



Fotografierna föreställer några byggnader i stadsdelen samt några av de outnyttjade ytor som finns.

Stadsdelen innehåller en del intressanta byggnader som idag fungerar som landmärken. Två av de mest framträdande av dessa, som också fungerar som orienteringspunkter, utgörs av två stora silobyggnader som tillhör lantmännen. Ett annat landmärke är ”tefatet”, en liten byggnad från 1960-talet utformad som ett tefat. Enligt Skyltmålar'n (Skyltmålar'ns hemsida, 2005) ritades byggnaden av arkitekten Matti Suuronen för företaget Polykem och heter egentligen CF Futuro. I dag bedriver företaget Skyltmålar'n sin verksamhet i byggnaden. Ytterligare två landmärken utgörs av en glasad kupol på hörnet av en kontorsbyggnad och ett speciellt utformat fönsterparti på ett annat kontorshus. I stadsdelarna som gränsar till Aspholmen finns också landmärken, så som E-on's energianläggning och Örebros södra vattentorn, som inte längre används.

För att lättare kunna arbeta fram ett planförslag över stadsdelen har jag valt att dela in de byggnader som finns i vissa kategorier. En byggnadsinventering av detta slag underlättar vid bedömningen av vilka byggnader som i framtiden bör bevaras, byggas om eller eventuellt rivas och ersättas med nya byggnader. De kategorier jag valt att använda vid bedömningen är subjektiva eftersom jag utgått från mina egna uppfattningar. Jag har valt följande fyra huvudkategorier vid min inventering:

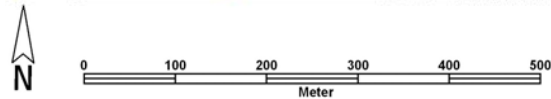
- Byggnader med ekonomiska värden, till exempel byggnader som är nyrenoverade eller där många människor arbetar.
- Byggnader med stora historiska värden, till exempel äldre byggnader.
- Byggnader med höga estetiska värden, till exempel sådana där man lagt ned extra mycket kraft på utformningen och anpassningen till miljön.
- Byggnader utan några av ovanstående värden, exempelvis sådana byggnader där liten hänsyn tagits till utformningen och som bidrar till att ge besökare ett negativt intryck att stadsdelen.

Ibland kan dock två eller flera kategorier gälla för en och samma byggnad, vilket du kan se på tillhörande karta på sida 52.

En sammanfattande kommentar om resultatet av byggnadsinventeringen är att de byggnader med flest positiva värden finns längs med de två största rörelsestråken i stadsdelen, Boställsvägen och Radiatorvägen. Eftersom flest människor rör sig här har många handelsföretag och kontorsföretag som vill ha bra exponering lokaliserat sig här. För att verka attraktiva har många också lagt ner tid och pengar på byggnadernas utseende. De områden med minst andel bevarandevärda byggnader är lokaliserade till stadsdelens innerområden, mellan Radiatorvägen och järnvägen, där minst andel människor rör sig.

Utmärkande byggnader -  
landmärken

- Landmärke
- Bostäder
- Bostadskvarter
- Verksamhet, kontor och handel
- Industri
- Industrimark
- Övriga byggnader
- Öppen mark
- Grönområden
- Skogsmark





Fotografierna visar de landmärken som finns på Aspholmen, eller i stadsdelarna runtomkring.



### Stadsrum och stadsliv

Eftersom Aspholmen planerats utifrån tankarna om en funktionsseparerad stadsdel lades det inte ner någon nämnvärd kraft på att skapa attraktiva och omväxlande stadsrum. Att planera torg, parker och andra platser som skapar förutsättningar för ett rikt stadsliv har inte varit målsättningen för området. Men eftersom Aspholmen är inne i ett omvandlingsskede där andelen kontors- och handelsverksamhet ökar har vissa punktvisa satsningar gjorts för att öka attraktiviteten. Vid en del nybyggda företags- och handelslokaler har kraft lagts ner på utformningen och gestaltningen av ytermiljön. Någon förändring av gaturummens utformning har dock inte genomförts.

Området har ett naturligt framväxt centrum vid den nod/knutpunkt där de två största gatorna i området möts. Här finns bland annat en kiosk, två lunchrestauranger samt en ganska stor andel företag som bedriver handel, Siba, Kvik, Färg & Form Design och The Stadium för att nämna några. Vid lunchtid på vardagarna är det många som stannar till här för att köpa mat. Om det är någonstans på Aspholmen som man kan säga att det finns något slags stadsliv, så är det här.

### Gemensamma mål

Att ha gemensamma mål för hur man ska planera i staden är otroligt betydelsefullt för hur staden utvecklas. Att ha gemensamma mål underlättar planeringen och att sträva efter en helhetslösning över hur man vill att staden ska upplevas är betydelsefullt och bör vara en grundläggande del i all planering. (Boverket, 1996, s.24)

### Vilka projekt och mål finns i dag?

I översiktsplanen för Örebro kommun (2002) är Aspholmen markerat som ett verksamhetsområde och det redovisas inga planer på att området ska bli något annat än vad det är idag. Trots detta finns det ändå ett intresse från kommunens sida att utforska stadsdelens utvecklingsmöjligheter. I översiktsplanen redovisas alla övergripande mål och delmål man arbetat fram för Örebro kommun. Här redovisas allt från sektoriella mål och ställningstaganden till mer detaljerade utvecklingsstrategier. Några av de mål man talar om är:

#### *Folkhälsa och friluftsliv:*

Alla grupper i samhället har inte lika god hälsoutveckling som andra. Social och ekonomisk skillnad spelar stor roll, liksom upplevelsen av trygghet, delaktighet och framtidstro. Den fysiska planeringen påverkar människors möjligheter till val som i sin tur har stor betydelse för hälsan. Det är viktigt att skapa förutsättningar för levnadsmiljöer som främjar hälsa och välbefinnande. Människan har ett grundläggande behov av grönska och natur för sitt välbefinnande och därför är god tillgång till natur- och parkmark för rekreation och naturupplevelser viktiga. Att ha möjlighet till bra kommunikationer har stor betydelse för vår livskvalitet.

Detta innebär bland annat:

Det ska finnas vackra och säkra miljöer som främjar psykisk hälsa, bra boende och närmiljö, mötesplatser för social gemenskap samt närhet till natur och rekreation. Det innebär också bra kommunikationer och insatser i den fysiska miljön som ökar tillgängligheten för alla samt insatser som ökar tryggheten och minskar riskerna för våld, brott och skadegörelse. (översiktsplanen för Örebro kommun, 2002, s.17, 29)

*Bebyggelsestruktur och boende:*

Planläggning ska främja en ändamålsenlig struktur av bebyggelse, grönområden, kommunikationer och andra anläggningar. Ett kretsloppsanpassat boende till rimliga kostnader som uppfyller kraven på en god bostadsmiljö för alla eftersträvas liksom en hållbar samhällsutveckling och en balanserad befolkningsutveckling i hela kommunen.

I dag bor allt fler i mindre hushåll bestående av en till två personer. Detta har gjort att efterfrågan på mindre och billigare bostäder har ökat. Många områden innehåller bara boende i dag och den service som fanns förr har flyttat till city eller externa köpcentrum. De flesta bostadsområden har det aldrig funnits speciellt många arbetsplatser i. Denna sektorsuppdelning av staden innebär många transporter både för arbete och för fritid. Uppdelningen innebär också att möjligheterna till naturliga mötesplatser i anslutning till boendet minskat.

Detta innebär bland annat:

Det ska vara nära till grönområden av hög kvalitet, kultur- och naturvärden ska vi värna om, den byggda miljön ska ge god förutsättning för god hälsa. Ombyggnad, förtätning och komplettering prioriteras och geografisk balans mellan arbetsplatser och bostäder eftersträvas. Vidare eftersträvas också integration genom blandning av olika typer av bostäder och arbetsplatser samt en trygg och säker byggd miljö. Bostäder bör planeras i bra kollektivtrafiklägen, gärna med cykelavstånd till city, det vill säga helst max 5 km från city. (översiktsplanen för Örebro kommun, 2002, s.21,26-27)

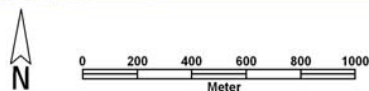
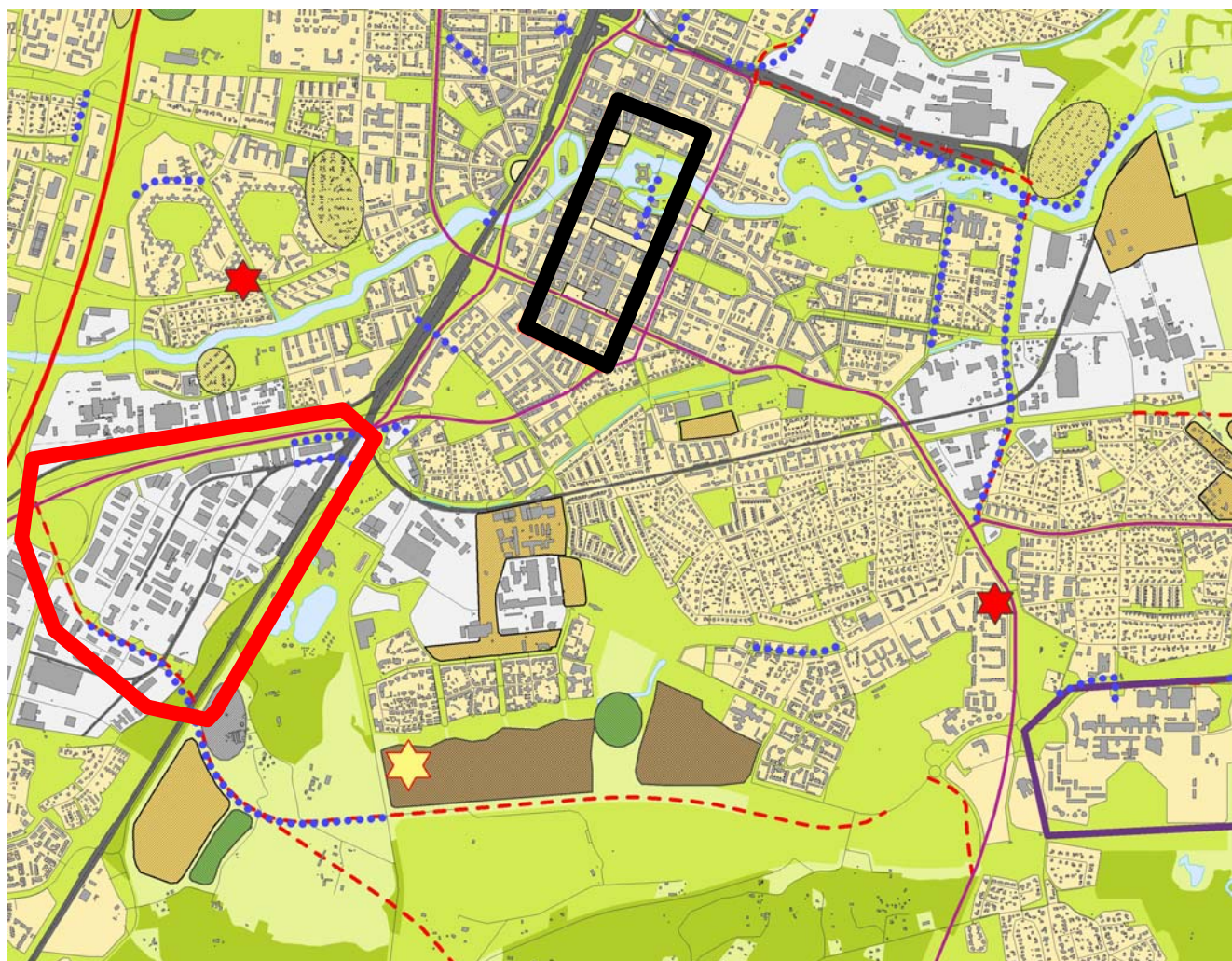
I dag finns det flera pågående utvecklingsprojekt i områdets utkanter som kan ha betydelse för Aspholmens framtida roll och utveckling. Det finns bland annat planer på att bygga en ny bro för fotgängare, cyklisterna och bilister över järnvägen i stadsdelens södra del, som en förlängning av Södra vägen. När bygget av denna genomförts innebär

det att man kommer att stänga plankorsningen som i dag fungerar som en viktig entré till området. I och med detta kommer trafikflödet på Boställsvägen att minska vilket kan påverka Aspholmens centrum. Ett nytt och attraktivt stråk, med bra skyltläge, kommer troligtvis att uppstå längs Södra vägen i och med den nya broförbindelsen.

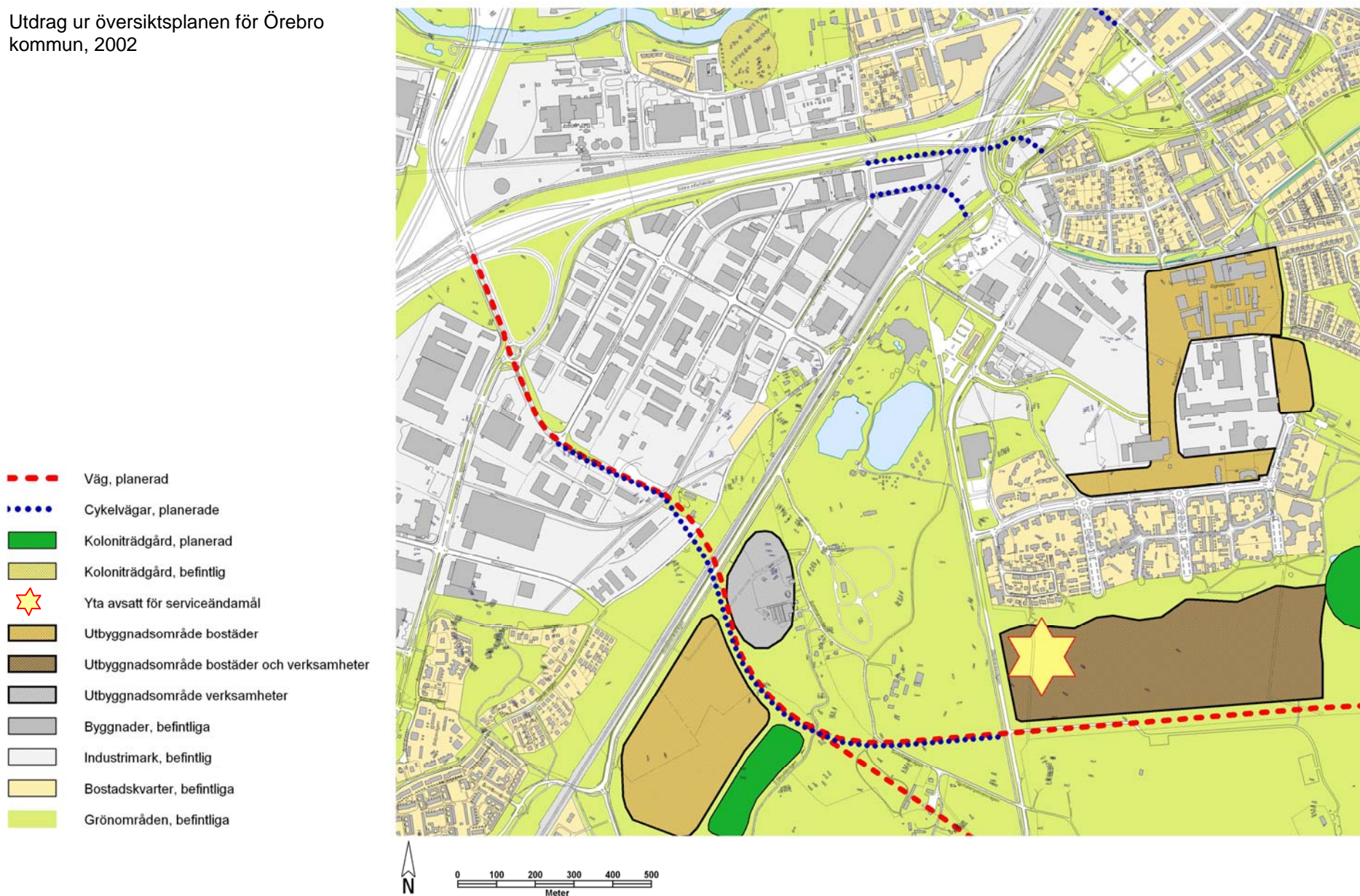
Vidare finns idéer om att uppföra en kontorsbyggnad med verksamheter/handel i bottenplanet på kvarteret Inköparen i den västra delen av Aspholmen. På en fastighet som stått tom under en tid vid korsningen Södra vägen – Radiatorvägen, på kvarteret Svetsaren, har man börjat bygga ett kontorshus i tre våningar i glas. Den fastighet där Örebromässan finns idag, på kvarteret Litografen, planeras bli ledig eftersom mässan flyttar sin verksamhet till Örebro city. I de nordöstra delarna av stadsdelen, på kvarteren Tappstället, Hissmontören och Tåhättan, finns det några områden med planer på gång, främst när det gäller nya bostadshus och kontorslokaler.

Utdrag ur översiktsplanen för Örebro kommun, 2002

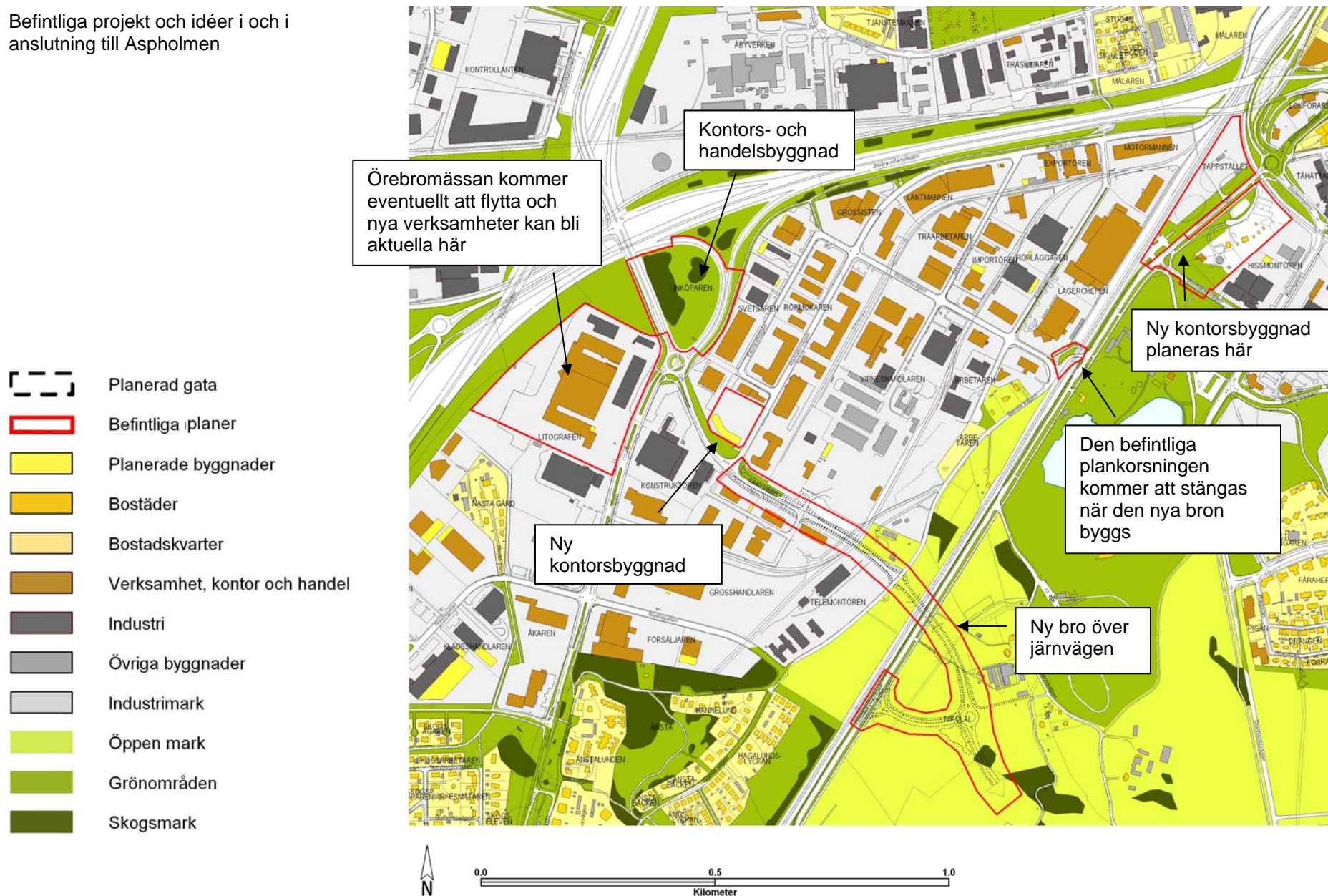
-  Cykelvägar, planerade
-  Väg, planerad
-  Genomfartsvägar
-  Motorväg
-  Befintliga lokala centrum
-  Aspholmen
-  Örebro city
-  Örebro universitet
-  Yta avsatt för serviceändamål
-  Koloniträdgård, befintlig
-  Koloniträdgård, planerad
-  Utbyggnadsområde bostäder
-  Utbyggnadsområde bostäder och verksamheter
-  Utbyggnadsområde verksamheter
-  Industrimark
-  Bebyggelse
-  Öppen mark
-  Grönområden
-  Skog



Utdrag ur översiktsplanen för Örebro kommun, 2002



Befintliga projekt och idéer i och i anslutning till Aspholmen



## SLUTSATS AV ANALYSEN

### Kvaliteter

Det finns två huvudsakliga kvaliteter som gör en utredning av utvecklingsmöjligheterna på Aspholmen intressant. Den första är områdets centrala läge i staden, främst ur fotgängarnas och cyklisternas perspektiv. Den andra är att stadsdelen är i ett slags omvandlings- och utvecklingskedje, där de tyngre verksamheterna flyttar och där ett område med en blandning av handel, kontor och verksamheter växt till sig. Stadsdelens relativt varierade och blandade innehåll är positivt, liksom att det är ett attraktivt område för företagsetableringar. Att det dessutom finns planer på gång i och i anslutning till området som kan ha relativt stora konsekvenser för stadsdelen gör att det är ännu mer intressant att arbeta med området.

Ytterligare en positiv aspekt är närheten till omkringliggande stadsdelar, med olika karaktärer och olika innehåll. Närheten till Gustavsviks nöjesbad, med gym med mera, och naturområdet i söder, bestående av både ängsmark och skogsmark gör att man lätt har tillgång till ett större rekreativt område. Närheten till Svartån, norr om Aspholmen, innebär en närhet till promenadstråk längs med ån och tillgång till de parker som finns i anslutning till denna. I stadsdelarna runtomkring finns även serviceanläggningar av olika slag, så som vårdcentral, matbutik, skola med mera.

Att stadsdelen innehåller många landmärken och byggnader med utmärkande form är också en kvalitet. Speciella byggnader bör det tas stor hänsyn till i framtida planeringsprojekt, inte bara för att de fungerar som landmärken och orienteringspunkter, utan också för att de i framtiden ska kunna vittna om områdets ursprungliga karaktär och innehåll.

Att det vid knutpunkten där de två största vägarna i området möts, korsningen Radiatorvägen-Boställsvägen, har vuxit fram ett centrum är mycket intressant. Detta innebär att man även i arbetsområden som Aspholmen har ett behov av stadsdelscentrum, något som kanske skulle kunna förtydligas och förstärkas i framtiden.

### Brister

“The trend from living to lifeless cities and residential areas that has accompanied industrialization, segregation of various city functions, and reliance on the automobile also has caused cities to become duller and more monotonous.” (Jan Gehl, 2001, s.23)

”Vi vet att den moderna uppdelade staden visat sig mindre flexibel och slitstark än den äldre. Gång på gång ser vi hur stadsdelar utarmas på liv och hur ojämnt vi utnyttjar städernas resurser. Vi försöker omvandla äldre institutions- och arbetsområden till levande delar av staden och vi anstränger oss att blanda bostäder och olika verksamheter. Och det gör vi rätt i, för det är mer ekonomiskt och städerna blir vackrare och mer omväxlande.” (Boverket, 1996, s.38)

Citaten ovan stämmer bra överens med situationen på Aspholmen och sätter också fingret på ett av de största problemen, att det är en funktionsseparerad, isolerad, stadsdel bestående av i princip endast arbetsplatser. Trots att området är attraktivt för företag i Örebro och säkerligen anses vara bra som det är av många Örebroare finns det klara brister i området.

Eftersom Aspholmen är utbyggd under en tid då funktionsseparering var idealet kan man säga att stadsdelen saknar den variation i stadsmiljön som gör ett område intressant att vistas i. Områden där byggnader och gaturum är uppförda i stor skala och där gatorna är raka och långa kan medföra att området inte upplevs som intressant. Detta stämmer överens med Aspholmen. Här är inte bebyggelsen särskilt varierad och det dyker inte upp något oväntat runt hörnet. Området, som har planerats utifrån bilismen, saknar i många fall de stadsdelar som bidrar till att skapa en trivsamt och attraktiv stad. En förutsägbar, storskalig och tråkig miljö innebär att människor sällan vill uppehålla sig någon längre stund på en sådan plats.

Eftersom Aspholmen från början var ett industriområde upplevs det som mycket storskaligt med stora tomter och med ett vägnät som är byggt och dimensionerat för att tillgodose en stor andel bil- och lastbilstrafik. Andelen fotgängare och cyklister som tar sig genom området är begränsad på grund av ett undermåligt gång- och cykelvägnät och på grund av den storskaliga miljön och den dominerande biltrafiken. Vid en utbyggnad av gång- och cykelvägnätet i området skulle troligtvis fler människor cykla till arbetet. Detta skulle också innebära att de som bor i omkringliggande områden skulle få ökad valmöjlighet när det gäller att välja vilken väg man vill cykla eller gå.

Eftersom Örebro gärna profilerar sig som en cykelstad har mycket resurser lagts ned på att bygga ut ett bra gång- och cykelvägnät i staden. I stadsdelarna runt omkring Aspholmen finns det därför gott om gång- och cykelvägar som kan ansluta till framtida nya gång- och cykelvägar på Aspholmen. Att i dag cykla från city ut till den befintliga

plankorsningen med järnvägen tar mindre än fem minuter. Ett väl fungerande infrastruktursystem och en väl fungerande kollektivtrafik är viktiga förutsättningar för att lätt kunna ta sig runt i staden. För fotgängare och cyklister är detta viktigt eftersom man bör ha möjlighet att välja mellan olika alternativa färdvägar. Att kunna välja vilken väg man vill cykla är extra betydelsefullt på kvällen då det kan kännas tryggare att cykla en omväg genom ett bostadsområde än att cykla på en genare men mindre befolkad väg.

Den bebyggelse- och kvartersstruktur som finns på Aspholmen, med stora byggnader och stora sammanhängande tomter, innebär att möjligheterna att lätt ta sig igenom området är begränsade. Detta i samband med de få gång- och cykelvägar som finns gör att det är smidigast att förflytta sig med hjälp av bil på Aspholmen. Att stadsdelen trafikeras av stadsbuss (linje 31) är positivt eftersom det underlättar för de invånare som inte har tillgång till någon bil, eller som inte har möjlighet att gå eller cykla, att ta sig ut till stadsdelen.

Aspholmens placering i staden är både positiv och negativ kan man säga. Det positiva är, som redan nämnts, närheten till city och andra attraktiva stadsdelar. Nackdelen är att området avgränsas av järnvägen i öster och södra infartsleden i norr. Dessa fungerar som barriärer när det gäller att ta sig till och från Aspholmen och gör att tillgängligheten är begränsad. Om dessa barriäreffekter kunde minskas skulle Aspholmens situation förändras och möjligheterna att utveckla området öka. När den nya bron över järnvägen byggs kommer förutsättningarna på Aspholmen att förändras och det kommer att bli lättare att ta sig in i området. Södra infartsleden är i dag

överdimensionerad och skulle kunna omgestaltas och dimensioneras ner.

I dag är det inte många som tänker på att stadsdelen ligger så nära city eftersom de flesta som har ärenden hit tar bilen. Det verkar vara svårt att tänka ut var området ligger i staden om man inte sett det på en karta. Detta beror nog på att stadsdelen ligger så avskärmat från andra stadsdelar och för att man oftast bara åker hit om man har ett ärende att uträtta eller om man arbetar här.

Att minska barriäreffekterna skulle innebära en ökad möjlighet att utveckla området till en stadsdel med en ökad blandning av innehållet. I dag finns det i princip endast företag i stadsdelen och eftersom dessa i huvudsak bedriver sin verksamhet under dagtid tenderar området att bli mycket folktomt på kvällar, nätter och helger. Detta kan i sin tur innebära att området upplevs som öde och otryggt under dessa tider. Att planera för exempelvis bostäder i området skulle innebära ett ökat antal människor här under en större del av dygnet, vilket i sin tur skulle innebära att det inte skulle upplevas som otryggt.

På grund av de stora gaturummen och områdets funktion finns det många stora asfaltytor som försvårar infiltrationen av dagvattnet och som bidrar till att ge ett tråkigt intryck av området. Många av dessa ytor asfalterades för länge sedan och är på vissa håll överdimensionerade för dagens användning. Som ett resultat av detta finns nästan ingen gröniska alls i området.