera som gatans oaser som inbjuder till trivselytor men också för att hålla nere hastigheten på gatan. Andra viktiga delar som behöver uppmärksammas mer är hur belysning, skyltning, markbeläggning och växtarrangemang kan bidra till att göra stadsrummet och gatamiljön attraktivare.

Åtgärdsförslag på kort sikt, inom 1–5 år

- Belysning, sittplatser, cykelparkering och bättre skyltning av butiker och verksamheter ses över längs Järnvägsgatan.
- Se över hur trevliga blomsterarrangemang kan tillskapas längs gatan och vid entrén från Alnängsgatan.
- I samband med att gatan ses över enligt ovan tas förslag fram för olika avsnitt av Järnvägsgatan. Fokus bör ligga på ny levande huvudgata med igenkännande noder (torg) och markbeläggningen bör vara densamma som på Storgatan.
- Första gatuavsnittet är Järnvägsgatans korsning med Gamla gatan. Här tillskapas en torgyta i syfte att dels dämpa hastigheten på Järnvägsgatan och dels för att möjliggöra för utserveringar utanför Kulturhuset.



Infart från Östra Bangatan till Järnvägsgatan, år 1965. Källa: Örebro Stadsarkiv.

- Andra gatuavsnittet är Järnvägsgatans korsning med Skolgatan. Här tillskapas en torgyta också i syfte att fungera som farthinder och övergångsställe, så kallad shared space, men också för att möjliggöra för trivselytor. I mitten av torget föreslås ett vattenspel i konstnärlig utformning för att göra gatan till en riktig paradgata. På samma sätt görs Järnvägsgatans korsning med Slottsgatans om. Dagvattnet ska omhändertas lokalt och kan användas på ett lämpligt sätt i utformningen av vattenmiljöerna längs gatan. Framför allt ska torgen fungera som Järnvägsgatans oaser. De utformas som tydliga, markerade förhöjningar av gatunivån. De ska även förbättra tillgängligheten för äldre och funktionshindrade. Ett alternativ till vattenspel på torgen kan vara något symboliskt eller historiskt för Norrcity eller skulpturer eller planteringar.

- Samtal inleds med berörda fastighetsägare och butiksägare om hur heta affärslägen och kontor kan utvecklas längs Järnvägsgatan.

Åtgärdsförslag på lång sikt 6–20 år

- Gestaltungsplanerna genomförs med utveckling av torgen i gatans korsningar, samma typ av markbeläggning som Storgatan, nya sittplatser, parkering, lyktstolpar och armaturer samt blomsterarrangemang.

- Skattehustorget kompletteras och byggs om.

- Platsen utanför Polishuset bebyggs med nya verksamheter alternativt byggs Polishuset på med fler våningar.

- Parkeringen bakom Skattehuset bebyggs med nya verksamheter.

- I samband med att området kring resecentrum byggs om och Postterminalområdet utvecklas tillsammans med Norrcity till Örebros Business District blir Järnvägsgatan ett naturligt stråk för människor att röra sig längs. Järnvägsgatan öppnas upp i anslutning till att nya resecentrumområdet växer fram. Tunneln tas bort och cykelvägen leds rakt över torget över Östra Bangatan in på resecentrumområdet och även vidare mot väster. Biltrafiken släpps in från Östra Bangatan på fotgängarnas och cyklisternas villkor.

- I samband med att Universitetssjukhusområdet och CV- området har växt fram har stadslivet på Järnvägsgatans blomstrat. Invid torgen längs Järnvägsgatan har nu uteserveringar växt fram där man träffas för att ta en affärslunch eller enbart för att njuta av folklivet.

- Linspända gatljusarmaturer ersätts av belysning på stolpar som ger ett mer trivsamt ljus och en känsla av att Järnvägsgatan är en viktig huvudgata. All belysning behandlas som en helhet så att även belysta entreér och skyltfönster framträder på ett tydligt och tilltalande sätt. Vackra byggnader lyfts fram med fasadbelysning. Ingången till parkeringen, framför huvudentrén till USÖ, får en ny ljussättning som gör den till en fond för gatan.



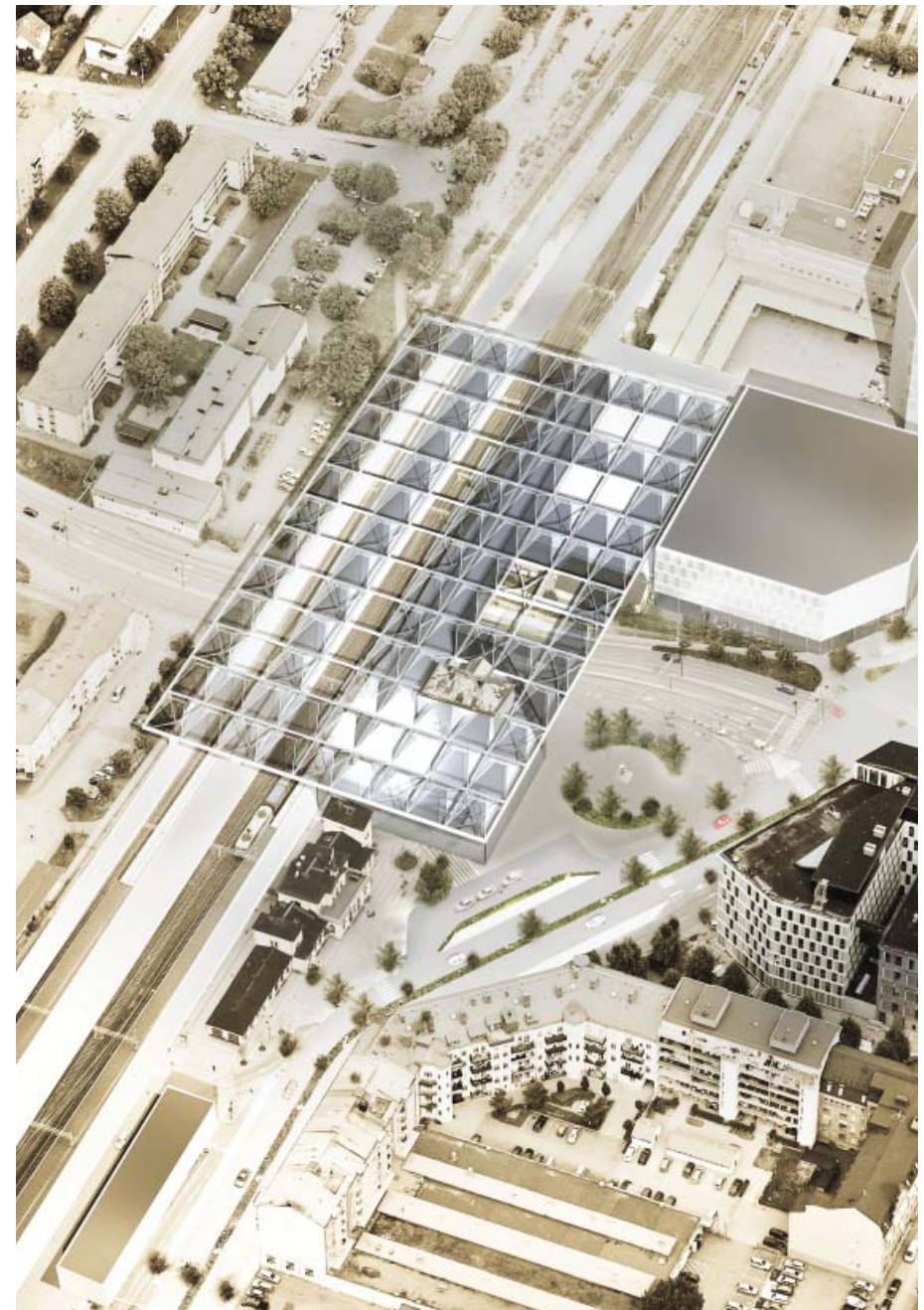
Biblioteksgatan och Kungsgatan, Stockholm. Exempel på belysning som är utformad utifrån en helhetssyn.



Arkitektförslag visar hur Resecentrumområdet skulle kunna se ut, Berg C.F.Möller Arkitekter.



Förslag White arkitekter.



Förslag Rundquist arkitekter.



Målbild för Gamla gatan - Norrcitys gågata med vintage/street-market

Gamla gatan är en av stadsdelen Norrcitys bortglömda gränder med stor potential att utvecklas till ett spännande stråk ihop med omgivande kvarter vad gäller satsningar på kultur, evenemang, butiker och verksamheter. Gatans markbeläggning är idag sliten på vissa avsnitt, belysning och skyltning är mycket bristfällig och flera bottenvåningar är slutna. Dessutom finns ingenstans att slå sig ner för att vila längs gatan.

Gamla gatan bör därför få en ny karaktär som Norrcitys gågata med streetmarket och vintagebutiker. Genom att öppna upp slutna fasader kan fler butiker etableras som lockar hit människor. Genom att samtidigt utveckla entréerna till gatan både i norr och i söder ges ett välkomnande intryck. Möjligheten att ta sig in från Gamla gatan till kvarteret Klostret öppnar upp för mötesplatser med mat, lek, musik och vila.

Åtgärdsförslag på kort sik, inom 1–5 år

- Genomförandet av förslaget för Gamla gatan påbörjas med en utökning av sittplatser, skyltning, belysning, lyktstolpar och armaturer, ombyggnationer, blomsterangemang mm.
- Samtal inleds med fastighetsägare och näringsidkare på Gamla gatan om hur bottenvåningarna kan öppnas upp för verksamheter och butiker samt om hur gatan kan bli mer levande. I samband med detta bör man även se över hur slitna husfasader bör renoveras.
- Samtal tillsammans med bostadsrättsföreningen i kvarteret Gillet om vilka möjligheterna är för att öppna upp bottenvåningen.
- Ett förslag tas fram för Gamla gatan med fokus på ”Norrcitys gågata”. I korsningen Gamla gatan/Fredsgatan anläggs en tydlig markerad förhöjning av gatunivån (torgmiljö) med annan typ av beläggning i syfte att möjliggöra för uteserveringar. Platsen kan också vara konstnärligt utsmyckad.
- En ny detaljplan tas fram för att tydliggöra ansvarsroller för gatan.



Streetmarket, Gamla gatan.

Åtgärdsförslag på lång sikt, inom 6–20 år

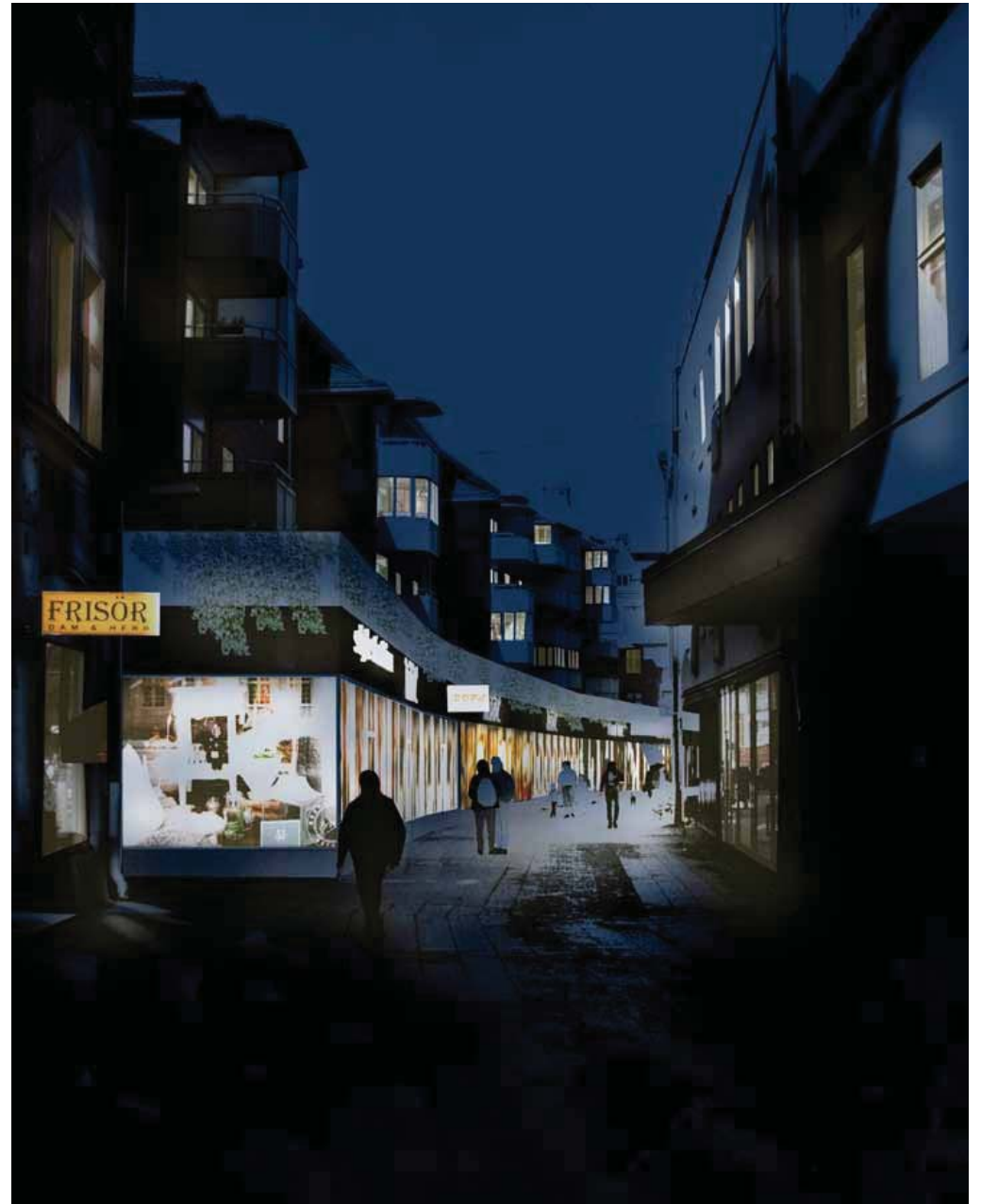
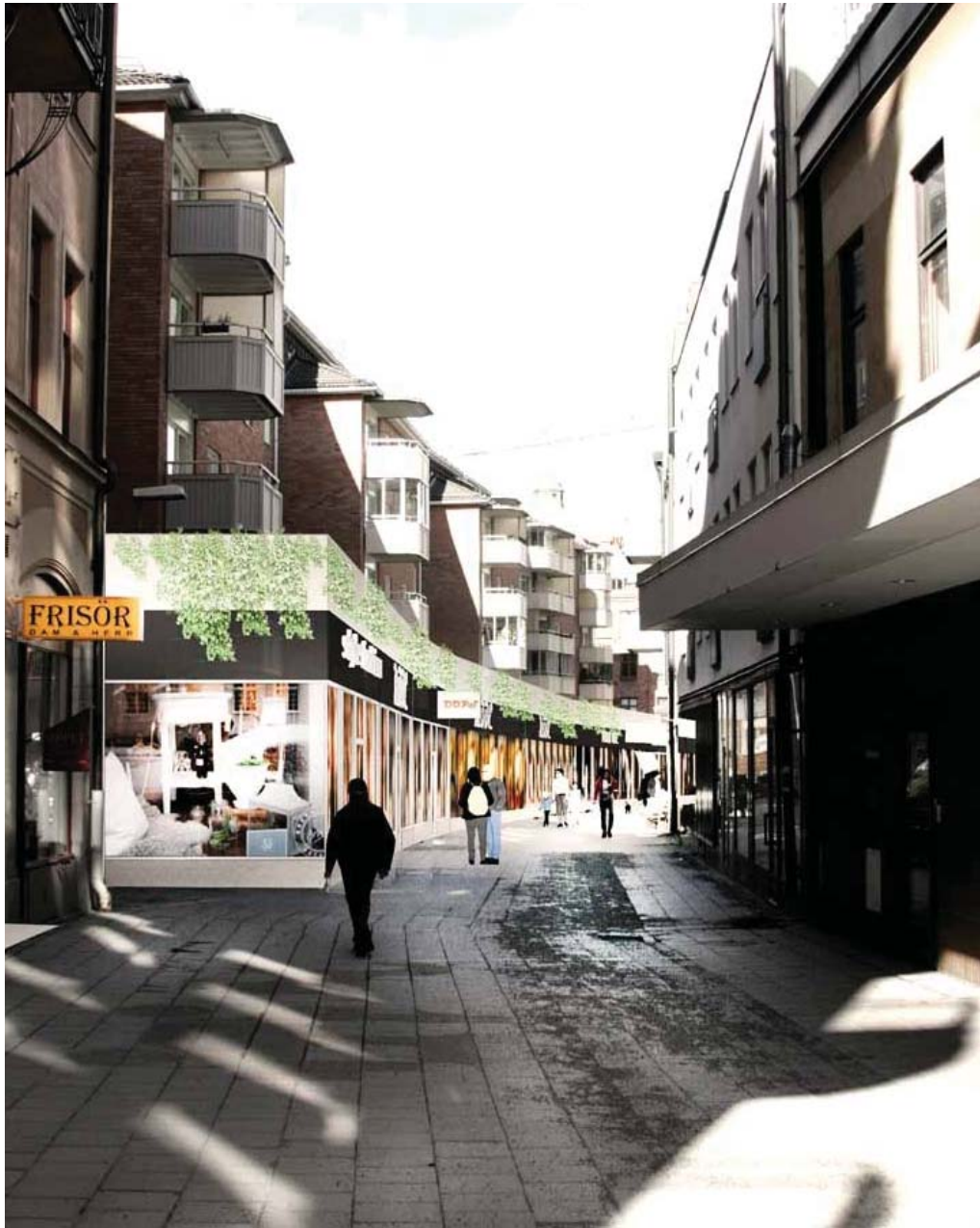
- Hela sträckan Gamla gatan, från Järnvägsgatan fram till Olaigatan ska ha gestaltas om till en gågata med streetmarket alternativt saluhall vid denna tidpunkt. Bottenvåningen på den västra sidan av Gamla gatan, mellan Fredsgatan och Olaigatan, öppnas upp och byggs om för att skapa plats för detta. Ett kluster av separata butiker, loppis, bokcaféer tillskapas under ett och samma tak. En torgmiljö har anlagts vid korsningen Järnvägsgatan/Gamla gatan med plats för uteservering etc. Gatuavsnittet mellan Fredsgatan och Järnvägsgatan har belagts med gatsten.
- Entrén in till den lilla gården i kvarteret Klostret, mellan Gamla gatan och Klostergatan, öppnas upp och förbättras för att skapa tillgänglighet till denna nya mötesplats som omvandlats till en pocketpark med musik- och teaterevenemang och matställe.



Gamla gatan idag sett från gatans norra entrén.



Entrén till Nya Teatern från gamla gatan.



Små butiker eller streetmarket, Gamla gatan som "lilla ströget". Illustration: Per Ihrewärn, Sweco



"Örebros solside", Olaigatan.

Målbild för Olaigatan - "Örebros solside", ett kultur- och restaurangstråk

Olaigatans norrfasad är en av stadskärnans bästa solsidor. På sommaren samlas folk vid vattnet och i Henry Allards park, men även vår och höst dröjer sig solen kvar längs Olaigatans fasader. Gatuavsnittet ligger dessutom i ett av Sveriges vackraste och mest monumentala stads- och vattenrum, nämligen Slottsparken. Området är unikt genom att de stora historiska värdena och estetiska kvalitéterna kombineras med ett intensivt stadsliv. Därför bör gatan, särskilt avsnittet vid Henry Allards park, utvecklas till ett stadsrum som är användbart som uteplats hela året, för såväl stadens invånare som för besökare. Säsongen kan förlängas genom friliggande paviljonger eller verandor längs husväggarna.

För att åstadkomma detta behöver gaturummets trafikfunktion omprioriteras. Avsnittet mellan Storgatan och Skolgatan förslås därför bli en gångfartsgata. Gatuavsnittet kan då omvandlas till ett stads- och torgrum med direkt kontakt med parken och Svartån. Cyklister och bilister kan röra sig på gatan, men försiktigt och på de gåendes villkor. Olaigatan enkelriktas så att bilister endast kan köra i riktningen Alnängsgatan mot Östra Bangatan. Busstrafiken enkelriktas också på Olaigatan.

Gatuavsnittet mellan Skolgatan och Alnängsgatan ska fungera som en angoringsgata med kantsten som skiljer gaturum och trottoar åt, vilket innebär att få åtgärder behöver genomföras här.

Olaigatan mellan Klostergatan och Storgatan, alltså vid Järntorget, förslås bli utformad som en gångfartsgata med en fredad zon för gående närmast husen samt längs torget. Järntorget och Olaigatan blir på så sätt ett "enhetligt" torg för restauranger, caféer och torghandel. Hastigheterna ska bli lägre och gaturummet ska utformas så att det framgår. Detta innebär att bilar och cyklar ska färdas i gångfart över torget.

Åtgärdsförslag på kort sikt, inom 1-5 år

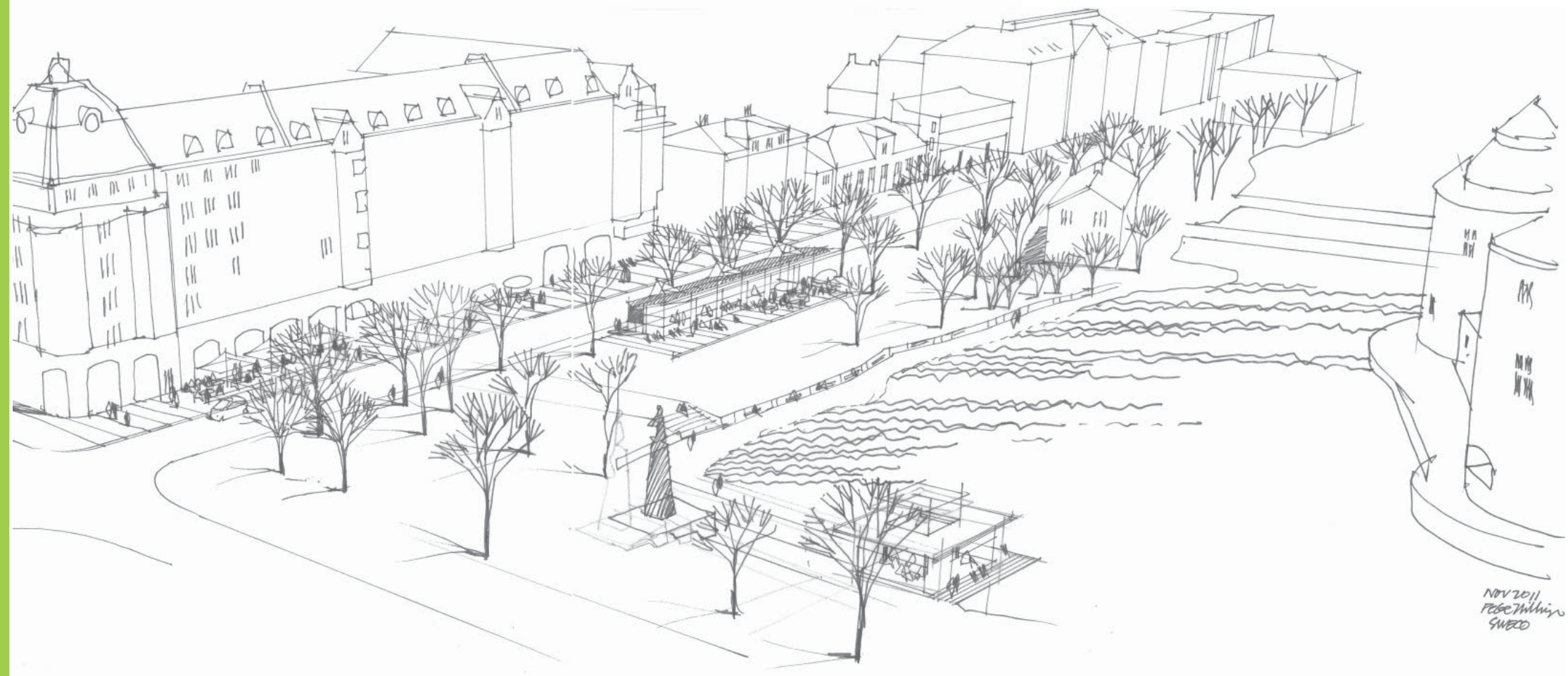
- Se över gatumöbler, beläggning, belysning och så vidare för hela Olaigatans längd, alltså från Östra Bangatan till Alnängsgatan.
- Rätta till och gestalta så att hållplatslägen för buss är på rätt ställen och felaktiga lägen är åtgärdade till normal gatusektion.

Åtgärdsförslag på lång sikt, inom 6–20 år

- Nya markbeläggningar och belysning behöver anläggas och friliggande paviljonger och eventuella verandor längs husväggarna byggas. Eventuellt behöver de befintliga häckarna längs parken tas ner vid omgestaltningen.
- Lekställningar bör finnas i anslutning till bänkar och uteserveringar, så att föräldrar kan slå sig ner och samtidigt ha uppsikt över barnen.
- En ombyggnad av Olaigatan mellan Klostergatan och Skolgatan till en gångfartsgata, med enkelriktad biltrafik västerut bör vara prioritet nummer ett.
- På samma sätt som längs Fredsgatans mittavsnitt omvandlas Olaigatan till en gångfartsgata med fredade zoner längs husen. Notera att även cyklist, kollektivtrafik och bilister ska färdas i gångfart. Gaturummet och de fredade zonerna kommer alltså att ligga på samma nivå, men de skiljs åt genom en rad av pollare, vilket innebär att kantstenar inte längre behövs.
- Passagerna mellan Järntorget och Gamla Gatan, samt mellan Järntorget och parken bör lyftas fram och tydliggöras som prioriterad för gående. Tydliga passager behöver utformas för att bland annat personer med olika funktionsnedsättningar ska kunna passera Olaigatan tryggt och säkert.
- Gatuavsnitten mellan Skolgatan och Alnängsgatan samt mellan Östra Bangatan och Klostergatan kan också kompletteras under denna tidsperiod, till exempel när det gäller belysning.



Bilden ovan visar Olaigatan vid Järntorget och bilden nedan en lekparkmiljö i Köpenhamn.



Olaigatan och Henry Allrads park - Örebros solsida ett kultur och restaurangstråk.
Illustration: PG Hillinge, Sweco



Målbild för Klosterergatan och Järntorggatan

Både Järntorgsgatan och Klosterergatan föreslås vid Järntorget bli utformade som gångfartsgator med en fredad zon både längs husen och längs torget, alltså på samma sätt som Olaigatan förändras. Både bilar och cyklar ska färdas i gångfart förbi torget. Förändringarna innebär att de omgivande gatorna och själva torget kommer att bilda en sammanhållen torgyta i framtiden med plats för restauranger, caféer och torghandel.

Längs Järntorgsgatan löper redan idag ett huvudcykelstråk för cykeltrafik mellan Väster och stadskärnan. Järntorgsgatan föreslås få en infart från Östra Bangatan för biltrafik i riktning mot öster, så att Järntorget och Klosterergatan kan matas från söder (eftersom Olaigatan föreslås bli enkelriktad för västergående trafik.) Utrymmet på Järntorgsgatan bedöms räcka för både ett cykelstråk och en fil för enkelriktad biltrafik. När Järntorgsgatan kommer fram till Järntorget är motortrafik förbjuden redan idag.

Relativt få åtgärder behöver genomföras på Klosterergatan. Den är viktig som angöringsgata till Norrcity, till exempel för boende, kunder till butikerna och för distributionstrafik. Klosterergatan föreslås därför även fortsättningsvis ha blandad och dubbelriktad trafik hela vägen mellan Svartån och Östra Nobelgatan. Men trafiktempot ska vara lågt eftersom flera viktiga gång- och cykelstråk passerar, till exempel vid Fredsgatan. Eventuellt behöver hastighetsdämpande åtgärder genomföras för att säkerställa lämpliga hastigheter längs gatan.

Åtgärdsförslag på kort sikt, inom 1–5 år

- Utreda möjligheten att öppna upp Järntorgsgatan för trafik.
- Klosterergatan ombyggd för uteserveringszon.

Åtgärdsförslag på lång sikt, inom 6–20 år

- Under denna tidsperiod föreslås gångfartsområdet implementeras längs Olaigatan samt vid Järntorget och Henry Allards park. De arbetena ska vid Järntorget samordnas med motsvarande åtgärder vid Järntorgsgatan och Klosterergatan. Samtidigt ska gatumöbler, växtplanteringar, skyltning, belysning med mera ses över i hela området och längs resten av Klosterergatan och Järntorgsgatan.
- Slutna fasader längs Klosterergatan ses över för att eventuellt kunna öppnas upp för verksamheter i bottenvåningarna.
- Järntorgsgatan får en infart från Östra Bangatan för biltrafik i riktning mot öster. Eventuella hastighetsdämpande åtgärder genomförs på Klosterergatan.



Klosterergatan sedd från norra entrén.



Järntorgsgatan.



Café - och butiksstråk längs Järntorgsgatan.



Målbild för Fredsgatan - paradgata från resecentrum med prioritet fotgängare

Gående föreslås ha högsta prioritet på Fredsgatan mellan Klostergatan och Slottsgatan. Även cyklister och bilar kan färdas på detta avsnitt av Fredsgatan, men på de gåendes villkor. Därför har principen gångfartsgata med säkra zoner för gående valts. De gående kan röra sig över hela ytan, men de har fredade zoner närmast husen.

De korta avsnitten av Fredsgatan i väster och öster föreslås däremot ha en helt annan karaktär, eftersom de kommer att fungera som angoringsgator till Norrcity. Därför föreslås en traditionell uppläggning med gata och trottoar på avsnitten Östra Bangatan – Klostergatan samt Slottsgatan – Alnängsgatan. Även här ska emellertid hastigheten hållas nere.

Det är viktigt att åtgärder på Fredsgatan, närmast resecentrum, samordnas med resecentrumprojektet. Det bredare gaturummet kan eventuellt ha cykelparkering, till exempel längs SCB-husets fasad.

Åtgärdsförslag på kort sikt, inom 1–5 år

- Se över gatumöbler, beläggning, belysning och så vidare för hela Fredsgatans längd, från Östra Bangatan till Alnängsgatan.

Åtgärdsförslag på lång sikt, inom 6–20 år

- Delen mellan Klostergatan och Slottsgatan byggs om till ett prioriterat gångstråk. Det innebär att principen med en gångfartsgata och fredade zoner längs husen implementeras. Belysning och markbeläggning bör i princip vara densamma som för Storgatan.
- Cyklarna ska färdas i gångfart. Gaturummet och de fredade zonerna kommer att ligga på samma nivå, men de skiljs åt genom en rad av pollare, vilket innebär att kantstenar inte längre behövs.
- Korsningen med Gamla Gatan kan eventuellt lyftas fram och tydliggöras, eftersom den korsande gatan planeras vara helt prioriterad för gående. Detta kan genomföras till exempel genom att jobba med olika markmaterial eller genom konstnärlig utsmyckning. Utrymme måste dock alltid finnas för utryckningsfordon.
- Avsnittet mellan Slottsgatan och Alnängsgatan ska fortsätta fungera som en angoringsgata med kantsten som skiljer gaturum och trottoar åt, vilket innebär att få åtgärder behöver genomföras här. Avsnittet mellan Östra Bangatan och Klostergatan kommer att påverkas när utvecklingsområdet vid kvarteret Fåfängan förändras.



Fredsgatan vid kvarteret Fåfängan. Bilden nedan visar Fredsgatan vid korsningen med Slottsgatan.



Fredsgatan, Norrcity.



Målbild för Slottsgatan - ett service- och utbildningsstråk

Gående föreslås att ha högsta prioritet på Slottsgatan mellan Fredsgatan och Olai-gatan. Även bilister och cyklister kan färdas på detta avsnitt men på de gåendes villkor. De gående kan röra sig över hela ytan, men de har fredade zoner närmast husen. Korsningen Slottsgatan/Olaigatan och korsningen Slottsgatan/Fredsgatan ska utformas så att de signalerar att fotgängare prioriteras här. De slutna fasaderna längs västra sidan av Slottsgatan öppnas upp för att möjliggöra för butiker och verksamheter. Entrén in till den lilla gården invid Karolinska skolan görs mer tillgänglig.

Resterande del av Slottsgatan, dvs avsnittet mellan Fredsgatan och Järnvägsgatan kommer att fungera som angöringsgata från Järnvägsgatan. Även här ska hastighe-ten hållas nere. Därför föreslås en traditionell uppläggning av gata och trottoar men infarten till Slottsgatan utformas som ett ”upphöjt torg”. Se Järnvägsgatan.

Åtgärdsförslag på kort sikt, inom 1–5 år

- Program tas fram för hela Slottsgatan.
- Förhandling och diskussion om gatan i samband med byggnationsplanerna i kvar-teret Husaren.
- Delen mellan Fredsgatan och Slottsgatan byggs om till ett prioriterat gångstråk. Det innebär att principen med en gångfartsgata och fredade zoner längs husen im-plementeras. Gaturummet och de fredade zonerna kommer att ligga på samma nivå, men de skiljs åt genom en rad av pollare, vilket innebär att kantstenar inte längre behövs. Åtgärdena för Slottsgatan bör samordnas med de åtgärder som föreslås för Karolinska skolans parkering och trädgården vid Karolinska skolan. Se Bebyggelse, gårdar och gröna rum.

Åtgärdsförslag på lång sikt, inom 6–20 år

- Korsningen med Järnvägsgatan lyfts fram och tydliggörs med ett ”upphöjt torg”. Se Järnvägsgatan.



Slottsgatan sedd från söder och från norr.



Illustration: Alberto Badillo Villeda, Sweco

Slottsgatan - Norrcitys service och utbildningsstråk

I bilden visas hur Slottsgatan har utvecklats till en gångfartsgata och ett stråk. Till vänster i bilden kan man ana ingången till de vindlande butiksgårdarna i kvarteret Skolgården. Tillhöger i bilden visas hur trädgården vid Karolinska skolan har utvecklats till en pocket park med musikevenemang.

1.4 Bebyggelse, gårdar och gröna rum

Norrcity kännetecknas av butiker vända mot de offentliga gaturummen. Gatumiljön skiljer sig väsentligt från den i en stadsdel som domineras av citygallerior. I galleriorna vänds butikerna mot insidan, vilket inverkar negativt på stadslivet i omkringliggande gator. Folkströmmarna är koncentrerade till några få intensivt utnyttjade entrépunkter. Mellan dessa är det jämförelsevis händelsefattigt. Speciellt tydligt blir detta kvällstid efter stängning.

En kartbild som visar entrépilar i gaturummen åskådliggör detta mycket tydligt, särskilt vid jämförande analyser mellan Norrcity och Södercity. Det berättar mycket om rörelsemönstret i stadens offentliga rum. Butiksfronter mot gatan, korta fasadlängder och tätt mellan entréerna berikar stadslivet. Det hindrar inte att kvarterets inre kan förädlas och bli en del av detta stadsliv. Men det kan ske med tillvaratagande av stadens villkor, inte nödvändigtvis med innemiljöer som till sin karaktär konkurrerar med externa köpcentra. En välbevarad stadskärna innehåller ofta spännande småskaliga rum och gränder inne i kvarteren. Det är charmiga miljöer som staden erbjuder och som kan utvecklas med måttliga medel och behöver inte nyskapas på ”artificiell” väg.

Målbild för innergårdarna i kvarteret Skolgården - vindlande butiksgränd

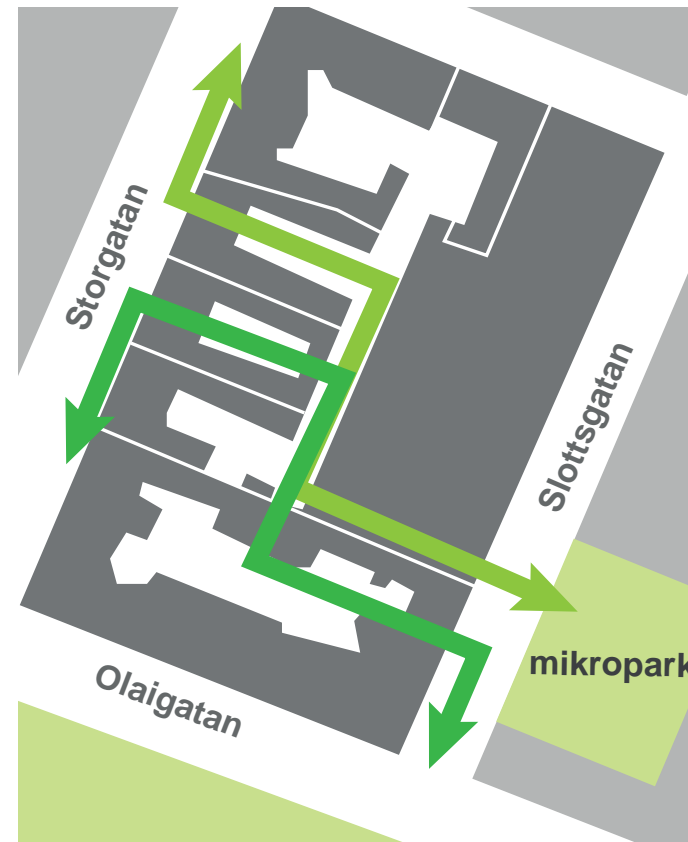
En av Örebros allra vackraste och mest välbevarade byggnadsmiljöer utgörs av Jugendfasaderna utefter Storgatans östra sida i Kvarteret Skolgården. Kvarterets inre har kvalitéer som saknar motstycke i den täta stenstaden. Gårdsbebyggelsen har också getts högsta klassen i Örebros bevarandeprogram, för övrigt den enda gårdsbebyggelse som behandlas där. Med förebilder från andra städer i Sverige och Europa kan här utvecklas en spännande miljö med stadsmässiga gränder och passager kantade av småbutiker, hantverkslokaler mm.

Åtgärdsförslag på kort sikt, inom 1–5 år

- Kommunen tar initiativ till en gemensam handlingsplan med berörda fastighetsägare. Senaste erfarenheter hämtas från gårdssaneringar och gemensamhetsanläggningar i andra storstäder.

Åtgärdsförslag på lång sikt, inom 6-20 år

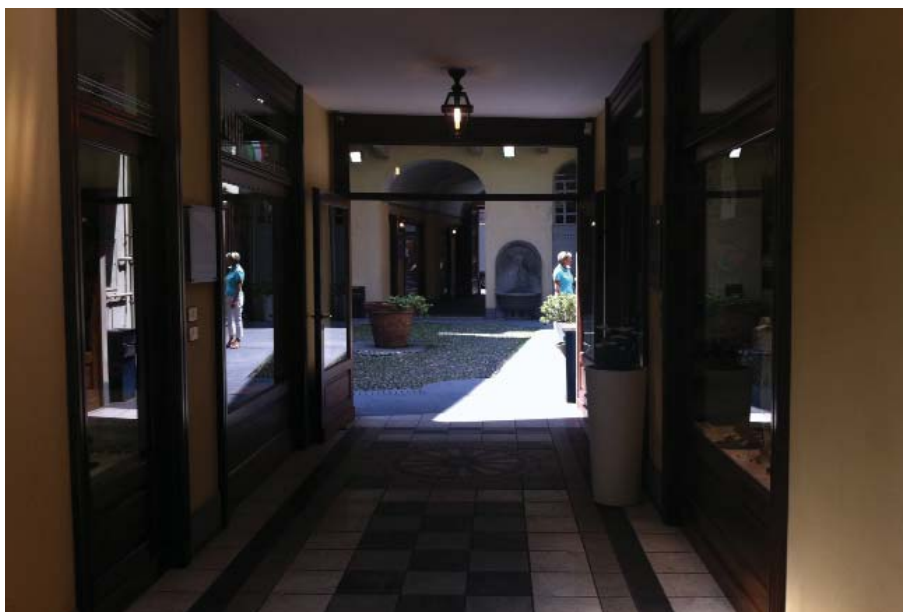
- En första etapp genomförs då det kan säkerställas att det finns förutsättningar för åtminstone ett genomgående stråk mellan Storgatan och Slottsgatan och att detta kan fyllas med butiker och verksamheter. Det får inte vara återvändsgränd. Målpunkt på ena sidan är Storgatan och på andra sidan ett stråk som leder igenom Kvarteret Husaren till ”Musik i Trägård” och andra kulturfunktioner som utvecklats i samspel med Karolinska skolans gårdsmiljöer.



Exempel på gångstråk genom flera passager i samband med att butiksgränder etableras i kv. Skolgården



Innergårdar i kvarteret Skolgården, Norrcity.



Innergårdarna i kvarteret Skolgården - vindlande butiksgränder

Inspirationsbilderna visar hur butiksgränder kan se ut på olika sätt. Bilden ovan visar butiksgränder från det omåttligt populära området Die Hackeschen Höfe i Berlin. Bilderna till vänster visar butiksgränder från Turin i Italien. På liknande sätt skulle vindlande butiksgränder kunna etableras i kvarteret Skolgården, Norrcity. Foto: Dan Ragnarsson.

Målbild för trädgården vid Karolinska skolan - "Musik i Trädgårn" och pocket park

Den lilla innergården i kvarteret Husaren invid Slottsgatan är en liten bortglömd oas inom området för Karolinska skolan. Området är unikt genom att de stora historiska värdena och estetiska kvalitéerna kombineras med ett intensivt stadsliv och skolverksamhet.

Därför bör gården utvecklas till en plats som är användbar året runt, för såväl stadens invånare som för besökare. Liknande *Trädgår'n* i Göteborg. Säsongen kan förlängas genom att gården byggs in där det idag är parkering, med en scen för framträdanden. Scenen kan användas både på sommaren och vintern. Den vackra trädgården som idag finns kan utvecklas ytterligare till en pocket park. Här ska människor kunna samlas för att avnjuta musik och kanske en god bit mat. Här uppträder både musikstuderande från Karolinska skolan och musiker och artister hitresta från när och fjärran.

Åtgärdsförslag på kort sikt, inom 1–5 år

Ett förslag tas fram hur byggnaderna, fastighet Husaren1, och gården ska utvecklas för att uppnå visionen om pocketpark med musikevenemang.

Åtgärdsförslag på lång sikt, inom 6–20 år

Förslaget genomförs.

Målbild för Karolinska skolans parkering, kv Husaren

Kvarteret Husaren är ett av Norrcitys mest spännande kvarter med både gamla och nya byggnader. Här ligger gymnasieskolan Karolinska läroverket med dess olika program. Ett program som skolan är känd för är det estetiska programmet. En efterfrågan från fastighetsägarna i Norrcity har länge funnits om att tillskapa ett kulturkluster vid denna plats. Den detaljplan som är antagen för att möjliggöra bebyggelse på den nuvarande parkeringen i hörnet Olaigatan-Fredsgatan innehåller dock kontor och bostäder med lokaler i bottenvåningarna för verksamheter, service, restauranger och ev. butiker.

Åtgärdsförslag på kort sikt, inom 1–5 år

En detaljplan är antagen för kvarteret Husaren och den nuvarande parkeringen kommer att förtätas med bostäder, kontor och verksamhetslokaler.

Åtgärdsförslag på lång sikt, inom 6–20 år

Tomten är bebyggd med kontor, bostäder och verksamhet i bottenvåningen. Ett parkeringsgarage med allmän parkering finns under byggnaden.



Trädgården intill Karolinska skolan.



Parkeringen vid Karolinska skolan.



Trädgården intill Karolinska skolgården, kvarteret Husaren.



Bilden ovan visar muren mot gården i kv. Klostret vid Gamla gatan.



Staketet vid Klostergatan in mot gården.

Målbild för kvarteret Klostret - pocketpark med café-, restaurang- och musik/teaterdel

Innergården i kvarteret Klostret är en liten bortglömd oas i stadsdelen Norrcity. Gården fungerar idag som parkeringsplats åt de verksamheter som ligger i kvarteret. En mur sträcker sig mot Gamla gatan i öster. Muren har en grön trägrind som är låst in till gården. I väster avgränsas gården mot Klostergatan med ett grönt trästaket och planterade träd. En öppning i staketet är infarten till gården. I samband med att Gamla gatan utvecklas till Norrcitys gågata med butiker och mindre verksamheter, kvarteren längs Klostergatan utvecklas då nya resecentrumområdet växer fram blir det naturligt att även utveckla kvarteret Klostret. Innergården skulle kunna bli en aktiv knutpunkt som ger liv åt omkringliggande lokaler, exempelvis oanvända lokaler på Gamla gatan. Här kan de som arbetar i, bor i eller besöker stadsdelen få en andningspaus i den i övrigt hårdgjorda stadsmiljön. Därför föreslås att gården görs om till en pocketpark med exempelvis en tillhörande café- och musikdel samt lekmiljö.

Åtgärdsförslag på kort sikt, inom 1–5 år

- Förslag tas fram hur gården kan göras om till en pocketpark med exempelvis en tillhörande cafédel, dvs en mindre ny byggnad tillskapas som en påbyggnad på någon av de befintliga byggnaderna vid gården. I pocketparken kan det också finnas en lekmiljö för barnen i stadsdelen. Här kan föräldrarna slå sig ner och ta en kaffe medans barnen leker. För att möjliggöra att man ska kunna ta sig in från Gamla gatan till gården behöver entrén, dvs trägrinden öppnas upp. På gården föreslås också att en scen tillskapas, denna kan vara inbyggd, för att möjliggöra för musik- och teaterframträdanden både på sommaren och vintern. Detta bör vara ett samverkansprojekt mellan Nya Teatern och Kulturhuset i Norrcity.

Åtgärdsförslag på lång sikt, inom 6–20 år

Förslaget genomförs.



Pocket park med café, Köpenhamn. Foto: Ida Westergren, Sweco

Kvarteret Klostret - pocket park med café-, restaurang - och musik/teaterdel

Inspirationsbilderna är från Köpenhamns kulturkvarter. Den nedre bilden visar hur en ny byggnad kan tillskapas ihop med en äldre byggnad. Den övre bilden visar en innergård med pocket park och café bakom byggnaden på den nedre bilden. På likande sätt skulle en pocket park med café- och musikdel kunna tillskapas på innergården i kvarteret Klostret.



Ny tillbyggnad i glas, Köpenhamn. Foto: Ida Westergren, Sweco

1.5 Belysning

Ljuset är den primära miljöfaktorn, eftersom den handlar om synen, det mest dominanta sinnet. När en stadsmiljö behöver förnyas, förbättras och få en tydligare identitet finns det därför knappast något snabbare eller mer kostnadseffektivt sätt än att förändra med ljusets hjälp. Åtgärder som handlar om ljus i gatumiljön lämpar sig därför som ett pilotprojekt för att visa att förnyelsen av Norrcity har påbörjats.

Rätt ljus kan skapa en behaglig atmosfär, framhäva stadens rum och fasader, öka tryggheten, och hjälpa alla med vägledning och orientering. Fel ljus, vilket tyvärr är det vanligaste, gör motsatsen. Det läggs fortfarande mycket pengar i offentliga miljöer på ny belysning som bländar och skapar en obehaglig atmosfär, som skymmer fasaderna, minskar tryggheten och försämrar orienteringen. Skyltar och konstverk kan ofta inte heller urskiljas. Vi slösar helt enkelt energi på åtgärder som till slut bara ökar ”ljusbullret” i staden.

Bländning är det största problemet i modern stadsbelysning. Det beror på de nya ljuskällornas höga effektivitet och på ogenomtänkta lösningar med fel ljus på en plats. Resultatet kan vara särskilt förödande för de synsvaga och de äldre. Känsligheten för bländning ökar med stigande ålder. Också barnen är utsatta för störande bländning till följd av deras låga ögonhöjd.

Ett gemensamt ljus- och skyltprogram för stadsdelen behöver tas fram tillsammans med berörda nyckelaktörerna som kommunen, fastighetsägarna och butiksinnehavarna. Det ligger i allas gemensamma intresse att enas om ett sådant program, liksom att följa upp att det följs. De inblandade kan även spara pengar genom lägre driftkostnader. Om sådant kan genomföras med framgång i affärgallerior så borde det också vara möjligt i en stadsdel som vill förnya sig och höja sin attraktivitet.

Målsättningen bör vara att Norrcity ska bli en av Europas bästa och mest konsekvent ljussatta stadsdelar. När resultat har uppnåtts kan PLDA, med världens största och främsta ljuskonferens, bjudas in till Örebro.

Åtgärdsförslag på kort sikt, inom 1–5 år

- Ett väl genomarbetat och väl förankrat program för belysning, skyltning som innehåller ljus och konstnärlig utsmyckning med ljus tas fram. Metodiken bygger på att mer eller mindre börja från början – att börja bygga upp en ljusmiljö så som den borde vara. Programmet testas i Norrcity, i ett par gatumiljöer, till exempel på Gamla gatan alternativt på Fredsgatan mellan Klostersgatan och Slottsgatan.

- Ljussättningen ska tillämpa den bästa och mest energisnåla tekniken med hänsyn till platsen och till tiden, det vill säga med ljusscenografier som anpassas till tiden på dygnet och till årstiden. De mest centrala stadsrummen bör prioriteras, till exempel entréplatsen vid Fredsgatan och det nya resecentrumet samt Olaigatan vid Henry Allards park.

Åtgärdsförslag på lång sikt, inom 6–20 år

- Fullskaleförsöket utvärderas med hänsyn till upplevelse, estetik, trygghet, omsättning, kostnad, energi, hållbarhet med mera. Därefter kan programmet revideras och kompletteras.
- Programmet kan på sikt utvecklas och implementeras i flera områden i Örebro.







Exempel på belysning och konst, Barcelona. Foto: Bertil Malmström, Sweco.

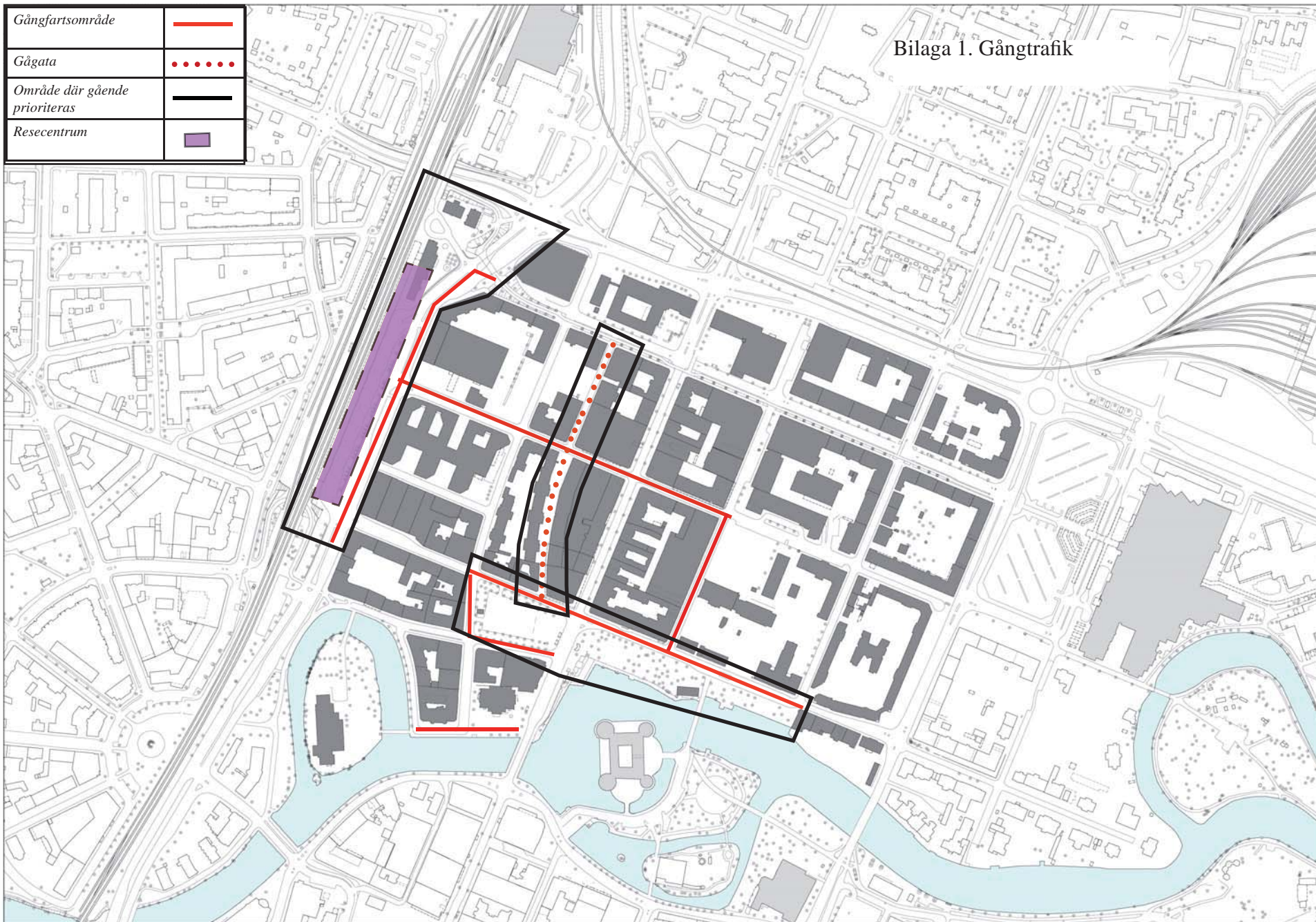
Konsekvensanalys

I konsekvensanalysen nedan redovisas huruvida utvecklingsplanens huvuddrag bidrar positivt, negativt eller både och till att tillgodose olika behov. Beroende på hur genomförandet av de olika förslagen och åtgärderna kommer att ske eller inte är det svårt att veta nu exakt hur konsekvenserna blir. Tanken är att konsekvensanalysen utvecklas efter samrådet av planen, då bilden blivit tydligare vilka förslag och idéer som kan bli möjliga i framtiden.





Huvuddrag	Örebro Business District	Örebro Framsida	Förnyelse av stadskärnan	Smart trafiksystem	Kultur & evenemangsstråk	Stråk för handel och andra strukturer	Samverkan i Norrcity
Behov							
Trygghet & säkerhet	+	+	+	+	+	+	+
Jämlikhet & integration	+	Saknar betydelse	+	+	+	+	+
Möjlighet till försörjning	+	Saknar betydelse	+	+	+	+	+
God boendemiljö	Saknar betydelse	+	+	+	+	+	+
God tillgång till service	+	+	+	+	+	+	+
Meningsfull fritid	Saknar betydelse	Saknar betydelse	+	+	+	+	+
Bra resmöjligheter	+	+	+ -	+	Saknar betydelse	+	Saknar betydelse
Samhörighet	+	Saknar betydelse	+	Saknar betydelse	+	+	+
Hälsa	+	Saknar betydelse	+	+	+	+	Saknar betydelse
Framkomlighet	Saknar betydelse	Saknar betydelse	+ -	+ -	Saknar betydelse	+	+
Lufthälsa	Saknar betydelse	Saknar betydelse	Saknar betydelse	+	Saknar betydelse	+	+

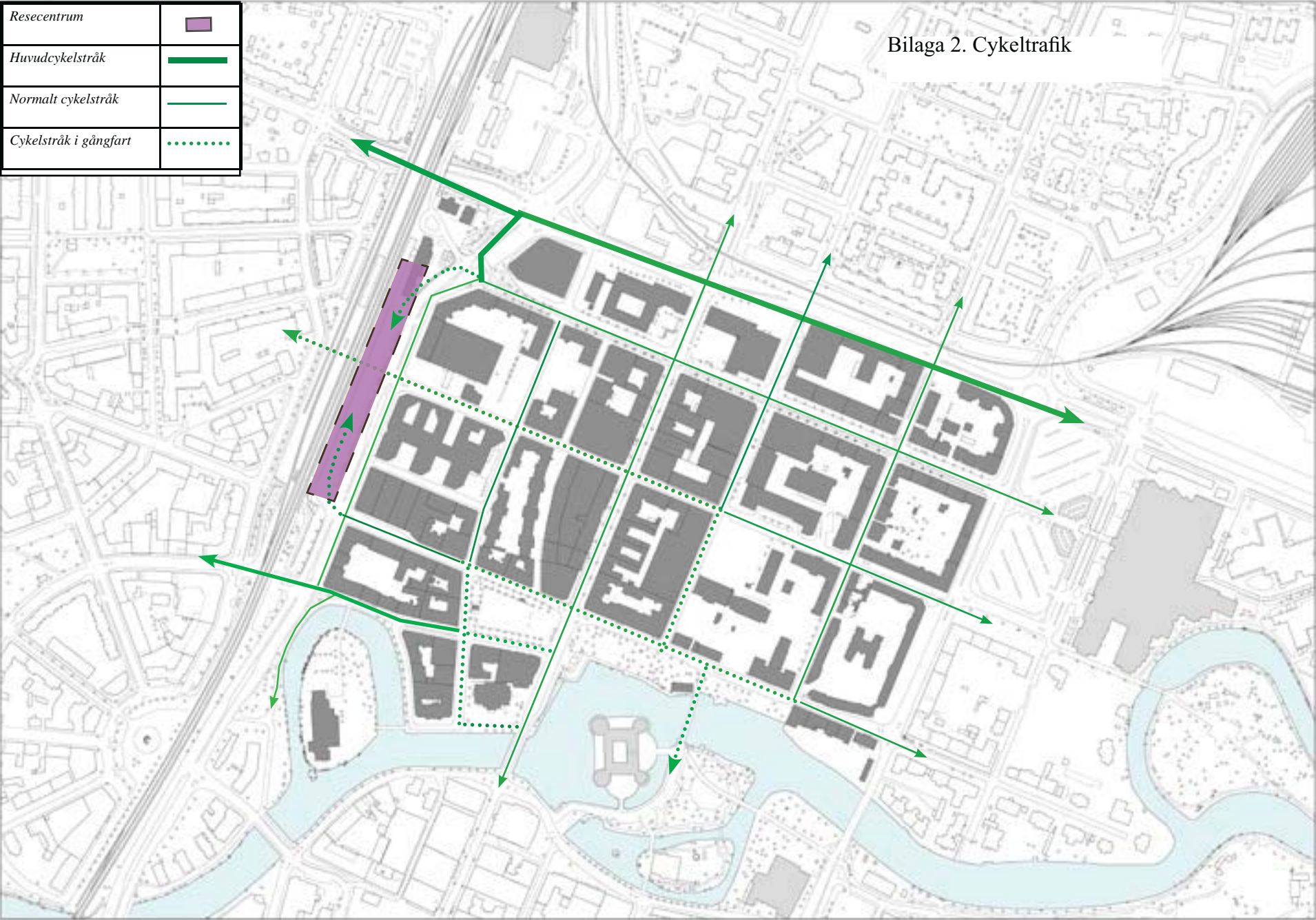
Bilaga 1. Gångtrafik

Gångfartsområde	
Gågata	
Område där gående prioriteras	
Resecentrum	






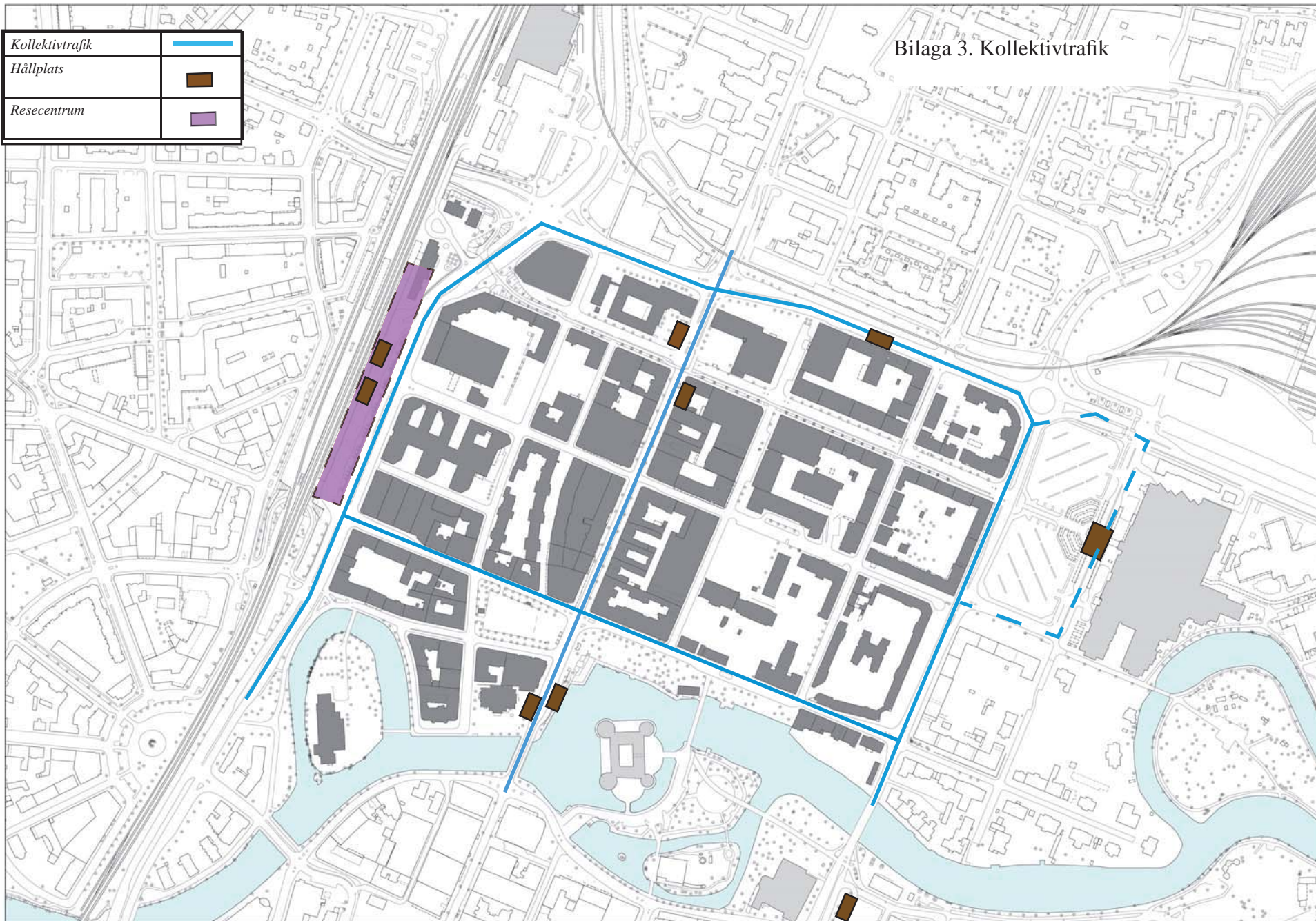
Bilaga 2. Cykeltrafik

Resecentrum	
Huvudcykelstråk	
Normalt cykelstråk	
Cykelstråk i gångfart	

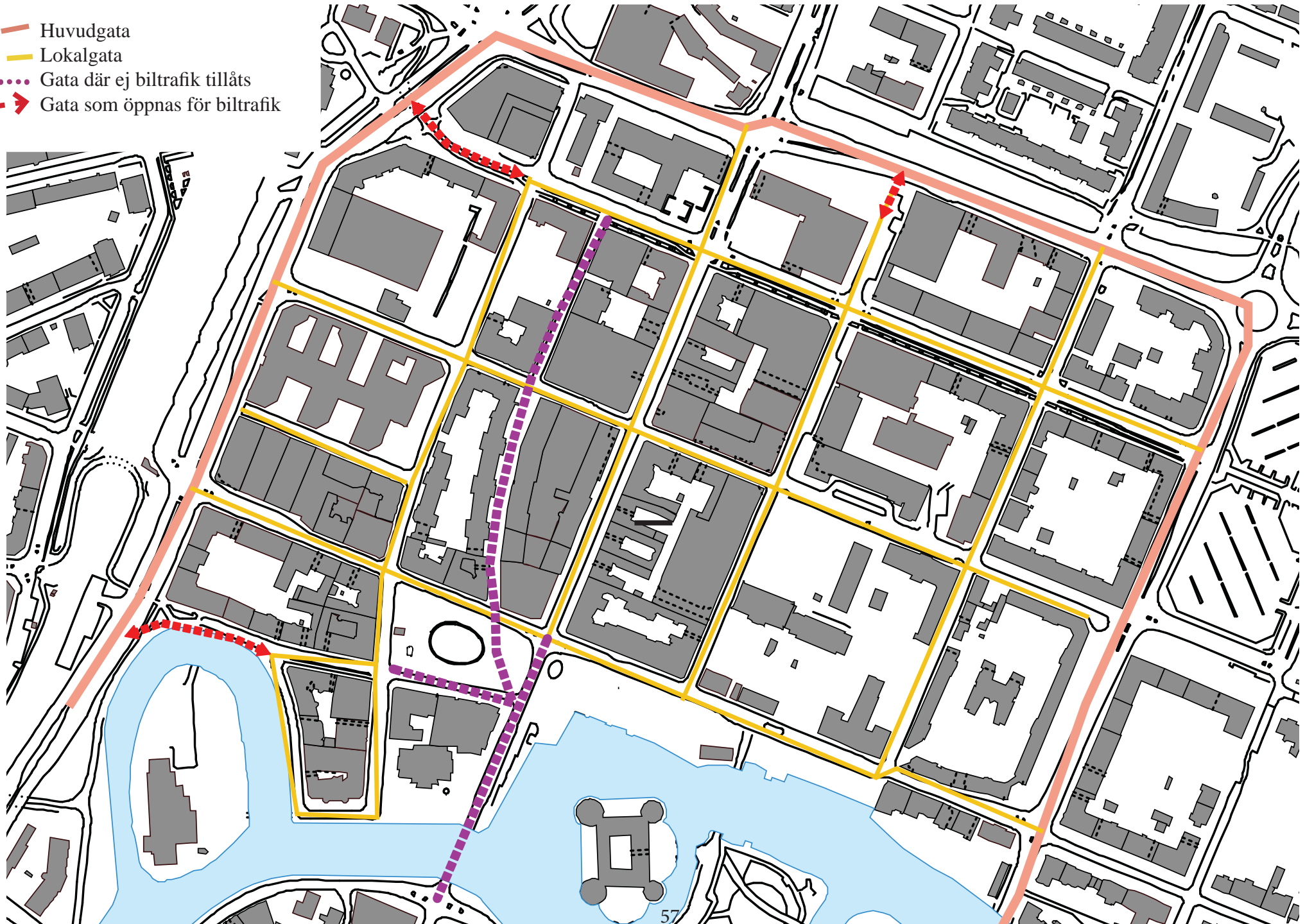


Bilaga 3. Kollektivtrafik

Kollektivtrafik	
Hållplats	
Resecentrum	







- Huvudgata
- Lokalgata
- Gata där ej biltrafik tillåts
- Gata som öppnas för biltrafik



- 1-2
- 3-4
- 5-6
- 7-8
- Nya volymer



Bilaga 6. Entréer

- Viktiga entréer 
- Entréer til trapphus 
- Entréer till butiker, service, mm 
- Bilinfarter 



Bilaga 7. Dag- och natt-
befolkning

Dag/nattbefolkning

- Dagbefolkning 1-5pers
- Dagbefolkning 5-10 pers
- ▨ Nattbefolkning 5 lgh
- ▨ Nattbefolkning 10 lgh



Bilaga 8. Parkering

- Allmän parkering
- Abonnerad parkering ovan jord och i garage

