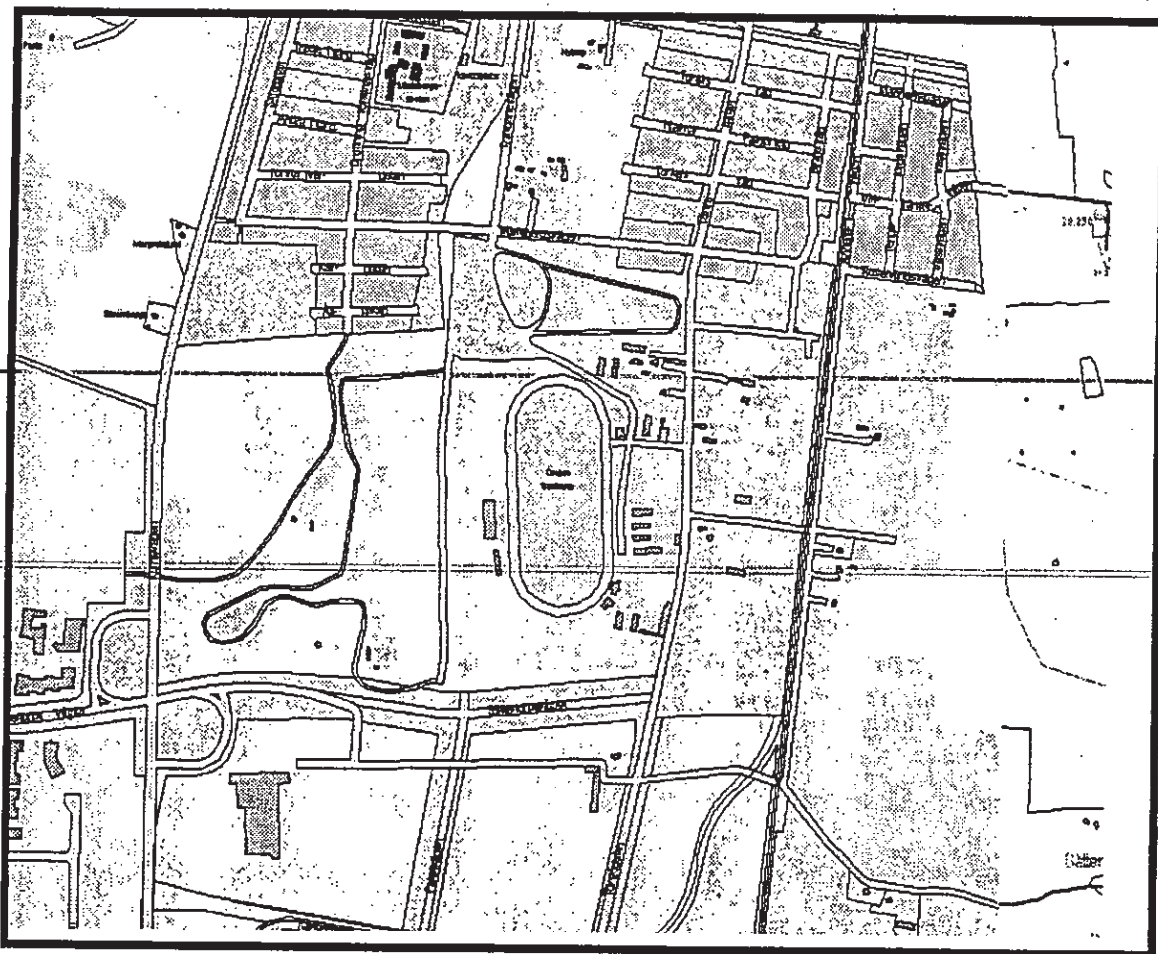
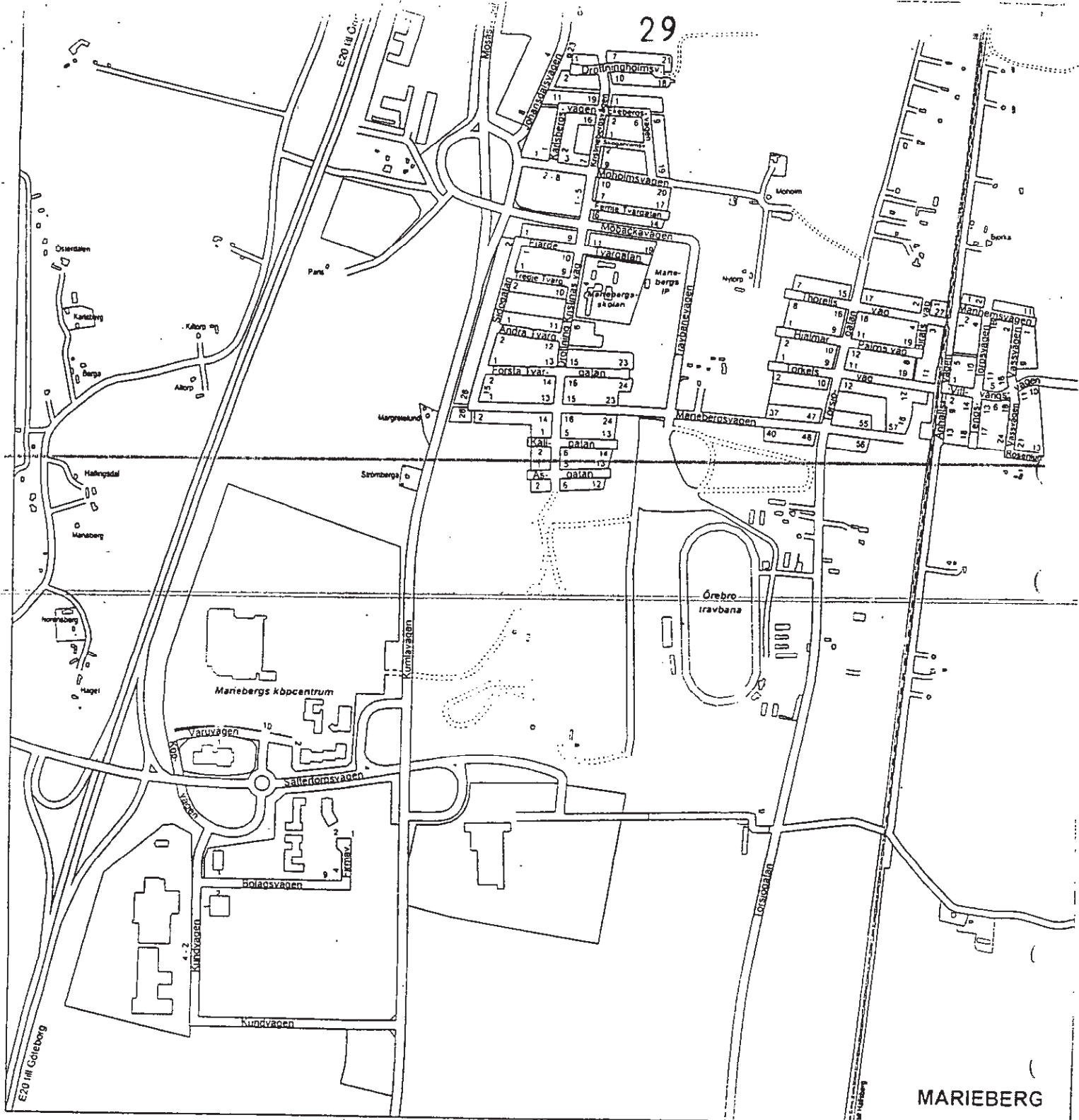




STADSBYGGNADSKONTORET
Detaljplanenheten
Örebro



Program för Örebrotravet Marieberg



MARIEBERG

Program för travbaneområdet i Marieberg

Uppdrag

Upprätta ett program som avgränsar travbaneområdet på lång sikt, anvisar skyddsområde mot bostadsbebyggelse samt kommande trafiksystem.

Bakgrund

Under senare år har diskussion om avgränsningar mellan travet och bostadsbebyggelsen intensifierats. Förslag på ny bebyggelse har stupat på denna fråga. Travet är en viktig arbetsplats och målpunkt för kommunen och behov finns att skapa en handlingsplan för att trygga travets framtid och därmed komma överens om nuvarande och planerad bebyggelses avgränsning. Trafiken till travet går idag igenom Marieberg-norrifrån-och-skapar-stora-problem.-Målsättningen-är-att-hitta-en-lösning-för-genomförandet-av-den-tänkta-tillfartsvägen-söderifrån-istället.

Översiktsplanen mm

Gällande översiktsplan från 1991 och förslag till översiktsplan 2000 (se figur) redovisar flera frågor som påverkar programområdet.

Områdesplan från 1976 över Marieberg redovisar utrymme för ett stort antal tillkommande bostäder (ca 200 st enligt översiktsplan). Travområdet är inte planlagt medan Södra Tvärleden och Transportstaden har en gällande detaljplan från 1991.

Förslag

Programmet tar endast upp de centrala frågorna kring travbaneområdet. Programmet utgör underlag för dels avtalsförhandlingar med travet och dels översiktsplanen.

Marieberg består förutom travbanan och Mariebergs köpcentrum av ca 400 bostäder i småhus.

Trafikmatningen i Marieberg är otillfredsställande. Framförallt är det travtrafiken (såväl transporter som publik) som länge utgjort ett främmande inslag i bostadstrafiken. Den sedan länge planerade tillfarten till travbanan söderifrån från Södra Tvärleden måste genomföras i samband med utbyggnad av Transportstaden. Tvärleden skjuts söderut så mycket som möjligt för att bli ge travet utvecklingsmöjligheter med stallområde. Överläggningar har hållits med vägverket om riksvägen.

I anslutning till travbaneområdet måste nuvarande allmän cykelväg tryggas, (planerad i anslutning till Kumlavägen) fjärrvärmeledning, lokaltrafik och buss på Törsjögatan. Cykelväg och hästslinga bör korsas varandra planskilt.

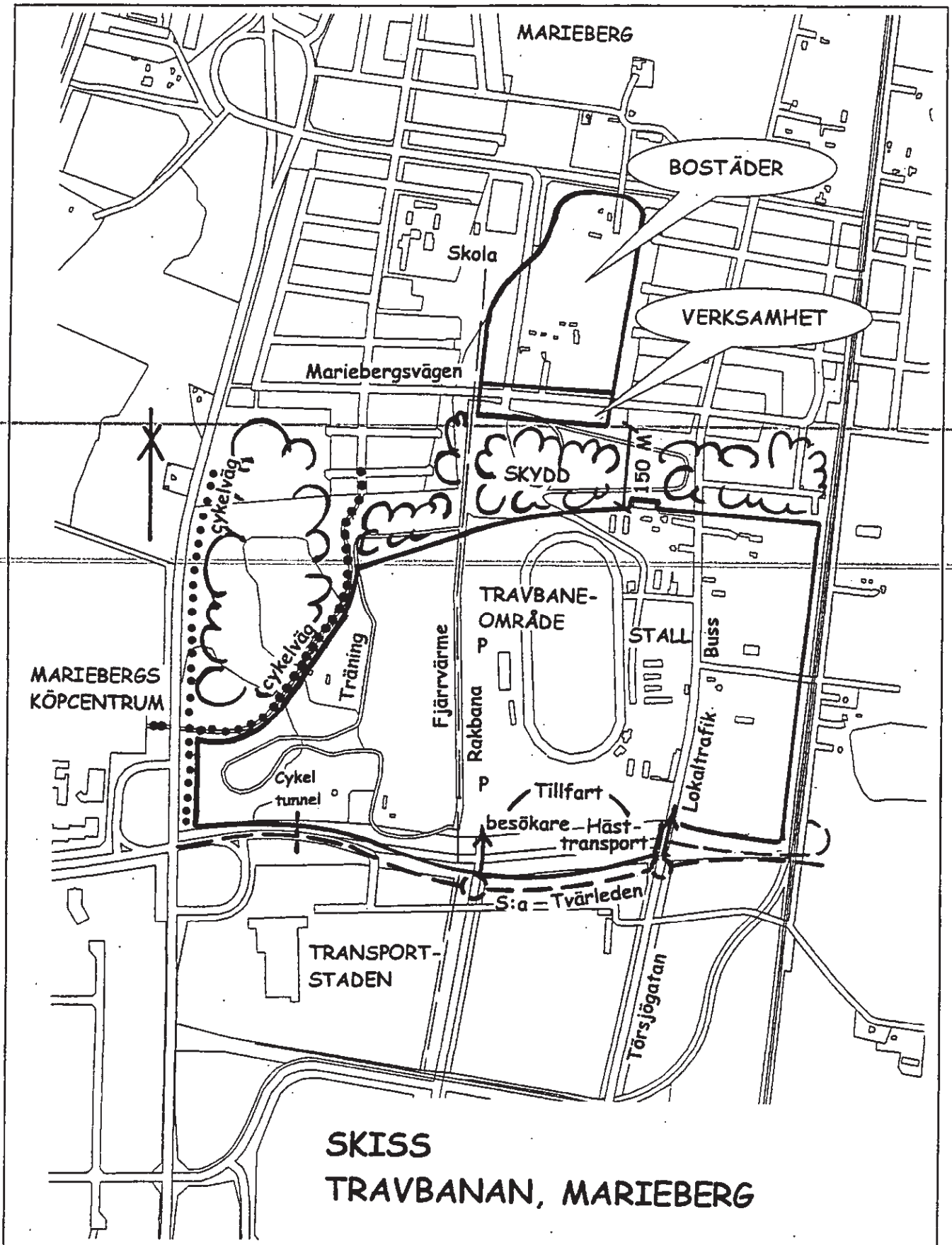
Travet har stallområdet öster om tävlingsbanan och besöksparkering väster om. Två tillfarter åstadkoms för att separera denna trafik. Törsjögatan behålls därmed som en viktig sammanhållande länk mellan Mosås och Mariebergs samhälle.

Travbaneområdet förslås avgränsas i norr av ett skyddsområde 150 m brett till nuvarande bostäder och 200 m till planerade bostäder. Skyddsområdet kan samnyttjas som grönområde, idrott, parkering etc. Den s.k rakbanan som går in i detta område kan vara kvar tills man möjligen hittat en annan lösning.

Travområdet avgränsas i öster mot järnvägen, i söder mot Södra Tvärleden och i väster mot Kumlavägen. Mer detaljerad ritning redovisar mått mm.

I den västra delen finns idag ett naturområde där travet har en slinga för travträning. Här är avsikten att kommunen släpper delar av sin mark till travet medan travet avstår i den norra delen.

Detta skall regleras i ett avtal, som också tar upp övriga relevanta frågor.



Miljökonsekvenser

De två stora miljöfrågorna kring travet är trafikfrågan och skyddsavstånd till bostäder.

Trafiksituationen är belyst och vändningen av tillfarten söderut samt separering från bostadstrafiken är absolut nödvändigt att så snart som möjligt genomföra.

Denna fråga är konkret och lättare att hantera än skyddsavstånd till bostäder pga hästallergi. Här finns t ex rekommendationer från socialstyrelsen att bostäder närmare 200 m från hästverksamhet inte skall byggas (pga lukt, skadedjur, mm). Med hänsyn till nuvarande förhållanden och områdets tillkomst här så bedöms 150 m skyddsavstånd som en acceptabel kompromiss till befintliga bostäder och 200 m till nya bostäder. Hästverksamheten drar sig alltså tillbaka till norra stallet. Skyddsområdet används som grönområde men kan delvis utnyttjas för parkering för travpubliken.

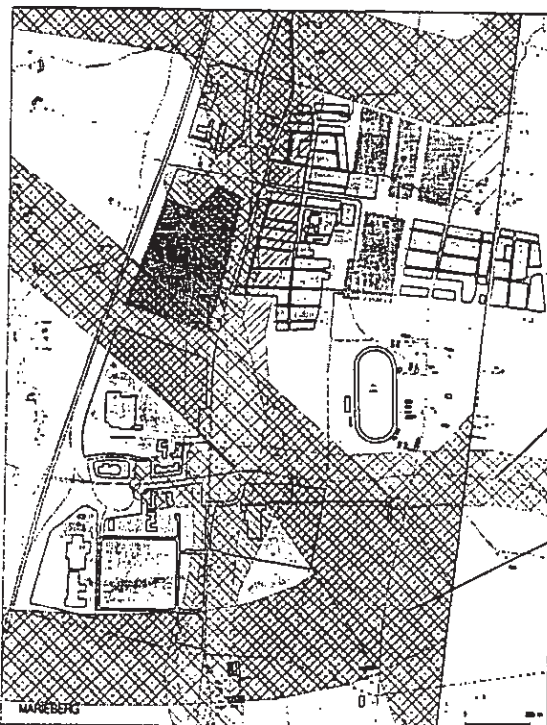
För stadsbyggnadskontoret

Ulf Nykvist

Teckenförklaring

Bostadsområde	Uppställning utbrytning av konstruktions bästa lösningar	Vägar
Arbetsområde	Puffstans	Planerad gata eller väg
Fritidsområde	Isbegravningssand	Vägreservat
Park	Pavon	Befintlig järnväg
Utbyggnadsområde för i huvudsak bostäder	Kraftledning	Järnvägsreservat
Utbyggnadsområde, verksamheter	Fjärrvärme	Huvudstråk gång- och cykeltrafik
Utbyggnadsområde, bostäder och verksamheter	Buller, punktällor	Planerad cykelväg

● Konsekvensbedömt se sidan 11 - 12



Södra Tvärtleden:
Alternativ dragning
av Rv 51 ●

Ny omlastnings-
central mellan last-
bil och tåg i
"Transportstaden" ●

ÖVERSIKTSPLAN ÅR 2000

Marieberg



Program för Örebrotravet, Marieberg

Förslag till beslut

Stadsbyggnadskontoret förslår kommunstyrelsen besluta följande:

- Program för Örebrotravet, Marieberg tillstyrks.

Sammanfattning

Programmet avgränsar travbaneområdet på lång sikt, anvisar skyddsområde mot bostadsbebyggelse samt planerat trafiksystem. Programmet skall också ligga till grund för förhandlingar med Örebrotravet och dess planer på kort sikt.

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Programmet har varit utsänt för samråd med Örebrotravet, Adolfberg-Mosjö KDF, Miljökontoret, TF, Näringslivskontoret och Länsstyrelsen.

YTTRANDEN

Länsstyrelsen

Skyddsområdet 150 m mellan bostäder och hästhanteringen är en godtagbar kompromiss.

Kommentar:

Vi föreslår att 150 meter skyddsavstånd behålls i den fortsatta planeringen.

Miljökontoret

Allergi:

I programmet har ett skyddsavstånd mellan bostäder och hästverksamhet på 150 meter föreslagits. Där anges också att den s.k. rakbanan (används för träning av hästar) som går in i det tänkta skyddsområdet på 150 meter ska kunna vara kvar tills man hittat en annan lösning.

Redan den föreslagna skyddszonen på 150 meter är reducering av det skyddsavstånd på 200 meter som rekommenderas mellan bostäder och hästverksamhet. Ett skyddsavstånd på 150 meter bör dock kunna accepteras mellan befintliga bostäder och hästverksamhet på grund av de stall som travet idag har i områdets norra del. Denna

skyddszon måste då hållas helt fri från hästverksamhet dvs. inte ens den sk. rakbanan kan vara kvar inom skyddsområdet. Vidare bör 200 meter gälla även fortsättningsvis som skyddsavstånd till ny bebyggelse i området.

Trafik:

För att minska störningen från trafiken till och från travet för de boende i Marieberg är det som redovisats i programmet viktigt att trafikfrågan löses så att travet får en egen tillfart söderifrån. I programmet anges att tillfarten från Södra Tvärleden måste byggas i samband med en utbyggnad av Transportstaden.

En tillfart söderifrån till travet bör ordnas oavsett vad som händer med transportstaden. Tillfart söderifrån bör även ordnas till Törsjögatan så att transporter till och från Stallbacken lättare kan ta sig till travet söderifrån.

Södra Tvärleden bör vidare förlängas så långt söderut som möjligt (inom vägreservatet) för att ge travet expansionsutrymme.

Miljönämnden

1. Ingen hästverksamhet får förekomma inom det skyddsområde, norr om travet, på 150 m som angetts i programmet.
2. 200 meter bör gälla som skyddsavstånd mellan hästverksamheten och bostäder vid ny bebyggelse i området.
3. För att undvika trafikstörningar hos boende måste tillfart ordnas till travet söderifrån. Detta oavsett vad som händer med transportstaden.
4. Södra tvärleden bör anläggas så långt åt söder som möjligt (inom vägreservatet) för att ge travet expansionsmöjligheter i denna riktning.

Kommentar:

Vi instämmer i framförda synpunkter och programmet kompletteras. Tvärleden byggs nu ut som anslutning till Transportstaden och travet i ett så sydligt läge som möjligt. Plats skall finnas för rondeller etc.

Tekniska nämnden

1. Av detaljplanen för Transportstaden framgår att gång- och cykeltrafiken till industriområdet skall anslutas till befintlig gång- och cykelväg till Mariebergs köpcentrum. Se bifogad bilaga.

Bör inte travbaneområdet sluta öster om gång- och cykelbanan till Mariebergs köpcentrum och Transportstaden?

2. Befintligt dike och vatten- och avloppsledningar över travbaneområdet måste skyddas med ett U-område. Huvudman för diket är ett dikningsföretag.
3. I programmet har ett skyddsavstånd mellan bostäder och hästverksamhet på 150 m föreslagits. Det rekommenderade avståndet mellan bostäder och hästverksamhet är 200 m.

Tekniska nämnden anser att skyddsavståndet mellan bostäder och hästverksamhet skall vara 200 m.

Kommentar:

Gång- och cykelbanan studeras vidare. Travbaneområdet avgränsas som föreslås. Uppgifter om ledningar tas med i den fortsatta planeringen.

Örebrotravet

Örebro-Travet önskar framföra följande synpunkter på det utsända programmet för Travbaneområdet i Marieberg.

Trafiksituationen

Örebro-Travet har idag en fungerande trafiksituation både för tävlingar och den så kallade vardagstrafiken av besökande till travet.

Vi vet dock att boende i Mariebergs tätort upplever trafiken som störande och Örebro-Travet motsätter sig inte en flyttning av trafiken till söder om travbanan, förutsatt att detta inte belastar Örebro-Travet ekonomiskt.

En förutsättning för att trafiksituationen skall bli tillfredställande är dock att södra tvärleden byggs fram till Törsjögatan.

Cykelväg

Nuvarande allmänna cykelväg stör inte travverksamheten på något sätt.

Om sträckningen för cykelvägen skall förändras är det viktigt att se till att inte hästar och cyklister möts – olycksriken är för stor. Skall cykelväg och hästslinga korsas varandra måste det ske planskilt.

Järnvägsreservat

Innitat järnvägsreservat ligger på Örebro-Travet markområde. Sträckningen över den s.k. backbanan är helt otänkbar då Örebro-Travet investerat stora pengar på backbanan och då alternativ placering saknas. Om backbanan försvinner riskerar Örebro-Travet att förlora hyresgästerna då tränarna kräver backbana. Förlorade hyresgäster för Örebro-Travet betyder minskade arbetstillfällen för kommunen. Backslinga måste ingå i travbaneområdet.

Skyddsområde norr

Ett missförstånd måste ha skett då gränsen för travbaneområdets norra gräns sattes, då stallbyggnad och garage tillhörande Örebro-Travet placerades utanför Örebro-Travet del. Häst måste få finnas i denna stallbyggnad.

I skyddsområdet har Örebro-Travet följande verksamhet:

- Del av rakbanan finns inom zonen. Denna måste finnas kvar i nuvarande längd för att fylla sitt funktion.
- Del av skogsslingan finns i skyddszonen.
- Parkeringsutrymmen för tävlingsbesökare.
- Tillfart till rakbanan för Örebro-Travet tränare – används dagligen.
- Rundbana av speciellt sandmaterial för långsamträning av hästar.
- Hagar för rastning av hästar.
- Longergrop för hästar.

Örebro-Travet är villigt att diskutera en flyttning av delar av verksamheten om den totala verksamheten ej drabbas negativt ekonomiskt eller funktionellt.

Markområde väster

Järnvägsreservatet omöjliggör att nuvarande verksamhet kan genomföras på ett tillfredställande sätt.

Markområde söder

Örebro-Travet är som framgår av "program för travbaneområde Marieberg" låsta i Öster av järnväg, i väster av Kumlavägen, i norr av bebyggelsen, varför framtida expansion måste ske söderut.

~~Örebro-Travet avser att nybygga ett antal stall söder om nuvarande travområde för att säkerställa verksamheten för framtiden. Dessa stallar kräver ett antal hagar inom närområdet för att vara funktionella.~~

Sträckningen av södra tvärleden enligt skissen omöjliggör en expansion, då markutrymmet blir för begränsat.

~~Örebro-Travet föreslår därför att södra tvärleden dras söder om Bäcklunda gård så att~~

Örebro-Travet kan förvärva marken fram till Bäcklunda gård. Denna gård är dessutom intressant för många aktiva inom travet.

Kommentar:

Genomförandet av den södra tillfarten bör prövas i en separat överenskommelse mellan parterna. Järnvägsreservatet finns som ett av flera alternativ i samrådet för översiktplanen. Vi redovisar reservatet separat som en särskild fråga. Det norra stallet skall ingå i travbaneområdet. Vi redovisar särskilt rakbanan och del av skogsslingan som kommer innanför skyddszonen. Södra Tvärledens läge ligger i stort sett fast men vägreservatet är onödigt brett varför travområdet kan utökas om vägen läggs i södra delen av reservatet samt delvis på Transportstadens område. Överenskommelse görs med Vägverket. Vi förutsätter att diskussionen fortsätter så att en överenskommelse kan nås så snart som möjligt.

Adolfsberg – Mosjö kommunkontor

Kommunkontoret framför att naturområdet närmast gamla E3:an och bostäder bör ligga utanför travets område.

Kommentar:

Området ändras som föreslås.

För stadsbyggnadskontoret

Ulf Nykvist