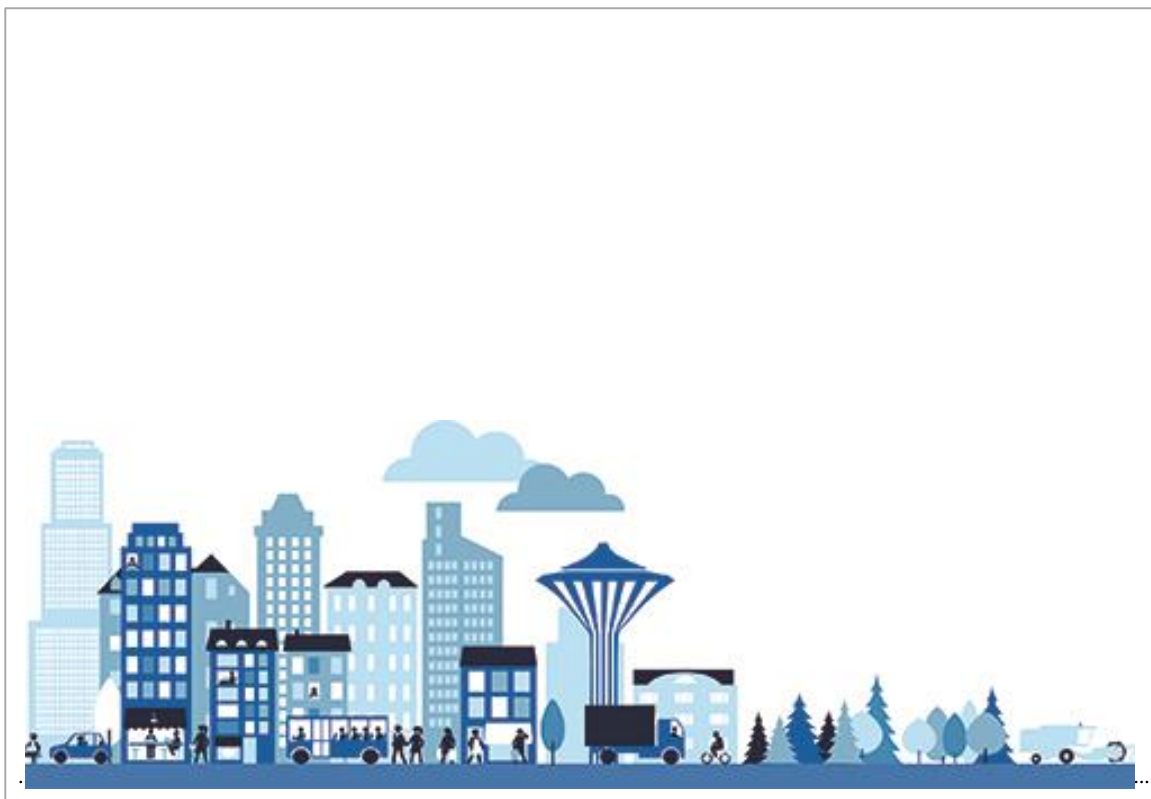


Utställningsutlåtande Vårt framtida Örebro



Innehåll

Innehåll	1
Vad är ett utställningsutlåtande?	3
Hur har utställningen gått till?	3
Planförslaget	3
Utskick och annonsering	3
Aktiviteter.....	4
Inlämning av synpunkter	4
Vilka har deltagit?	4
Sammanfattning av genomförda ändringar i planen efter utställningen	5
Ändringar i text	5
Ändringar i webbkartan	6
Helhetssyn av inkomna yttranden	8
Inkomna yttranden och ställningstaganden	8
Externa myndigheter.....	8
Interna myndigheter	37
Intresseorganisationer och företag	38
Privatpersoner.....	60
Felhanterat samrådsyttrande.....	78
Bilagor	80

Vad är ett utställningsutlåtande?

Utställningsutlåtandet är en bilaga till antagandebeslutet av översiktsplanen. Syftet är att beskriva hur utställningen gått till, redogöra för synpunkter som kommit in och förklara vilka mindre ändringar som gjorts med anledning av inkomna synpunkter. Ansvariga tjänstemän och den parlamentariska grupp som är kopplad till uppdraget har läst alla synpunkter och i detta utlåtande redovisas inkomna synpunkter. Synpunkter som inte berör översiktsplanen förmedlas till ansvarig förvaltning inom kommunen.

Hur utställningsutlåtandet ska se ut regleras i Plan- och bygglagens 4 kapitel, 10 § och där står: *Efter utställningstiden skall kommunen sammanställa de avlämnade synpunkterna och redovisa sina förslag med anledning av dem i ett utlåtande som skall fogas till handlingarna i ärendet. Om förslaget ändras väsentligt efter utställningen, skall ny utställning ske.*

Örebro kommun anser inte att översiktsplanen förändrats så mycket efter inkomna synpunkter att en ny utställning behövs.

Hur har utställningen gått till?

Förslag till ny översiktsplan för Örebro kommun "Vårt framtida Örebro", har varit utställd för att få in synpunkter från allmänheten, politiska nämnder, föreningar, myndigheter med flera under tiden 13 november 2017 – 19 januari 2018.

Planförslaget

Stadsbyggnad, tillsammans med andra förvaltningar, har arbetat fram förslag till reviderad översiktsplan. Arbetet har letts av en projektledningsgrupp som har haft regelbundna avstämningar med en parlamentarisk grupp med representanter från samtliga partier. Planförslaget fanns under utställningen endast digitalt på kommunens hemsida: www.orebro.se/nyoversiktsplan.

Utskick och annonsering

Att förslaget till ny översiktsplan varit utställd har annonserats på ett flertal sätt. Bland annat genom tidningsartiklar i Nerikes Allehanda och Örebroar'n, genom Facebook och på kommunens hemsida.

För att informera interna och externa myndigheter, organisationer, företag, föreningar och närliggande kommuner med flera, har det skickats ut ett särskilt informationsbrev via post eller mail.

För att säkerställa att de som inte har tillgång till dator eller internetuppkoppling kan ta del av översiktsplanen har den även varit möjlig att tillgå digitalt via kommunens servicecenter eller bibliotek. Personalen har varit väl insatt i översiktsplanens upplägg och hur man kan lämna synpunkter.

Aktiviteter

Under utställningstiden har två öppna informationsmöten hållits med tjänstemän och politiker på City konferenscenter, den 6 och den 7 december 2017. Syftet med mötena var att informera medborgare om innehållet i förslag till ny översiktsplan och att berätta hur synpunkterna från samrådet har omhändertagits. Vid mötena gavs också möjlighet till att ställa frågor om förslaget. Inbjudan till mötena annonserades i lokalmedia och på Facebook.

Sammanställning av allmänna informationsmöten				
Datum	Lokal	Kvinnor	Män	Totalt
6/12 kl. 18-20	City konferenscenter	15	18	33
7/12 kl. 18-20	City konferenscenter	5	11	16
	Totalt	20	29	49

Figur 1: Redovisning av de allmänna informationsmötena med antal deltagande, fördelat på kvinnor och män.

Inlämning av synpunkter

Nya synpunkter på förslaget har lämnats skriftligen via mail eller brev.

Vilka har deltagit?

Under perioden för utställning har 53 yttranden kommit in från privatpersoner, organisationer, företag och myndigheter. Det är betydligt färre svar än vad som inkom under samrådet (cirka 730 yttranden), men eftersom många svar kom in under samrådet och förslaget är justerat kan det tyda på att samrådets genomförande och resultatet av samrådet har fallit väl ut.

Externa myndigheter	16
Interna myndigheter	1
Intresseorganisationer och företag	14
Privatpersoner	22

Figur 2: Fördelning synpunktslämnare

Sammanfattning av genomförda ändringar i planen efter utställningen

Örebro kommun bedömer att de ändringar av översiktsplanen som genomförts efter utställningen inte är så pass stora att en ny utställning behövs. Nedan sammanfattas de ändringar som inte är av redaktionell karaktär.

Ändringar i text

- Den tidigare analysen av lämpliga områden för vindkraft som togs fram i översiktsplanen från 2010, har utgått. Väsentliga delar av vindkraftsavsnittet i kapitlet Teknisk försörjning har tagits bort. Ett ställningstagande om att kommunen ska göra en kartläggning över lämpliga områden för utbyggnad av vindkraftverk för att underlätta bedömningen av förfrågningar om vindkraftsetableringar har tillkommit. Som en följd av ovanstående har justeringar gjorts i texten om vindkraft i Miljökonsekvensbeskrivningen och i kapitlet Örebro i regionen där vindkraft har strukits som en mellankommunal fråga.
- De ställningstaganden som berör Villingsbergs skjutfält och som återfinns i kapitlet Fritid, idrott och kultur, samt kapitlet Riksintressen, har justerats något. Det framgår även att Örebro kommun har en annan ståndpunkt än Länsstyrelsen och Försvarmakten i frågan.
- Beskrivningen av riksintresse för anläggningar för industriell produktion i kapitlet Riksintressen har förtydligats.
- I kapitlet Miljörisker har texter och ställningstaganden om översvämning justerats. Även ett nytt avsnitt har tillkommit om ras och skred.
- I kapitlen Mindre tätorter och landsbygd och Grönstruktur av park, natur och vatten, har ställningstaganden om LIS-områden har utvecklats något.
- I kapitlet Grönstruktur av park, natur och vatten har ett nytt ställningstagande för strandskydd ersatt tre tidigare ställningstaganden.
- I kapitlet Kulturmiljö har två ställningstaganden justerats något.
- I kapitlet Trafik har ställningstaganden om laddinfrastruktur tillkommit.
- I kapitlet Örebro i region har det förtydligats att resecentrum är huvudstation och nationell nod.
- I kapitlet Teknisk försörjning har den inledande texten under rubriken Elförsörjning justerats. Två ställningstaganden har justerats, dels under rubriken Vattenförsörjning, dels under rubriken Dagvatten.
- I kapitlet Utgångspunkter har styrdokumentet Grönstrategi för Örebro kommun och Landsbygdsprogram för Örebro kommun lagts till under rubriken vision och mål.
- Källförteckningen har uppdaterats med nyligen antagna styrdokumentet Grönstrategi för Örebro kommun, Riktlinjer för laddinfrastruktur och VA-plan för Örebro kommun.

Ändringar i webbkartan

- Kartskiktet som visar utpekad riksintresset för försvaret har kompletterats med en yta som visar skjutfältets influensområde. Kartlagrets förklarande texter har justerats för att överensstämja med de uppdaterade ställningstagandena som berör Villingsbergs skjutfält.
- I Stora Mellösa har ett centralt beläget utbyggnadsområde för bostäder utvidgats i enlighet med gällande detaljplan och ett grönområde har minskats ned, men delvis ersatts av ett förlängt grönstråk. Ytans förklarande text har fått tillägga om att gröna värden bör beaktas vid eventuell bebyggelseutveckling.
- I Garphyttan har utbyggnadsområdet vid det gamla sanatoriet utvidgats något samtidigt som ett grönområde har minskats ned, vilket då möjliggör för starkare bebyggelsekoppling till befintlig bebyggelse på orten.
- Utbyggnadsområde för verksamheter i Mosås har rundats till och kompletterats med informationstext som anger att rekreativa naturvärden ska beaktas vid eventuell framtida utveckling.
- I Mosås har en utbyggnadsyta för bostäder utökats något österut. Dessutom har pilen som visar tänkbar stadsutveckling efter år 2040 justerats. Texten tillhörande bebyggelseytan har kompletterats med att hänsyn ska tas till behov av park och rekreation.
- I Pilängen har två ytor med markanvändning ”Verksamhetsområde” respektive ”Grönområde” justerats för att inte överlappa varandra.
- Idrotts- och fritidsområdet intill norra Ormesta har utökats för att omfatta hela kommunens fastighet.
- I kartmenyns teckenförklaring har beskrivningarna över kartskikten Natur och Naturvärden förtydligats.
- I kartmenyns teckenförklaring har beskrivningen för kartskiktet transportnod förtydligats med att resecentrum även är en nationell nod.
- Kartlagret som visar riksintresse för försvaret har kompletterats med ett kartskikt som visar influensområdet för skjutfältet.
- Kartlagret som visar översvämningsrisk har kompletterats för att visa ett mer komplett faktaunderlag och tillhörande teckenförklaring har justerats för att överensstämja med faktaunderlaget.
- Kartlagret som visar noder för besöksnäringen har flyttats till kartrubriken ”Utvecklingsstrategi” från ”Ta hänsyn till...”.
- Ett karskikt har bytt rubrik, från ”Natur och rekreation” till ”Natur, rekreation och friluftsliv”. I kartskiktet har en ny yta tillkommit som omfattar området kring Järleån. Dessutom har ytrorna kring Kilsbergen och Kvismaren justerats något.
- Texter tillhörande utbyggnadsområden i CV, Holmen, Boglundsängen området kring Västhaga, samt i Odensbacken har kompletterats med upplysning om att översvämningsrisk behöver beaktas.
- I Marieberg har en punkt som visar möjligt läge för framtida station tillkommit. Efter samrådet har denna information av misstag försvunnit, men omnämns i ett ställningstagande i kapitlet Trafik.

- Texter tillhörande fritidsyta vid Hampetorps färjeläge har kompletterats så att det också ger stöd för utveckling av verksamheter kopplade till båtliv och turism.
- I två utbyggnadsytor i Vintrosa, vid Solberga respektive söder om Holmsättersvägen/öster om Säbygatan, har de tillhörande texterna kompletterats så att det framgår att befintliga naturvärden ska beaktas vid eventuell framtida exploatering.
- Texten tillhörande reservat för ny vattenledning har kompletterats med information om att hantering av befintliga ledningar vid Västra Pilängen ska hanteras vid ett genomförande och byggande.
- Texten tillhörande den kommunala bebyggelsekärnan i Hovsta har kompletterats något för att tydliggöra att orten kontinuerligt ska ges möjligheter att utvecklas även innan en eventuell pendeltågstation finns på plats.
- Texten tillhörande järnvägssträckningar från Hagaby och österut samt från Svampenterminalen och österut har fått ett tillägg med tydliggörande om att de är sekundära spår.
- Några texter i kartans teckenförklaring som syns när man klickar på frågetecknet har ändrats. Till exempel har det tydliggjorts vad vissa kartlager innehåller.
- Texterna tillhörande bebyggelseytor och grönytor söder om Glomman, mellan Adolfsberg och Brickebacken, har ändrats så att det tydligare framgår att värdena för friluftsliv, natur och kultur behöver kartläggas i kommande planeringsskeden och ges möjlighet till bevarande och utveckling.
- Texten tillhörande ytan närmast flygplatsen (befintlig segelflygsverksamhet) som markerats som ett möjligt område för utbyggnad av verksamheter har förtydligats ytterligare gällande hänsyn till riksintresse för flyget.
- Texten för järnvägsreservatet för sträckan österut förbi Electroscandia har också ändrats till sekundärt stråk för att avspegla åtgärdsvalsstudiens intentioner.
- Texten tillhörande område för natur, rekreation och friluftsliv i Kilsbergen har kompletterats med information om att hänsyn behöver tas till riksintresset för totalförsvaret och att plan- och lovärenden inom skjutfältets influensområde ska remitteras till Försvarmakten.
- Namnet på utbyggnadsområdet för en ny stadsdel norr om Boglundsängen och Öster om Lundby har ändrats till Vallby istället för Lundby, vilket var det namn som togs fram av Byggnadsnämndens namnberedningskommitté i samband med arbetet med ett planprogram för området.
- Texten tillhörande Björkön i karskiktet Naturvärden har kompletterats med "blivande naturreservat".
- Texten tillhörande kartsiktet transportnod och järnväg har kompletteras med information om att Örebro resecentrum är huvudstation och Örebro södra är staden Örebros andra järnvägsstation.

- Texterna till samtliga ytor i kartan vid Munkatorps verksamhetsområde har fått förtydligande formulering. Formuleringen förtydligar behovet av dagvattenhantering i Munkatorpsområdet och kopplingen till miljökvalitetsnormer för vatten för Hjälmaren-Hemfjärden samt Natura 2000-området söder om verksamhetsområdet.

Helhetssyn av inkomna yttranden

I detta kapitel görs en övergripande sammanställning av synpunkter som kom in under utställningen utifrån kategorierna privatpersoner, externa myndigheter, interna myndigheter (det vill säga nämnder och förvaltningar inom kommunen), intresseorganisationer och företag.

En del synpunkter som inkommit har varit för detaljerade för att kunna behandlas inom ramen för översiktsplanen. Synpunkter om detaljer tyder på att översiktsplanen kan vara svår att ta till sig i skalan 1:20 000 som den är avsedd att läsas utifrån. Kommunen har bedömt vilka synpunkter som kan tillgodoses i översiktsplanen och som ligger i linje med kommunens övergripande mål. Detaljerade synpunkter tas med i det fortsatta arbetet och efterföljande planeringsskeden som översiktsplanen ligger till grund för.

Det är viktigt att påpeka att de inkomna synpunkterna inte är representativa för vad örebroarna tycker i helhet. Vissa har svårt för att kommunicera eller formellt ge uttryck för sina synpunkter. Andra är inte intresserade av att engagera sig eller är positiva till förslaget och har därför valt att inte lämna några synpunkter. Att många har haft samma åsikt ges därför egentligen inte större tyngd än att en person eller aktör tyckt något, då de som svarat inte utgör ett representativt urval av örebroarna.

Örebro kommun vill även betona att det är omöjligt att tillgodose samtliga intressen eftersom åsikterna går isär. Det innebär ett ansvar att ta ställning till det allmännas bästa istället för det, ibland motstående, enskilda intresset.

Översiktsplanens syfte är att visa på kommunens långsiktiga utveckling av den fysiska miljön genom att visa på markanvändningen med breda penseldrag. I all fysisk planering så har kommunen tillgång till ett detaljerat planeringsunderlag som ligger till grund för olika avvägningar. Översiktsplanen är inte en handbok i den meningen att den syftar till att redovisa allt tillgängligt planeringsunderlag utan endast valda underlag.

Inkomna yttranden och ställningstaganden

Externa myndigheter

De externa myndigheter som yttrat sig under utställningen utgörs av Länsstyrelsen i Örebro län, Trafikverket, Svenska kraftnät, Försvarsmakten, Länsstyrelsen i Östergötland, Sjöfartsverket, Fortifikationsverket,

Samhällsbyggnadsförvaltningen Bergslagen, SJ samt kommunerna Motala, Karlstad, Kristinehamn, Vingåker, Askersund, Kumla, Hallsberg och Karlskoga.

Följande externa myndigheter har inget att erinra: Länsstyrelsen Östergötland, Sjöfartsverket, Fortifikationsverket, Motala kommun, Samhällsbyggnadsförvaltningen Bergslagen och Akademiska Hus. Yttrandena kan läsas i sin helhet nedan.

Länsstyrelsen Örebro läns granskningsyttrande med kommentarer

Länsstyrelsen har en särskilt granskande roll av översiktsplanen enligt plan- och bygglagen. Kommunen ska redovisa länsstyrelsens granskningsyttrande tillsammans med översiktsplanen. Om länsstyrelsen inte har godtagit planen i en viss del, ska det anmärkas i planen.



GRANSKNINGSYTTRANDE

2018-01-17

Dnr: 401-6552-2017

Programnämnd samhällsbyggnad
Box 30 000
701 35 ÖREBRO

Översiktsplan för Örebro kommun

Översiktsplanen har överlämnats till Länsstyrelsen i enlighet med 3 kap. 14 § plan- och bygglagen (PBL). Länsstyrelsen har beretts tillfälle att lämna synpunkter.

En översiktsplan kan sägas vara en överenskommelse mellan kommunen och staten om huvuddragen av markanvändningen i kommunen samt om de allmänna intressen som ska beaktas vid planering och byggande. Länsstyrelsens granskningsyttrande ska enligt 3 kap. 20 § PBL redovisas tillsammans med en antagen översiktsplan. Om Länsstyrelsen inte har godtagit planen i en viss del ska det anmärkas i planen.

Länsstyrelsens sammanfattande synpunkter

Länsstyrelsen är positiv till att Örebro kommun tar fram en ny översiktsplan som tydliggör kommunens aktuella syn i frågor om mark- och vattenanvändning och bebyggelseutveckling. Det digitala upplägget som kommunen använt sig av har goda förutsättningar att bli ett illustrativt och användarvänligt verktyg och kan bidra till att översiktsplanen kan fungera som ett bra stöd för efterföljande planläggning, lovgivning och tillståndsprövning. Länsstyrelsens roll och ansvar i granskningen försvåras dock av att översiktsplanen endast är digital. Även med en omfattande resursinsats finns en osäkerhet och oro för att missa väsentligheter i planen. Det är därför bra att kommunen avser att ta fram antagandehandlingen även som en traditionell sammanhållen handling.

Synpunkterna som framfördes i samrådet har delvis beaktats och tillgodosetts i planen. Länsstyrelsens kvarstående synpunkter kan sammanfattas i nedanstående punkter:

- Länsstyrelsen kan inte ta ställning till kommunens synpunkter gällande avgränsningar av riksintresseområdena för friluftslivet för Hemfjärden och Kilsbergen eftersom kommunen inte redovisar några förslag på nya avgränsningar i översiktsplanekartan.
- Länsstyrelsen bedömer att två av de nya utbyggnadsområdena som föreslås i Vintrosa i fördjupningen av översiktsplanen för VINNA-området (Tysslinge, Latorp, Vintrosa, Lanna och Hidinge) riskerar att inte tillgodose riksintresset för naturvården, Latorpsplatsån. Vid kommande planläggning behöver hänsyn tas till riksintresset.
- Länsstyrelsen anser att kommunens ställningstaganden gällande Villingsbergs skjutfält inte tillgodoser riksintresset för totalförsvaret.
- Länsstyrelsen tar inte ställning till om de områden som kommunen avser att utreda som LIS-områden är lämpliga som LIS-områden.
- Länsstyrelsen delar inte kommunens syn på vilka flöden som bör beaktas vid planering av områden med risk för översvämning. Länsstyrelsen vidhåller att det beräknade högsta flödet (BHF) bör användas för planering av samhällsfunktioner av betydande vikt eller riskobjekt utanför Örebro tätort.
- De utpekade vindkraftsområdena har inte föregåtts av en utförlig förnyad analys utifrån aktuella planeringsunderlag samt utifrån den föreslagna markanvändningen i översiktsplanen. Länsstyrelsen tar därför inte ställning till de utpekade områdena för vindkraft. Länsstyrelsen anser att planeringsfrågan bör utgå och istället behandlas i ett tillägg till översiktsplanen.
- Analysen gällande ianspråktagandet av jordbruksmark bör vidgas och kopplas samman med den långsiktiga livsmedelsförsörjningen och hur mycket jordbruksmark som har tagits i anspråk tidigare, med nuvarande översiktsplan.
- Redovisningen av frågor som berör strandskydd samt naturmiljö behöver kompletteras och tydliggöras.

Riksintressen

Av översiktsplanen ska det enligt 3 kap. 5 § PBL framgå hur kommunen avser att tillgodose de redovisade riksintressena. Länsstyrelsen anser att synpunkterna som framfördes vid samrådet till stora delar har beaktats och tillgodosetts i planen. Länsstyrelsens kvarstående synpunkter redovisas nedan.

Riksintresse för friluftslivet

I översiktsplanen framför kommunen synpunkter gällande avgränsningarna av riksintesseområdena för Hemfjärden och Kilsbergen. Kommunen anser att avgränsningarna för dessa riksintesseområden är för yviga och har en för

generellt dragen gräns som inkluderar åkerlandskap, slättbygd och byar som enligt kommunen inte har någon koppling till områdets friluftslivsvärden (Kilsbergen) eller till friluftslivet kring sjön Hjälmararen (Hemfjärden). Kommunen ser det som viktigt att riksintressena inte är ett hinder för åtgärder och utveckling i de delar som enligt kommunen inte har någon koppling till riksintresseområdena. Det är även viktigt att riksintresset inte är ett hinder för att utveckla anläggningar som syftar till att främja friluftslivet i Kilsbergen.

Enligt 3 kap. 6 § miljöbalken (MB) innebär riksintresseanspråket att mark- och vattenområden ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön. Behovet av grönområden i tätorter och i närheten av tätorter ska särskilt beaktas. Utifrån detta bedömer Länsstyrelsen att tätorten Ekeby Almby och orten Hjälmarbaden fortsatt kan utvecklas trots riksintresset, under förutsättning att natur- och kulturmiljön inte påtagligt skadas samt under förutsättning att friluftslivet beaktas i den fortsatta utvecklingen. Att utveckla anläggningar som syftar till att främja friluftslivet i Kilsbergen bedöms inte heller vara ett hinder utifrån riksintresset så länge inte natur- eller kulturmiljön påtagligt skadas.

Länsstyrelsen framförde vid samrådet att kommunens förslag till avgränsningar av riksintresseområdena behöver redovisas i översiktsplanekartan för att Länsstyrelsen ska kunna ta ställning till kommunens synpunkter. Sådana avgränsningar har inte redovisats i kartan och Länsstyrelsen kan därför inte bedöma kommunens synpunkter gällande förslag till avgränsningarna av riksintresseområdena på annat sätt än ovan.

***Kommentar:** Kommunen har inte möjlighet att ta fram ett nytt förslag till avgränsning av riksintresseområdena. Vår syn på dessa är även fortsättningsvis att gränserna borde ses över och revideras. Vi för gärna en dialog med Länsstyrelsen om avgränsning av riksintresseområden.*

Riksintresse för naturvården

I kommunen finns ett antal områden som är av riksintresse för naturvården enligt 3 kap. 6 § MB. Ett av områdena, Latorpsplatån, omfattar bl.a. tätorten Vintrosa. Riksintressets värden är geovetenskap, odlingslandskapet och ädellövslogen. Förutsättningar för bevarande är bl.a. att återstående ädellövsbestånd skyddas från omföring till barrskog och markexploatering för bebyggelse. Ädellövslogen i området är mycket artrik med en svampflora som är nationellt unik.

Ett område som kommunen vill lägga till som utbyggnadsområde för bostäder i Vintrosa, Solberga, ligger inom ett lövskogsområde som finns med i Länsstyrelsens bevakningsskikt över områden som i framtiden kan komma att skyddas som naturreservat. Området består idag av bebyggda större tomter med, på vissa ställen, lövskog insprängt mellan bebyggelsen. Detta innebär att en utveckling av området med kompletterande bebyggelse kan komma att strida mot riksintressets värden. Även utbyggnadsområdet för bostäder som kompletteras öster om Säbygatan/norr och söder om Holmsättersvägen i Vintrosa berör områden med lövskog. Detta område ligger dock inte med i något bevakningsskikt men kan ändå hysa värden kopplat till riksintresset, en

exploatering av området kan därmed riskera att inte tillgodose riksintresset. Vid kommande planläggning behöver hänsyn tas till riksintresset så att värdena inte påtagligt skadas.

***Kommentar:** Riksintressets värden har förtydligats i kartmenyns teckenförklaring där beskrivningen av de utpekade områdena och skrivningen har gjorts skarpare kring att en utbyggnad endast kan komma till stånd om värdena inte påtagligt skadas.*

Riksintresse för totalförsvarets anläggningar

I västra delen av kommunen finns ett område av riksintresse för totalförsvaret enligt 3 kap. 9 § MB, Villingsbergs skjutfält. Enligt översiktsplanen önskar kommunen att skjutfältets verksamhet samordnas med friluftslivets intressen, så länge Villingsbergs skjutfält bedöms som riksintresse för totalförsvaret. Översiktsplanen ger därmed fortfarande intrycket att Villingsbergs skjutfält kommer att avvecklas på sikt. Att ett område har klassats som riksintresse betyder att det ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Inom fältet kan olika övningsmoment genomföras med skarp ammunition från flera skjutområden samtidigt och med riskområden belägna inom fältets egna gränser. Därtill sker samövningar med flygförband. Denna typ av övningar kan enbart genomföras på särskilt anordnad mark som fritt kan disponeras av Försvarmakten. Det är därför väsentligt att skjutfältets funktion skyddas och bibehålls. Försvarmakten anser därför inte att friluftsliv och naturturism ska marknadsföras mot Villingsbergs skjutfält då detta riskerar att påtagligt skada riksintresset samt innebära en risk för allmänheten.

En förutsättning för att tillgodose riksintressen för totalförsvarets militära del är att vissa typer av ärenden remitteras till Försvarmakten för bedömning huruvida påtaglig skada kan ske på ett riksintresseanspråk. Exempelvis ska alla plan- och lovärenden inom influensområden remitteras till Försvarmakten. Influensområdet till Villingsbergs skjutfält framgår inte av översiktsplanen. Det behöver även framgå av översiktsplanen att samråd ska ske med Försvarmakten vid utpekande av friluftsområden, naturreservat och liknande i anslutning till eller inom riksintresset Villingsbergs skjutfält. Vidare behöver det framgå att hela landets yta är samrådsområde för höga objekt då höga objekt kan riskera att påtagligt skada riksintressen för totalförsvarets militära del som omfattas av sekretess. Försvarmakten ska därför kontaktas i tidigt skede vid exempelvis vindkraftsetablering oavsett vad översiktsplanekartan visar.

Länsstyrelsen anser att kommunens ställningstaganden gällande Villingsbergs skjutfält inte tillgodoser riksintresset för totalförsvaret. Se även yttrande från Försvarmakten.

***Kommentar:** Beträffande de ställningstaganden som rör Villingsbergs skjutfält har Örebro kommun en annan ståndpunkt än Länsstyrelsen och Försvarmakten. Örebro kommun har både förståelse och respekt för riksintresset för totalförsvaret, men för Örebro kommun är även friluftslivet och de höga naturvärdena i Kilsbergen mycket värdefulla.*

Örebro kommun ser positivt på att allmänheten bereds möjlighet att nyttja delar av skjutfältet för friluftsliv, under tider då fältet inte används för militär verksamhet. Örebro kommun önskar dock att befintliga rekreationsområden som faller inom riksintressegränsen, men utanför den gräns där avlysningen sker, alltid ska kunna vara tillgängliga för allmänheten. Utanför denna gräns men inom riksintresseområdet, exempelvis runt Falkasjön och Gårdsjön, finns befintliga spårssystem och rekreationsområden som kommunen har investerat i under en längre tid i samförstånd med Försvarmakten.

Vissa justeringar har skett efter utställningen för att i någon mån tillmötesgå synpunkter från Länsstyrelsen och Försvarmakten. I kartan har riksintressets influensområde lagts till och information om att plan- och lovärenden inom området ska remitteras till Försvarmakten finns tillagd i samtliga karttytor inom influensområdet. Även i textavsnitt uppmärksammas detta. Ställningstagandena som omfattar Villingsberg har justerats för att tydliggöra Örebro kommuns vilja och långsiktiga framtidsyn för området.

Miljö kvalitetsnormer

Länsstyrelsen anser att behovet av dagvattenhantering i ett större sammanhang i Munkatorpsområdet och kopplingen till miljö kvalitetsnormer för vatten behöver förtydligas i översiktsplanen. Länsstyrelsen påtalade detta vid samrådet, informationen som har lagts till finns dock endast i en kort mening för två verksamhetsområden i karttjänsten. Se även under rubriken *Dagvatten*.

Kommentar: Texterna till samtliga ytor i kartan vid Munkatorps verksamhetsområde har fått en förtydligande formulering. Av formuleringen framgår behovet av dagvattenhantering i Munkatorpsområdet och kopplingen till miljö kvalitetsnormer för vatten för Hjälmarens-Hemfjärden samt Natura 2000-området söder om verksamhetsområdet. Revideringarna bedöms som små då de inte påverkar angiven markanvändning.

Landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS)

Enligt översiktsplanen är kommunen positiv till att ta fram så kallade LIS-områden för utveckling av bostäder vid orter som är belägna i de kommunala eller lokala utvecklingsstråken och har vattenkontakt. Kommunen är även positiv till att ta fram LIS-områden med inriktning mot fritid och turism.

Utpekande av LIS-områden kräver en särskild prövning som antingen kan göras i översiktsplanen eller i ett tillägg till översiktsplanen. Kommunen har i översiktsplanen presenterat förslag till områden som bör utredas som LIS-områden. Länsstyrelsen bedömer att de föreslagna områdena kan ha förutsättningar att uppfylla kriterierna för LIS-områden. Eftersom kommunen har valt att inte peka ut LIS-områden i översiktsplanen kan inte Länsstyrelsen ta ställning till om de områden som kommunen avser att utreda är lämpliga som LIS-områden.

Kommentar: Efter utställningen har ställningstagandet om LIS-områden kompletterats med information om att de slutliga LIS-områdena ska utses utifrån de kriterier som anges i Miljöbalken.

Mellankommunala frågor

Länsstyrelsen är positiv till att kommunen bl.a. lyfter järnvägen mellan Oslo och Stockholm som en viktig regional fråga. En tågförbindelse på stråket Stockholm-Oslo via Örebro är en betydelsefull utvecklingsfråga för länet för att bidra till utvidgade arbetsmarknadsregioner och ett ökat kollektivtrafikresande. Tågförbindelsen skulle även få positiva effekter på miljön då både korta och längre resor längs stråket kan genomföras hållbart med kortare restider än idag.

I förslaget till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 pekas stråket mellan Stockholm och Oslo ut som en brist. Trafikverkets slutrapport från åtgärdsvalsstudien för stråket Stockholm-Oslo presenterades i november 2017 och anger bl.a. behov av en ny järnvägslink mellan Örebro och Kristinehamn, den s.k. Nobelbanan, med målar 2040. Linjesträckning för den nya länken, nya stationslägen och anslutningspunkter till befintlig infrastruktur har inte närmare studerats i åtgärdsvalsstudien. Den fortsatta processen efter åtgärdsvalsstudien är inte fastslagen men fortsatta fördjupade utredningar, samverkan och samordnad planering föreslås. I översiktsplanen anges en föreslagen sträckning av ny järnväg genom Örebro kommun vilket ger en bra grund till att fortsätta med en utveckling och planering av det framtida stråket. Länsstyrelsen tar dock i nuläget inte ställning till den föreslagna sträckningen då planeringsförutsättningar behöver tydliggöras vidare i enlighet med kommande planläggningsprocesser.

Översvämning

Örebro är av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) identifierad som ett av 18 områden i landet med betydande översvämningrisk. Utifrån förordningen om översvämningrisker genomförs ett kontinuerligt arbete för att hantera dessa risker av kommunen och olika myndigheter. Tack vare att Örebro är ett utpekade område har kommunen fått tillgång till mer detaljerade översvämningsskarteringar. Länsstyrelsen står fast vid att översiktsplanen behöver kompletteras med information om detta arbete och att texten om förordningen om översvämningrisker bör utvecklas i översiktsplanen.

Markanvändning och flöden

Länsstyrelsen vidhåller att det beräknade högsta flödet (BHF) bör användas för planering av samhällsfunktioner av betydande vikt eller riskobjekt utanför Örebro tätort. Detta i enlighet med de rekommendationer som ges i rapporten *Översvämningrisker i fysisk planering* som Länsstyrelsen i Örebro var med och tog fram 2006. När det gäller användningen av BHF finns samma rekommendationer i övriga delar av landet, bl.a. i rapporterna:

- *Rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå längs vattendrag och sjöar i Stockholms län*, Länsstyrelsen i Stockholm, 2017
- *Stigande vatten*, Länsstyrelserna i Västra Götaland och Värmland, 2012

- *Klimatanpassad vattenplanering*, Länsstyrelsen i Skåne, 2012

Användningen av BHF är alltså en generell riktlinje som används i hela landet och att använda en lägre risknivå, som exempelvis ett 1 000-årsflöde, hör till undantagsfallen. I Örebro tätort motiveras det undantaget av den speciella situationen som råder där, men det gäller alltså inte i övriga delar av kommunen. I Örebro stad finns ganska lite mark som inte skulle översvämmas av BHF, vilket motiverar ett användande av 1 000-årsflödet som gräns för planeringen av vissa verksamheter. I övriga delar av kommunen finns dock inte någon anledning att placera samhällsviktiga verksamheter på mark med översvämningsrisk. Att man inom arbetet med risk- och sårbarhetsanalyser använder 1 000-årshändelser för olika samhällsrisker har i det här sammanhanget ingen betydelse. Om man använder BHF för planeringen i Stockholm och Göteborg bör man även kunna göra det utanför Örebro tätort, exempelvis i Odensbacken. Utöver detta finns i *Riskhanteringsplan för Örebro*, Länsstyrelsen i Örebro, 2015, resultatmål som innebär att högprioriterade samhällsfunktioner av betydande vikt (där särskilt universitetssjukhuset, polishuset och Skebäcks avloppsreningsverk utpekats som exempel) inte ska anläggas så att de riskerar att påverkas av översvämningsrisker oavsett återkomsttid, alltså även BHF. Riskhanteringsplanens resultatmål är centrala i arbetet enligt förordningen om översvämningsrisker och anger en önskad nivå på förmågan att hantera en översvämningsrisk och en precisering av vilken påverkan på samhället som kan accepteras.

I översiktsplanen anges bl.a. följande ställningstagande: *nya samhällsfunktioner av betydande vikt ska endast tillkomma inom områden med viss sannolikhet för översvämningsrisk (inom 1 000-årsflöde) om det innebär en komplettering till eller expansion av redan befintliga strukturer eller om det inte finns någon annan lämpligare alternativ lokaliseringsalternativ. Länsstyrelsen anser inte att det är lämpligt med ett undantag som medger en placering av nya samhällsfunktioner av betydande vikt inom områden med viss sannolikhet för översvämningsrisk (inom 1 000-årsflöde) enbart för att annan lokaliseringsalternativ inte är möjlig. En sådan lokaliseringsalternativ bör endast vara möjlig om åtgärder som undanröjer risken eller väsentligt minskar konsekvenserna genomförs, vilket framgår av övriga ställningstaganden. Dessutom bör det tydliggöras att detta ställningstagande enbart gäller för Örebro tätort då lokaliseringsalternativ av samhällsfunktioner av betydande vikt i övriga delar av kommunen bör utgå från BHF.*

Länsstyrelsen har ett tillsynsansvar för vissa statliga och mellankommunala intressen och ska enligt plan- och bygglagen överpröva och upphäva en detaljplan om en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till risken för översvämningsrisk. Länsstyrelsen vill därför understryka att översvämningsproblematiken behöver lösas på ett tillfredsställande sätt i detaljplaneringen för att områden med översvämningsrisk ska vara lämpliga för bebyggelse. Vilka åtgärder som kan bli aktuella för att undanröja eller minska konsekvenserna av översvämningsrisken behöver utredas i varje enskilt ärende, förslagsvis i en riskanalys.

Kartor

Karttjänsten är otydlig med vilka flöden som visas. I förklaringen till skiktet *Översvämningsrisk* anges att kartan visar 100-årsflöde och 1 000-årsflöde, men om man klickar i kartan står det att det är 200-årsflöde och 1 000-årsflöde som visas. Länsstyrelsen anser att 100- eller 200-årsflödet samt BHF bör redovisas inom hela kommunen eftersom dessa flöden är av betydelse inom samhällsplaneringen. I Örebro tätort bör även 1 000-årsflödet redovisas.

I kartan har 1 000-årsflödet i Örebro tätort ersatts av 200-årsflödet på en sträcka i nedre delen av Lillån på grund av de felaktigheter som upptäckts i karteringen för 1 000-årsflödet. Länsstyrelsen vill uppmärksamma att samma problem även finns i Svartån nedströms Slussen. Vidare saknas översvämningskarteringen av Täljeån i kartan trots att den står med bland de underlag som ska visas i kartan.

***Kommentar:** Kommunen har i arbetet med utbyggnadsområden utgått från beräknat högsta flöde utanför tätorten i det fall kartering har funnits. Kommunen visade i utställningsskedet en generaliserad kartbild över översvämningsriskerna. I enlighet med Länsstyrelsens yttrande har nu kartunderlaget kompletterats för att visa ett mer komplett faktaunderlag, och teckenförklaringen har korrigerats. Ställningstaganden i textavsnittet "Översvämnning" har arbetats om.*

Genom dessa ändringar tillgodoses de brister som Länsstyrelsen påpekat. Då ändringen inte påverkar markanvändningen utan endast handlar om att förtydliga ett faktaunderlag gör kommunen bedömningen att omarbetningen är att betrakta som mindre ändring.

Örebro kommun vill dock uppmana de statliga myndigheterna att samordna sin syn på hur BHF bör eller inte bör tillämpas i förhållande till andra risker i sambället och myndigheters och kommuners risk- och sårbarhetsanalyser. Föreskrifter om RSA och förarbetena kring lagen om extraordinära händelser pekar på vikten av att inte planera för vissa risker mer än andra. I dialog med MSB och Boverket har kommunens säkerhetsamordnare fått uppfattningen att BHF bara bör användas i brist på bättre underlag och samtidigt som andra risker och förutsättningar vägs in i avgörandet. Vi har också fått motstridiga uppgifter från olika kompetenser inom Länsstyrelsen; från de som arbetar med översvämningsdirektivet och de som arbetar med RSA.

Vidare önskar kommunen att Länsstyrelsen i Örebro är konsekventa i sin användning av begreppet "låg sannolikhet" eftersom det i Länsstyrelsens Risk- och sårbarhetsanalys definierat till återkomsttider på 100 år medan det i detta sammanhang används för att beskriva återkomsttider på uppskattningsvis tusentals år.

Dagvatten

När det gäller verksamhetsområdet i närheten av Munkatorps trafikplats behöver dagvattenutredningar och dagvattenhantering presenteras mer detaljerat med tanke på eventuell påverkan på Natura 2000-området och på miljökvalitetsnormer för vatten för Hjälmarens-Hemfjärden. Länsstyrelsen anser att dessa frågor är centrala vid exploatering i närheten av Munkatorps

trafikplats och anser därför att detta behöver förtydligas i översiktsplanen. Se även under rubriken *Miljö kvalitetsnormer*.

Kommentar: *Texterna till samtliga ytor i kartan vid Munkatorps verksamhetsområde har fått en förtydligande formulering. Av formuleringen framgår behovet av dagvattenhantering i Munkatorpsområdet och kopplingen till miljö kvalitetsnormer för vatten för Hjälmarren-Hemfjärden samt Natura 2000-området söder om verksamhetsområdet. Revideringarna bedöms som små då de inte påverkar angiven markanvändning.*

Ras och skred

Länsstyrelsen anser att även om ras och skred inte är ett problem i kommunen på det sättet att kartor nödvändigtvis måste vara med i översiktsplanen är det viktigt att planen innehåller ställningstaganden för hur kommunen generellt avser att hantera ras- och skredrisker i efterföljande planläggning.

SGU har nyligen tagit fram ett GIS-skikt över potentiella skredområden, *Förutsättningar för skred i finkornig jordart*, som är en mer avancerad analys än den GIS-analys som Länsstyrelsen tog fram 2013, *Ras- och skredrisker i Örebro län, 2013:37*. Den ger alltså ett bättre underlag när det gäller skredrisk än Länsstyrelsens kartering, den innehåller dock inte information gällande rasrisker vilket ingår i Länsstyrelsens kartering. Karteringarna kompletterar därför varandra. SGU:s GIS-skikt finns som karttjänst på webbplatsen: <http://gis.swedgeo.se/rasskrederosion/> samt även i Länsstyrelsens webbGIS och via geodatasamverkan.

Kommentar: *Antagandehandlingen har i kapitel Miljörisker kompletterats med ett nytt avsnitt om ras och skred. Där tydliggörs hur kommunen har för avsikt att hantera frågorna i kommande planeringskedan. Justeringen påverkar inte innehåll och ställningstaganden i övrigt i översiktsplanen och kan därför betraktas som en liten ändring.*

Statliga och mellankommunala intressen

Sjöfartsverket

Se bifogat yttrande.

Tillväxtverket

Se bifogat yttrande.

Svenska kraftnät

Se bifogat yttrande.

Trafikverket

Se bifogat yttrande.

Försvarsmakten

Se bifogat yttrande.

Övriga remissinstanser

Jordbruksverket har meddelat att de inte har möjlighet att lämna synpunkter i ärendet. SGU, Havs- och Vattenmyndigheten, Länsstyrelsen i Södermanlands län och Länsstyrelsen i Västmanlands län har meddelat att de avstår från att yttra sig i ärendet. LFV, Länsstyrelsen i Östergötlands län och Skogsstyrelsen har inget att erinra i ärendet.

Översiktsplanen har även remitterats till Energimyndigheten som inte inkommit med svar.

Råd enligt 2 kap. PBL

Digital översiktsplan

Länsstyrelsen vidhåller de synpunkter som framfördes i samrådsyttrandet gällande digital översiktsplan. Länsstyrelsen är tacksam för den dialog som har förts med kommunen efter samrådet i form av avstämningsmöte. Det är även bra att Länsstyrelsen har fått anpassat material för att underlätta handläggningen under utställningen, bl.a. i form av textfil av samrådsförslaget. Trots detta försvåras Länsstyrelsens roll och ansvar av det digitala upplägget som enbart finns tillgängligt på en webbplats. Även med en omfattande resursinsats finns en osäkerhet och oro för att missa väsentligheter i planen. Länsstyrelsen är positiv till att kommunen kommer att ta fram antagandehandlingen även som PDF. Det hade dock varit önskvärt om planförslaget redan till utställningen hade tagits fram i det formatet så att Länsstyrelsen fått möjlighet att yttra sig över det.

***Kommentar:** Kommunen är införstådd med att Länsstyrelsens roll och ansvar i samråd och utställning försvåras av det digitala upplägget, medan det blir ett mer användbart verktyg i tillämpningen för andra parter. Länsstyrelsen fick ett anpassat material för att underlätta handläggningen under utställningen. En utvärderingsrapport om beldigital översiktsplan har tagits fram och kommunen kommer att hålla fast vid att presentera översiktsplanen som ett digitalt verktyg på webben. Däremot finns det juridiska frågor kring arkivering och eventuella domstolsprövningar som gör att antagandehandlingen även kommer att tas fram som PDF.*

Aktuella fördjupningar av översiktsplanen

Till gällande översiktsplan från 2010 finns fem fördjupningar, dvs. ändringar, som har gjorts av översiktsplanen. En ny översiktsplan upphäver fördjupningar som har antagits tidigare. Enligt förslaget till ny översiktsplan ska dock dessa fördjupningar fortsätta att gälla även efter att den nya översiktsplanen har antagits. Enligt översiktsplanen kommer dock fördjupningen för Långenområdet och fördjupningen av VINNA-området (Tysslinge, Latorp, Vintrosa, Lanna och Hidinge) att ändras i samband med att översiktsplanen antas.

Länsstyrelsen har inte möjlighet att granska fördjupningarna inom ramen för granskningen av den nya översiktsplanen, vilket framfördes i samrådsyttrandet. Det innebär att Länsstyrelsen inte har möjlighet att bedöma om de är aktuella utifrån statliga intressen och nuvarande lagstiftning. Länsstyrelsen har dock i samband med detaljplaneläggning påtalat att fördjupningen för Ekeby Almby bör ses över, dels eftersom kommunen gjort avsteg från fördjupningen i samband med detaljplaneläggning, dels eftersom trafikfrågorna på ett tydligare sätt bör lyftas och sättas in i ett helhetsperspektiv för området.

Länsstyrelsen har inga synpunkter på ändringarna i fördjupningen för Långenområdet. Två av de nya utbyggnadsområdena som föreslås i fördjupningen av VINNA-området (Tysslinge, Latorp, Vintrosa, Lanna och Hidinge) riskerar däremot att inte tillgodose riksintresset för naturvården, Latorpsplatsån, se även under rubriken *Riksintresse för naturvården*.

***Kommentar:** Kommunen har för avsikt att se över fördjupningen av Ekeby-Almby vilket tydliggörs i plankartan där området markeras som utredningsområde.*

Ett förtydligande har gjorts i texterna tillhörande två nya utbyggnadsområdena i VINNA-området där det framgår att hänsyn ska tas till befintliga naturvärden och värdefulla lövskogar.

Vindkraft

De områden som kommunen redovisar som möjliga och lämpliga områden för vindkraft härrör från arbetet med den gällande översiktsplanen från 2010. Kommunen har valt att inte göra någon utförlig analys av om områdena fortfarande är aktuella utan har istället gjort en översyn av vindkraftsområdena, justerat några ytor samt tagit bort några områden som står i konflikt med kommunens ställningstaganden. Kommunen understryker att de utpekade vindkraftsområdena inte ska anses som fullständiga, utan det krävs fortsatta utredningar för att konstatera om det är lämpligt att etablera vindkraft. Det anges även att kommunen framöver behöver ta ställning till vilka av de utpekade områdena som är mest lämpliga för vindkraftsetableringar.

Länsstyrelsen är positiv till att möjliga vindkraftsområden inom Villingsbergs och Bofors skjutfält har tagits bort samt att kommunen har justerat ytan på områden som anses möjliga för vindkraftsetableringar i Kilsbergen med anledning av friluftslivets intressen. Det är även bra att ett område söder om Brevens Bruk har justerats med hänsyn till blivande naturreservat samt att några specifika motstående intressen, såsom närhet till bostäder, påverkan på landskapsbild samt höga natur- och friluftsvärden, har lyfts på ett tydligare sätt i kommunens ställningstaganden.

Länsstyrelsen anser dock att det är problematiskt att i översiktsplanen peka ut möjliga och lämpliga områden för vindkraft utan att göra en utförlig analys. Översiktsplanen ska ange inriktningen för den långsiktiga mark- och vattenanvändningen och är ett verktyg för att sätta enskilda frågor om den fysiska miljön i ett större perspektiv. Översiktsplanen är därmed ett bra instrument för att bl.a. analysera möjliga och lämpliga områden för vindkraft i relation till annan markanvändning och bebyggelse.

De kriterier som ligger till grund för de utpekade vindkraftsområdena överensstämmer inte med rekommendationerna som anges i aktuella planeringsunderlag, t.ex. vad gäller avstånd mellan bostäder och vindkraft samt kyrkor och vindkraft. Det är även oklart vilken vindkartering som har använts i analysen och vilken höjd på vindkraftverk som avstånden till vägar och järnvägar utgår från. De utpekade vindkraftsområdena sammanfaller även i vissa fall med utvecklingsområden på landsbygden där kommunen, enligt översiktsplanen, vill främja bebyggelseutveckling. Ett flertal områden som anges som lämpliga för vindkraft ligger dessutom inom ett område som enligt Länsstyrelsens vägledning¹ kring etablering av vindkraft behöver genomgå en Natura 2000-prövning. Dessa områden bör därför inte anges som lämpliga områden för vindkraft då motstående intressen finns.

Utpekandet av vindkraftsområden behöver föregås av en utförlig analys utifrån aktuella planeringsunderlag samt utifrån den föreslagna markanvändningen i översiktsplanen. En sådan analys har inte gjorts. Länsstyrelsen tar därför inte ställning till de utpekade områdena för vindkraft. Om kommunen inte har möjlighet att genomföra en utförlig analys inom ramen för framtagande av översiktsplanen bör planeringsfrågan utgå och istället behandlas i ett tillägg till översiktsplanen.

***Kommentar:** Länsstyrelsen rekommenderar att avsnittet om vindkraft utgår på grund av att kommunen inte har haft möjlighet att genomföra en tillräckligt utförlig analys inom ramen för revideringen av översiktsplanen. Örebro kommun följer Länsstyrelsens rekommendation och lyfter ur de huvudsakliga delarna i vindkraftsavsnittet ur översiktsplanen. Ett nytt ställningstagande har tillkommit där det framgår att en ny vindkraftskartläggning ska göras.*

Strandskydd

I översiktsplanen anger kommunen ställningstaganden kring när dispens ska kunna ges från strandskyddet. Länsstyrelsen vidhåller de synpunkter som framfördes i samrådsyttrandet gällande digital översiktsplan och vill därför återigen uppmärksamma att två förutsättningar ska vara uppfyllda för att dispens ska kunna ges från någon av de åtgärder som är förbjudna inom strandskyddsområde enligt 7 kap. 15 § MB:

1. Det ska finnas så kallade särskilda skäl enligt 7 kap. 18 § c MB.
2. Syftet med strandskyddet påverkas inte, dvs. djur- och växtlivet påverkas inte på ett oacceptabelt sätt och allmänhetens tillgång till strandområden försämras inte.

Länsstyrelsen vill därtill uppmärksamma att utrymmet för dispens från de förbud som strandskyddet innebär är mycket litet. Strandskyddets syften är långsiktiga och områden som för tillfället verkar vara av begränsat intresse kan bli betydelsefulla i framtiden. I normalfallet bör därför enligt miljöbalkspropositionen 97/98:45 (s. 321) inte ytterligare strandområden tas i anspråk.

¹ Vindkraft i Örebro län – En vägledning kring etablering, Länsstyrelsen i Örebro, 2014:03

Kommentar: Tidigare ställningstaganden om strandskydd har ersatts med ett nytt som förtydligar de förutsättningar som ska vara uppfyllda för att dispens från strandskyddet ska kunna ges.

Jordbruksmark

Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse. Enligt 3 kap. 4 § MB gäller att brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Av översiktsplanen behöver det framgå vilka faktorer kommunen har för avsikt att beakta för att avgöra om viss jordbruksmark är brukningsvärd, vilka samhällsintressen som kan vara starkare samt hur möjligheten att istället ta annan mark i anspråk ska utredas och vilka underlag som behövs för en sådan utredning. En sådan analys bör resultera i en kartredovisning av var samhällsintresset för exploatering är så pass starkt att jordbruksmark ska få tas i anspråk för bebyggelse.

Enligt miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n) innebär planförslaget att en areal omfattande 1 000 ha jordbruksmark tas i anspråk för utbyggnadsområden. Den totala arealen för samtliga utbyggnadsområden beräknas till 3 300 ha, vilket innebär att ca 30 procent av den areal som tas i anspråk för utbyggnad utgörs av jordbruksmark. Det framgår dock inte hur stor andel av kommunens totala jordbruksmark detta motsvarar. Det framgår inte heller vilka konsekvenser detta ger långsiktigt på livsmedelsförsörjningen och hur mycket jordbruksmark som har tagits i anspråk tidigare, med nuvarande översiktsplan. Analysen bör därför vidgas utifrån ett längre perspektiv. I MKB:n anges att kommunen förespråkar en förtätning av befintlig bebyggelse för att begränsa bebyggelsen på jordbruksmark. Det är dock oklart om analysen har bidragit till någon förändring i markanvändningskartan. Det framgår inte heller om alternativa lokaliseringar saknas för utbyggnadsområdena. Vidare är det otydligt vad som ingår i kartskiktet ”bästa åkermarkerna” och hur skiktet har tagits fram.

Länsstyrelsen vill understryka vikten av att jordbruksmarkens värden beaktas i samband med ny bebyggelse och att kommunen vid exploatering utreder möjligheten att exploatera annan mark än jordbruksmark. Det är även viktigt att kvarvarande arealer av jordbruksmark möjliggör ett fortsatt brukande. Risken finns annars att jordbruksmark splittras upp och inte längre kan brukas på ett ekonomiskt hållbart sätt.

Kommentar: Jordbruksmark är en viktig samhällsresurs som ska värnas vilket tydligt framgår i översiktsplanens ställningstaganden om jordbruksmark. Kartlagret för kommunens bästa odlingsmark är dock bristfälligt och behöver uppdateras. Därför avser kommunen att göra en utredning om framtida livsmedelsförsörjning för att få ett bra underlag som utgångspunkt för beslut om eventuell byggnation på jordbruksmark i kommande planering. Utifrån den kunskap och det underlag vi har idag beträffande jordbruksmark, har vi inte

möjlighet att göra någon mer djupgående analys av ianspråktagande av jordbruksmark än den som finns presenterad i miljökonsekvensbeskrivningen.

I kapitlen ”Staden”, ”Mindre tätorter och landsbygd” samt ”Näringsliv” finns ställningstaganden om hur planläggning av ny bebyggelse ska beakta jordbruksmark. Vi anser därför sammantaget att vi i översiktsplanen har tillräckliga ställningstaganden för att idag och i framtiden tillgodose kommunens jordbruksmark i samhällsplaneringen. Örebro kommun önskar ett helhetsgrepp gällande hantering av jordbruksmarken där bland annat Region Örebro län och Länsstyrelsen medverkar.

Naturmiljö

I översiktsplanekartan redovisas ett kartsikt för naturvärden och ett kartsikt för naturreservat. Det framgår dock inte, varken i texten eller i kartan, vad som redovisas i skiktet naturvärden. Alla blivande naturreservat redovisas i skiktet för naturvärden men det saknas fortfarande en redovisning av enskilda biotopskyddsområden som beslutats av Skogsstyrelsen. Dessa bör redovisas i kartan då det är områden som är skyddade. Vidare redovisas inte naturvårdsavtal, nyckelbiotoper och övriga naturvärden, det framgår inte heller någon förklaring till varför dessa inte har tagits med.

Under rubriken ”Skyddade områden” i kapitlet ”Grönstruktur av park, natur och vatten” saknas fortfarande en redovisning och beskrivning av biotoper som omfattas av det generella biotopskyddet och enskilda biotopskyddsområden samt blivande naturreservat.

Kommentar: *Översiktsplanen är inte en redovisning av allt planeringsunderlag som kommunen har att ta hänsyn till. Kommunen har i våra digitala kartsystem tillgång till ett stort antal kartsikt och inventeringar (naturvårdsavtal, nyckelbiotoper, ängs- och hagmark med flera) som används som underlag i all fysisk planering. Kommunen har i översiktsplanens karta gjort ett urval av större sammanhängande områden med naturvärden som redovisas jämte naturreservaten. Att göra ett sådant urval är intentionen i Boverkets förslag till ÖP-modell som kommunen har följt. Boverket menar att ett innehåll på den nivå som länsstyrelsen efterfrågar inte är i den skala som översiktsplanen bär redovisas i och att det enda som kommunen behöver redovisa egentligen är tänkt framtida markanvändning samt riksintressen.*

Teckenförklaringen till nämnda kartsikt har förtydligats.

De som deltagit i Länsstyrelsens beslut

Detta beslut har fattats av länsråd Anna Olofsson med samhällsplanerare Camilla Lund som föredragande. I handläggningen av ärendet har också avdelningschef Anita Norén, enhetschef plan och kultur Malin Rosén, bitr. länsarkitekt Lena Lundkvist, samhällsplanerare Maria Lindström, naturvårdshandläggare Lena Björk och vattenvårdshandläggare Christian Brun deltagit.

Anna Olofsson
Länsråd

Camilla Lund
Samhällsplanerare

Bilagor för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från:

Sjöfartsverket, daterat 2017-11-24

Tillväxtverket, daterat 2017-12-13

Svenska Kraftnät, daterat 2017-12-15

Trafikverket, daterat 2017-12-21

Försvarsmakten, daterat 2018-01-09

Trafikverket

I översiktsplanen markeras området vid flygplatsen ut som ett möjligt område för utbyggnad av verksamheter. Till utställningen har området närmast flygplatsen preciserats från verksamheter till flygplatsanknutna verksamheter. Under samrådsskedet ifrågasatte Trafikverket planerna på verksamheter i området, med anledning att närheten till flygplatsen riskerar att skada riksintresset. Trafikverket vidmakthåller synpunkterna som vi lämnade i samrådet angående verksamheter vid flygplatsen. Vid en eventuell exploatering av verksamheter nära flygplatsen önskar Trafikverket en tidig dialog med kommunen för att säkerställa att riksintresset inte tar skada.

En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) har genomförts för stråket Stockholm – Oslo. I ÅVSn utreds förslag på åtgärder för att öka kapaciteten, punktligheten och trafiksäkerheten. ÅVSn belyser vilka brister som finns och förslag på åtgärder för att lösa bristerna. Trafikverket vill informera att det är en utredning över vad som kan förbättras. Det innebär inte att Trafikverket har beslutat att genomföra projektet. Mer information om ÅVSn för stråket Stockholm – Oslo finns här: <https://www.trafikverket.se/naradig/Orebro/Atgardsvalsstudier/atgardsvalsstudie-straket-stockholm-oslo/>

I kapitel 13.6 *Järnväg* under punkten en ny järnväg för godstransporter bör Banverket ersättas med Trafikverket.

Trafikverket ser gärna även i fortsättningen en dialog i tidigt skede med kommunen vid planering av områden i närheten av Trafikverkets anläggningar. Vidare vill Trafikverket informera att en avsiktsförklaring gällande Örebro Södra är i slutskedet och beräknas skrivas under i januari 2018. Dialog med kommunen gällande Örebro Central är idag i ett tidigt skede.

***Kommentar:** I ytan närmast flygplatsen (befintlig segelflygsverksamhet) som markerats som ett möjligt område för utbyggnad av verksamheter har den förklarande texten förtydligats ytterligare gällande hänsyn till riksintresse för flyget. Textförklaringen för järnvägsreservatet för sträckan österut förbi Elektroskandia har också ändras till sekundärt stråk för att avspegla åtgärdsvalsstudiens intentioner. Örebro kommun ser fram emot fortsatt tidiga dialoger i närhet av Trafikverkets anläggningar.*

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har i ett tidigare skede lämnat ett yttrande till såväl länsstyrelsen i Örebro län som till Örebro kommun (daterat 2017-04-07). Svenska kraftnät kan inte se att de synpunkter vi lämnat har beaktats.

Ärendespecifik information

Stamnätet för el måste synliggöras i översiktsplanen, förslagsvis i det avsnitt som finns om elförsörjning. Svenska kraftnät vill åter uppmärksamma på att markförläggning av högspänningsledningar tillhörande stamnätet sällan är tekniskt möjlig och att frågan om teknikval måste få ägas av Svenska kraftnät. Vid frågor om magnetfält och magnetfältsnivåer vid förlängning av Svenska kraftnäts stamnätsledningar hänvisar vi till vår magnetfältspolicy och understryker att det är Energimarknadsinspektionen som beslutar om koncession för elledningar, såväl

för nya anläggningar som vid förlängning av befintliga. Det är sålunda inte en kommunal fråga att bestämma.

I och med att stamnätet är essentiellt planeringsunderlag framför Svenska kraftnät åter att stamnätsanläggningar behöver synliggöras i översiktsplanens kartunderlag. Stamnätet för el finns att hämta via Geodataportalen, se vidare information nedan.

Svenska kraftnät vill också påpeka att den del av översiktsplanen som nämner totalförsvaret, pratar primärt om den militära delen, det vill säga Försvarsmaktens roll inom totalförsvaret. Totalförsvaret består av militärt försvar och civilt försvar. Civilt försvar är den verksamhet som ansvariga aktörer genomför i syfte att göra det möjligt för samhället att hantera situationer då beredskapen höjs. Verksamheten bedrivs av statliga myndigheter, kommuner, landsting, privata företag och frivilligorganisationer. Målet för det civila försvaret är:

- > värna civilbefolkningen,
- > säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna och
- > bidra till Försvarsmaktens förmåga vid ett väpnat angrepp eller krig i vår omvärld.

Viktiga aktörer i arbetet är MSB, länsstyrelserna samt de bevakningsansvariga myndigheterna som återfinns i bilagan till förordningen (2015:1052) om krisberedskap och bevakningsansvariga myndigheters åtgärder vid höjd beredskap.

Elförsörjningen är ett prioriterat område för totalförsvaret, vilket medför att såväl stamnät som region- och lokalnät utgör essentiella delar av totalförsvaret. Svenska kraftnäts beredskapsarbete riktar sig till att bidra till Försvarsmaktens förmåga, men även till att säkerställa elförsörjningen i det civila samhället. Som elberedskapsmyndighet verkar Svenska kraftnät för att hela den svenska elförsörjningen har beredskap för händelser som krig, terrorhandlingar och jordbävningar. Mer information rörande totalförsvarets civila del återfinns på Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps hemsida, www.msb.se. Svenska kraftnät är delaktiga i arbetet för att stärka krisberedskapen inom samverkansområdet teknisk infrastruktur. Vårt krisberedskapsarbete riktar sig till att bidra till Försvarsmaktens förmåga, men även till att säkerställa elförsörjningen i det civila samhället. Stamnätet, likväl som region- och lokalnät utgör en essentiell del av totalförsvaret. Som elberedskapsmyndighet arbetar Svenska kraftnät med att tillgodose elförsörjningen i landet vid höjd beredskap, vilket regleras i lagen (1992:1403) om totalförsvaret och höjd beredskap. Kompletterande bestämmelser ges i förordning (1997:294) om elberedskap och i föreskrifter utfärdade av Svenska kraftnät. Mer information rörande Totalförsvarets civila del återfinns på Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps hemsida, www.msb.se

Svenska kraftnät vill slutligen poängtera att vi i det tidigare yttrande framförde att det är frågan om teknikval för nya stamnätsledningar som ägs av Svenska kraftnät. Att det som i samrådsredogörelsen verkar att vi menat att framtida

planerade stamnätsledningar ska ägas av Svenska kraftnät är självklart då Svenska kraftnät är den myndighet i Sverige som driver transmissionsnätet, stamnätet för el, precis som att Trafikverket är den myndighet som planerar för och förvaltar statliga vägar och järnvägar i Sverige.

Svenska kraftnät vill informera om att våra anläggningsobjekt finns att hämta via Geodataportalen, www.geodata.se som WMS eller som en shape-fil.

Informationen innehåller den geografiska positionen för Svenska kraftnäts ledningar, stolpar, stationer och stationsområden. Utöver den geografiska positionen finns uppgifter om förläggningssätt (luftledning, kabel etc.) och spänningsnivå för våra ledningar.

Vid produktion av kartor där Svenska kraftnäts geografiska anläggningsinformation används ska följande copyrighttext framgå:
”©Affärsverket svenska kraftnät”.

Ytterligare information rörande samhällsplanering i närheten av våra anläggningar återfinns i skriften Elnät i fysisk planering och Vägledning för verksamhet vid markförlagd kabel i stamnätet. För övergripande information rörande Svenska kraftnäts framtida planer för stamnätet för el hänvisar vi till Systemutvecklingsplan 2018-2027. Dessa dokument finns publicerade på vår webbplats, www.svk.se.

***Kommentar:** I en översiktsplan behöver avvägningar göras i hur mycket information som kartan ska visa. Stamnätet för el ingår i kommunens planeringsunderlag i den dagliga planeringen men kommunen anser inte att nätet behöver ingå i översiktsplanen. Ingen ändring har gjorts i översiktsplanen.*

Försvarsmakten

Försvarsmakten har följande att erinra i rubricerat ärende:

Av en översiktsplan ska det framgå hur kommunen avser att tillgodose riksintressen. En förutsättning för att tillgodose riksintressen för totalförsvarets militära del är att vissa typer av ärenden remitteras till Försvarsmakten för bedömning huruvida påtaglig skada kan ske på ett riksintresseanspråk. Försvarsmakten önskar därför fortsatt att kommunen i översiktsplanen tydliggör vilka typer av ärenden som ska remitteras till myndigheten. Exempelvis ska alla plan- och lovärenden inom influensområden samt samtliga höga objekt remitteras till Försvarsmakten.

Försvarsmakten motsätter sig Örebro kommuns förslag till förändrande riksintressen för Försvarsmakten och till kommunens ställningstagande att Villingsberg skjutfält långsiktigt ska avvecklas (se kap 4 riksintressen, förslaget till översiktsplan som ligger online på kommunens hemsida 2018-01-08) – även om detta ställningstagande enligt samrådsredogörelsen 2017-10-26 (sid 31) skulle arbetas om. Dock så skriver kommunen på sid 39 i samrådsredogörelsen att det långsiktiga målet trots allt är att avveckla skjutfältet.

Försvarsmakten motsätter sig vidare även att ändra skjutfältsgrensarna samt övningsfrekvenser inne på hela skjutfältet (inkl. områden som Gilsåsjön, Axsjön, Storstenshöjden och Ånnaboda) för att främja allmänhetens tillträde till

området. Försvarsmakten anser inte att friluftsliv och naturturism ska marknadsföras mot Villingsberg skjutfält (eller den del av Kilsbergen som ligger inne på militärt område), detta då OXA (oexploderad ammunition) finns på ett flertal platser inne på dessa områden.

OXA är en restprodukt av den militära verksamheten som pågår inne på skjutfältet och utgör en risk för alla, speciellt för allmänheten som inte alltid har kunskap om militär ammunition och projektiler eller hur de fungerar.

Försvarsmakten håller med Länsstyrelsen i samrådsredogörelsen 2017-10-26 och önskar att kommunen skriver in i översiktsplanen att samråd ska ske med Försvarsmakten vid bildandet av naturreservat samt övriga nationella skyddsformer (t.ex. Natura 2000, Art- och habitat direktivet, Vattenskyddsområden mm.)

Kommentar: *Beträffande de ställningstaganden som rör Villingsbergs skjutfält har Örebro kommun en annan ståndpunkt än Försvarsmakten och Länsstyrelsen.*

Örebro kommun har både förståelse och respekt för riksintresset för totalförsvaret, men för Örebro kommun är även friluftslivet och de höga naturvärdena i Kilsbergen mycket värdefulla. Referensen som Försvarsmakten anger för ställningstagandet om att Villingsbergs skjutfält långsiktigt ska avvecklas, är en hänvisning till ställningstagande i gällande översiktsplan från år 2010. Ställningstagandet är omarbetat efter samråd och även efter utställning. Eftersom riksintresset är upprättat av staten så har Örebro kommun inte rådighet i frågan om riksintressets framtida utveckling.

Örebro kommun ser positivt på att allmänheten bereds möjlighet att nyttja delar av skjutfältet för friluftsliv, under tider då fältet inte används för militär verksamhet. Örebro kommun önskar dock att befintliga rekreationsområden som faller inom riksintressegränsen, men utanför den gräns där avlysningen sker, alltid ska kunna vara tillgängliga för allmänheten. Utanför denna gräns men inom riksintresseområdet, exempelvis runt Falkasjön och Gårdsjön, finns befintliga spårsystem och rekreationsområden som kommunen har investerat i under en längre tid i samförstånd med Försvarsmakten.

Vissa justeringar har skett efter utställningen för att i någon mån tillmötesgå synpunkter från Försvarsmakten och Länsstyrelsen. I kartan har riksintressets influensområde lagts till och information om att plan- och lovärenden inom området ska remitteras till Försvarsmakten finns tillagd i samtliga karttytor inom influensområdet. Även i textavsnitt uppmärksammas detta. Ställningstagandena som omfattar Villingsberg har justerats för att tydliggöra Örebro kommuns vilja och långsiktiga framtidssyn för området.

Se även kommentar till Länsstyrelsens yttrande i frågan om riksintresse för totalförsvarets anläggningar.

Askersunds kommun

Askersunds kommun tackar för möjligheten att påverka översiktsplanen och vill gratulera till ett dokument med god framåtanda och lättillgänglig modell för presentation.

Pendling och Örebro roll som regionens mötesstad Örebro kommun är beroende av in- och utpendling av arbetskraft. Detta gör att det är angeläget att kommunikationerna funderar i ett hela resan-perspektiv. Översiktsplanen lyfter fram behovet av bytespunkter mellan cykel/bil/kollektivtrafik men vi anser att man bör förtydliga behovet av lösningar för personer som skall ta sig till och från hem/arbete och möten i staden.

Om man satsar på att minska bilåkandet i de centrala delarna av Örebro till förmån för buss och cykel måste de som är tvingade att använda bil ges bra lösningar att parkera i utkanten av staden för att ta sig den sista biten genom tätt gående lösningar som BRT (Bus Rapid Transit) eller liknande. I förslaget till linjer i den utredning som gjorts för BRT i Örebro passerar E20 på två punkter. Om man vill skapa ett bilfritt centrum bör man i översiktsplanen överväga etablering av parkeringar nära E20 vid dessa, där man kan ställa bilen och åka in i staden via BRT, kanske med en del av parkeringsbiljetten som BRT-biljett.

Örebro som regional motor

Vi uppskattar att Örebro kommun omnämner regionens mindre kommuner som en resurs och att man talar om både privatpersoners och företagsetableringar som viktiga både i den egna och i andra kommuner. Översiktsplanen visar på en ambition att ta ansvar för att vara regionens naturliga centrum för viktiga strukturella funktioner som kvalificerad vård, högre utbildning och liknande.

Vi vill också ge Örebro kommun en eloge för satsningarna på kultur. Askersunds kommun har ett stort intresse av olika former av samarbete inom denna sektor och ser fram emot framtida kontakter.

Med sikte på fortsatta gemensamma framgångar och god regional samverkan!

***Kommentar:** Att erbjuda bra alternativ att byta mellan olika färdmedel är viktigt, inte minst i den växande staden, där anspråken på marken ökar och allt fler resor behöver ske med mer yteffektiva transportmedel. I översiktsplanen finns ett ställningstagande som lyder: "Kommunen ska i samverkan med Region Örebro län utreda strategiska platser för pendlarparkering, för byte mellan bil, kollektivtrafik och cykel". Arbetet har ännu inte påbörjats.*

Karlstads kommun

Kommunledningskontoret ser det som positivt att Karlstads kommun har beretts möjlighet att yttra sig över Örebro förslag till ny översiktsplan. Förslaget till ny översiktsplan upplevs i sin digitala form som intresseväckande, och visar vilka utmaningar och möjligheter som finns i den framtida utvecklingen av kommunen.

Avståndet mellan Karlstad och Örebro är ca 100 km. De samarbeten som sker mellan Örebro och Karlstad kommun inom ramen för den fysiska planeringen, handlar till största delen om kommunikations- och infrastrukturfrågor, och syftar till att knyta de två arbetsmarknadsregionerna närmare varandra. De samarbeten som idag sker inom E18-gruppen, och i det gemensamma bolaget Oslo-Stockholm 2.55, är av stor vikt för Karlstad.

Att minska restider och förbättra kommunikationerna mellan våra kommuner, är viktigt för den framtida kompetensförsörjningen, för att vidga människors arbetsmarknad och också för att öka människors möjligheter att studera vid något av respektive stads universitet.

Kommunledningskontoret ser det som positivt att Örebro kommun inte bara fokuserar på ett närmande till Mälardalsregionen, utan att man också vänder blickarna väster ut. Kommunledningskontoret ser det som väsentligt att de bägge kommunerna fortsätter samverka inom E18-gruppen och bolaget Oslo-Stockholm 2.55 kring kommunikations- och infrastrukturfrågor, och att också dessa samarbeten efterhand gemensamma behov uppstår, kan utvecklas till att gälla även andra tillväxtrelaterade frågeställningar.

***Kommentar:** Örebro kommun ser samarbetet inom E18-gruppen och Oslo-Stockholm 2.55 som mycket viktigt. Framförallt kan järnvägsfrågan mellan Stockholm-Oslo vara av väldigt stor vikt, både strukturbildande och arbetsmarknadsregionsmässigt, för både Örebro och Karlstad varför vi ser den frågan som en av de största i översiktsplanen. Det är positivt att Karlstads kommun verkar ha samma inställning i frågorna.*

Kristinehamns kommun

Kristinehamns kommun ser positivt på att Örebro kommun förnyar sin kommunomfattande översiktsplan och det är intressant för Kristinehamn att se hur Örebro förhåller sig till de regionala frågorna. Nu har vi själva också en kommunomfattande översiktsplan på samråd och vi har därför tagit del av förslaget med ett extra stort intresse.

Kristinehamns kommun delar Örebros syn på att regionförstoringen, med sitt ökade resbehov, inte ska belasta miljön negativt och att det är viktigt att skapa en effektiv kollektivtrafik – med bussar och tåg - som attraherar flertalet pendlare mellan regionens orter. Vi ser även Kristinehamn som en framtida del av Örebros arbetsmarknadsregion. Därför är förbättrade kommunikationer mellan Kristinehamn och Örebroregionen av stor vikt. Vi vill också understryka att vi stödjer idén om ett sammanhållande geografiskt stråk för att kunna utveckla en framtida ny snabbare järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm. Vi ser gärna att gemensamt fortsatt arbete med utveckling av kollektivtrafiken mellan Örebro och Värmland, där busslinje 500 utgör ett bra exempel på kort sikt och där Nobelbanan utgör ett mål på längre sikt.

***Kommentar:** Örebro kommun ser de regionala samarbetena med Kristinehamns kommun inom E18-gruppen och framförallt inom Oslo-Stockholm 2.55, som mycket viktiga för bl.a. arbetsmarknadsregionens utveckling. Örebro kommun delar Kristinehamns syn att arbetsmarknadsregionerna måste växa utan ökad miljö- och klimatbelastning.*

Vingåkers kommun

Planarkitekt och trafikingenjör har tillsammans gått igenom förslaget och bedömer att Vingåkers kommun inte har något att invända mot förslaget. Även miljöinspektör har granskat förslaget. I planförslaget finns inget fokus i orterna närmast Vingåker, vilket är tråkigt för vår del, men förstäligt i sammanhanget.

Hampetorp och Brevens bruk är i vilket fall markerade som lokala bebyggelsekärnor. När det gäller kommunikationer, som är viktiga för Vingåker, så har Örebro ett annat fokus. Vingåker skulle t ex vara betjänt av en direkt tågförbindelse till Örebro, men för Örebro är andra tåglinjer mer vitala. Även samordning kring kollektivtrafik i området Brevens bruk och Högsjö skulle vara till båda orternas fördel.

Kommentar: Örebro kommun ser fler järnvägsförbindelser överlag som positivt och viktigt för Örebro och hela landets utveckling. Kommunikationerna mot Vingåker och Sörmland kan bli bättre, men i förhållande till exempelvis järnvägscommunicationerna mellan Örebro och Värmland så framstår kommunikationerna mellan Örebro och Sörmland som relativt goda. Västra stambanan är viktig för Örebro kommun men andra järnvägsanskopplingar har prioriterats i denna plan.

Kumla kommun

Kumla kommun vill understryka de synpunkter som lämnades i samrådet genom att kommentera dessa även i granskningsyttrandet. Det som tydligt berör Kumla kommun i förslaget är att riksväg 51 och länsväg 690 är utpekade som utvecklingsstråk. Utvecklingsstråken är ritade över kommungränsen. Kumla kommun delar ställningstagandet att främja bebyggelseutvecklingen i dessa stråk men anser vidare att det krävs en utökad dialog med Kumla kommun för att utvecklingsstråken ska få förankring och stärka möjligheten till att bli starka stråk. Detta blir särskilt angeläget då arbete med framtagande av ny översiktsplan även pågår i Kumla kommun.

Mariebergs handelsområde är Örebro kommuns största externa handelsområde. Handelsområdet ligger i stråket Örebro-Kumla varför det också har stor betydelse för Kumla kommun genom att det erbjuder ett stort utbud av affärer och varor. Marieberg är också en betydande arbetsplats för många av Kumla kommuns invånare. Kumla kommun är positiv till att Örebro kommun inte splittrar upp den externa handeln i många olika externa lägen eftersom detta försvårar tillgängligheten och då inte minst för personer som nyttjar kollektivtrafik.

Kumla kommun instämmer i att länsväg 690 är ett viktigt regionalt trafikstråk, även för Kumla. Vägen har stor betydelse för pendling och andra typer av resande. Det finns behov av att cykelvägen mellan Kumla och Örebro förbättras för att underlätta ökat cyklande vilket är bra inte minst utifrån klimatsynpunkt och folkhälsa.

Som Örebro kommun beskriver har Kumla och Örebro kommun en gemensam arbetsmarknad där arbetspendlingen är en viktig del. Därför är Kumla kommun positiva till Örebro kommuns vilja att satsa på den regionala tågtrafiken. En del i detta är Södra stationen som är en viktig nod för in- och utpendling såväl för Örebro som för Kumla. Ett annat viktigt argument för att få till en bättre regional tågtrafik är att kommunerna idag är beroende av den nationella trafiken för pendling i regionen vilken kommunerna har liten möjlighet att påverka.

I förslaget för ny översiktsplan för Örebro finns ett reservat för ny järnväg för godstrafik väster om Örebro och vidare söderut, väster om E20. I översiktsplaneförslaget anges: "En kommande utredning om möjlig sträckning kan komma att beröra Kumla och eventuellt Hallsbergs kommuner som då behöver involveras i utredningen.". Kumla kommun berörs i allra högsta grad och en dialog mellan Kumla kommun, Örebro kommun och Trafikverket är oerhört viktigt för att ett nytt godsstråk ska kunna bli möjligt. I Kumla kommuns gällande översiktsplan finns inte en fortsatt sträckning av godsstråket genom Kumla kommun med, Kumla kommun har heller inte för avsikt att ta med sträckningen i den nya översiktsplanen som nu arbetas fram.

Kommentar: Reservatet för ny järnväg för gods väster om E20 ligger kvar sedan förra översiktsplanen efter diskussioner med Trafikverket. Örebro kommun ser inte reservatet som ett huvudspår för en eventuell ny järnväg för gods, men vill efter Trafikverkets inrådan, inte ta bort reservatet i detta skede (trots att reservatet inte är närmare utrett). Trafikverkets fortsatta arbete med järnväg mellan Stockholm-Oslo får tillsammans med övrig nationell planering för järnväg visa om detta reservat kan tas bort eller inte. Eftersom vi inte vet var reservatet skulle ansluta till stambanan söder om Örebro är det inte av alltför stor vikt att Kumla kommun utesluter reservatet i sin översiktsplan för Kumla kommun. Som nämnt behöver berörda kommuner och Trafikverket ha en fortsatt regelbunden dialog om frågan.

Hallsbergs kommun

Hallsbergs kommun ser positivt till att det lyfts fram i Översiktsplanen betydelsen av hela regionen, att grannkommunerna kan ha nytta av varandra. Detta gäller inom flera områden ex bostäder, arbetstillfällen, naturområde, viktiga transportstråk etc.

I Översiktsplanen, under rubriken "Mellankommunala frågor", tas det upp ett flertal områdena som berör Hallsbergs kommun. Hallsbergs kommun vill stryka under vikten av en bra dialog rörande frågor som gäller Örebro och Hallsbergs kommun.

Hallsbergs kommun vill lyfta fram några speciella synpunkter avseende järnväg. I Översiktsplanen står det: "Vid Svampenterminalen sker bland annat containeromlastning som ett komplement till den nationellt viktiga Hallsbergsterminalen. Kommunen behöver en ny plats för järnvägsanknutna verksamheter som kan ersätta Svampenterminalen.

STÄLLNINGSTAGANDEN

- En ny godsterminal för omlastning mellan väg och järnväg planeras vid Törsjö.
- För att optimera denna funktion ska kommunen endast bereda plats för verksamheter som behöver direktanknytning till järnvägsnätet

Hallsbergs kommun konstaterar med tillfredsställelse att Hallsbergsterminalen korrekt beskrivs som nationellt viktig. Dock anser Hallsbergs kommun att detta borde beskrivas mer utförligt i anslutning till planen att bygga ut terminalverksamheten vid Törsjö. Inte minst borde perspektivet att fler godsterminaler riskerar att innebära att "godset sprids ut" på många aktörer.

Detta riskerar att försvåra konkurrensmöjligheterna för att transportera gods på järnväg ur ett regionalt och nationellt perspektiv.

Hallsbergs kommunen anser inte heller att kombiterminalen i Törsjö bör bli en del av riksintresset Hallsberg.

I förslaget för ny översiktsplan för Örebro finns det ett reservat för ny järnväg för gods väster om Örebro och vidare söderut, väster om E 20. I översiktsplaneförslaget står det: "En kommande utredning om möjlig sträckning kan komma att beröra Kumla och eventuellt Hallsbergs kommuner som då behöver involveras i utredningen."

Hallsbergs kommun berörs i allra högsta grad och en dialog mellan Hallsbergs kommun, Örebro kommun och Trafikverket är oerhört viktigt innan ett nytt godsstråk ska kunna bli möjlig. Hallsbergs kommun har en ny översiktsplan och har inte med någon koppling till ett nytt godsstråk norrut.

Hallsbergs kommun anser att en sträckning av godsstråket, utanför Hallsbergs tätort, skulle påverka Hallsberg negativt.

Ett annat väldigt positivt och viktigt mellankommunalt intresse är frågan om en framtida vattenförsörjning från Vättern där en gemensam bolagsbildning är beslutade i Örebro, Kumla, Hallsberg, Lekeberg och Laxås kommuner. I det arbetet är en stråkutredning gjord som med fördel borde redovisas under markanvändning i översiktsplanen. Den VA-plan som hänvisas till är från 2010 då stråkutredningen inte var genomförd.

Hallsbergs kommun tror också att vattenförsörjningen från Vättern kommer att bli ett riksintresse.

Kommentar: *Rangerbangården i Hallsberg nämns i trafikkapitlet. Örebro kommun ser infrastrukturfunktionerna som vitala för regionens utveckling och för hållbara godsflöden. Men att bangården, kringliggande funktioner och vikten av dem, behöver beskrivas eller behövs ytterligare i Örebro kommuns översiktsplan ser vi inte som nödvändigt för varken översiktsplanen eller Hallsbergsterminalens fortsatta dignitet. Däremot är terminalen som sagt viktig även för Örebro kommun och vi kommer fortsätta påverka regionala och nationella institutioner och sammanhang för att terminalen ska fortsätta utvecklas som ett av Sveriges viktigaste godsnav.*

Reservatet för ny järnväg för gods väster om E20 ligger kvar sedan förra översiktsplanen efter diskussioner med Trafikverket. Örebro kommun ser inte reservatet som ett huvudspår för en eventuell ny järnväg för gods, men vill efter Trafikverkets inrådan, inte ta bort reservatet i detta skede (trots att reservatet inte är närmare utrett). Trafikverkets fortsatta arbete med järnväg mellan Stockholm-Oslo får tillsammans med övrig nationell planering för järnväg visa om detta reservat kan tas bort eller inte. Eftersom vi inte vet var reservatet skulle ansluta till stambanan söder om Örebro är det inte av alltför stor vikt att Hallsbergs kommun inte har med reservatet i översiktsplanen för Hallsberg. Som nämnt behöver berörda kommuner och Trafikverket ha en fortsatt regelbunden dialog om frågan.

Den föreslagna sträckningen för vätternvattenledningen finns redovisad i översiktsplanens karta under kartmenyns rubrik "Ta hänsyn till", där den redovisas som skyddsområde för vattenförsörjning.

Karlskoga kommun

Karlskoga kommun tackar åter för möjligheten att ta del av och lämna synpunkter på förslag till ny översiktsplan för Örebro kommun.

De synpunkter som framfördes i samrådsskedet kvarstår i allt väsentligt och bifogas därför detta yttrande som en bilaga.

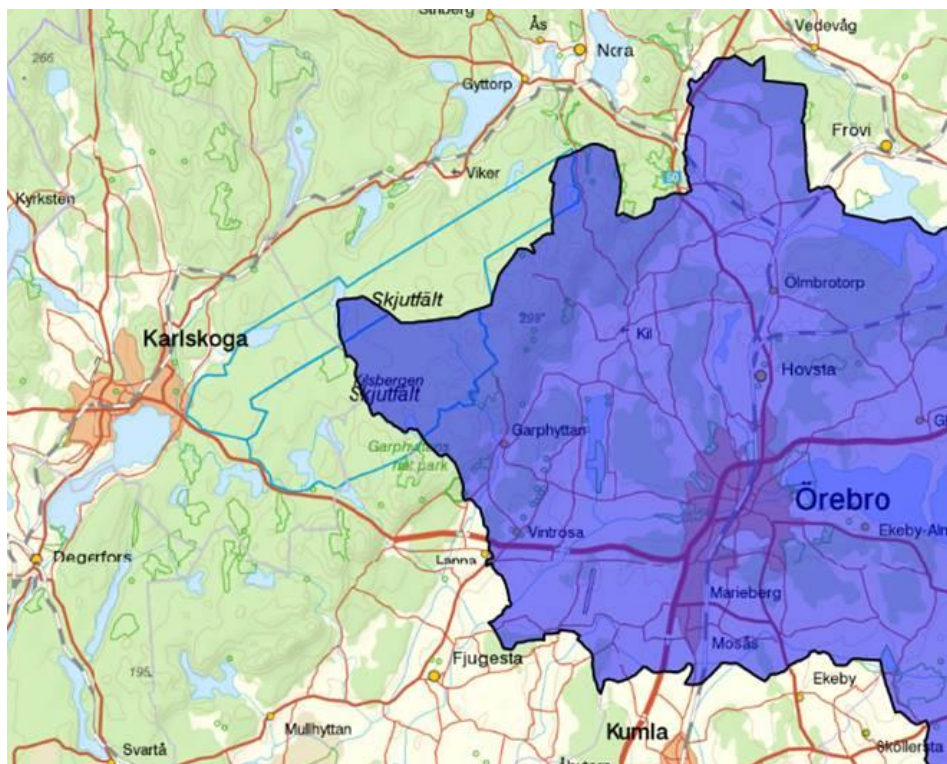
Återigen ska dock understrykas uppskattningen av Örebro kommuns mycket tydliga ställningstagande för en snabb och gen järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm, med en sträckning som inkluderar Karlskoga, och att hela den gemensamt utredda sträckningen är inkluderad i översiktsplanen.

I fråga om Villingsbergs respektive Bofors skjutfält anser Karlskoga kommun däremot att innehållet i översiktsplanen, trots vissa justeringar, inte är tillfredsställande. Fortfarande är grundinställningen att skjutfälten är ett problem, inte en ovärderlig regional tillgång ur näringslivssynpunkt. Nedan kommenteras och lämnas synpunkter på ett antal utdrag från översiktsplaneförslaget som rör de båda skjutfälten och som kommunstyrelsen i Karlskoga kommun anser bör leda till ytterligare justering av text och kartmaterial innan Örebro kommuns översiktsplan antas.

Bofors skjutfält – riksintresse för industriell produktion.

Text i granskningshandlingen: *Skjutfältet ligger i Karlskoga kommun men eftersom fältet samnyttjas med Villingsbergs skjutfält behöver hänsyn även tas till detta riksintresse vid åtgärder i Örebro kommun.*

Även om Bofors skjutfält, till skillnad från samrådsremissen, nu finns omnämnt och att hänsynstagande ska ske, vilket är ofrånkomligt med tanke på att skjutfältet är ett utpekat riksintresse, så anges att skjutfältet ligger i Karlskoga kommun. Skjutplatserna är förvisso lokaliserade i Karlskoga kommun men delar av skjutfältet ligger i Örebro kommun och den största delen av skjutfältsytan i Nora kommun, se karta nedan vilken tillhandahållits av länsstyrelsen.



Villingsbergs skjutfält – riksintresse för totalförsvaret

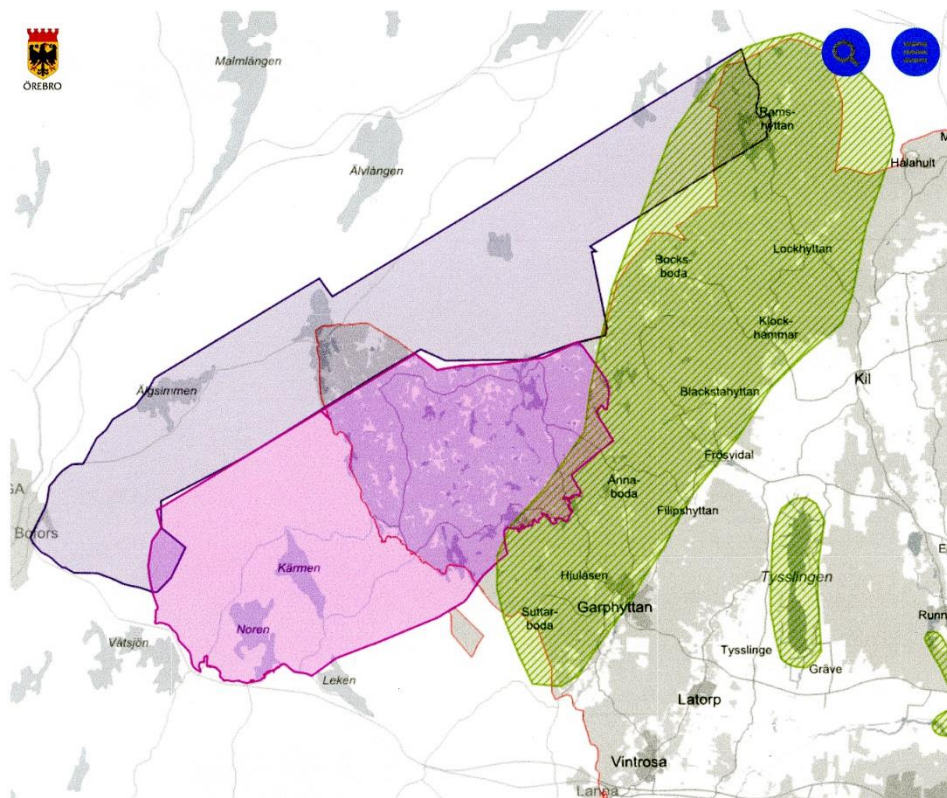
Text i granskningshandlingen: *Så länge Villingsbergs skjutfält bedöms som riksintresse för försvaret är det Örebro kommuns vilja att skjutfältets verksamhet ändå samordnas på ett så bra sätt som möjligt med friluftslivets intressen.*

Utdrag från kapitlet ”Fritid, idrott och kultur”, stycket ”Skjutfält och skjutbanor”: *Så länge Villingsbergs skjutfält bedöms som riksintresse för försvaret är det Örebro kommuns vilja att skjutfältets verksamhet ändå samordnas på ett så bra sätt som möjligt med friluftslivets intressen. Gränsen för skjutfältets geografiska utbredning och övningsfrekvensen bör justeras mot Gilsåsjön, Axsjön, Storstenshöjden och Annaboda. Områdets biologiska värdekärnor och kulturlämningar ska lämnas intakta.*

Utdrag från samrådsredogörelsen:

Ställningstagandet om Villingsbergs skjutfält har arbetats om för att tillmötesgå Karlskoga kommuns synpunkter.

Trots vad som, mycket kortfattat, uttalas i samrådsredogörelsen har Örebro kommuns ställningstagande avseende de båda skjutfälten inte ändrats i sak. Dels anges att ett riksintresse i det här fallet skulle vara en bedömningsfråga, något sådant påstående görs inte om andra riksintressen, dels aviseras ambitionen att göra inskränkningar i riksintresset såväl geografiskt som tematiskt. Det här är inte att gå Karlskoga kommuns synpunkter tillmötes.



Ovanstående karta är hämtad från granskningshandlingen, redovisad under rubriken "Natur och rekreation" vilket inte är en rubrik i översiktsplanens textdel, och som visar ett utvecklingsområde för "Upplevelselandskapet Kilsbergen". Utvecklingsområdets avgränsning går inte bara in i de båda riksintresseområdena som säkrar skjutfälten, det går även in i andra kommuner. Trots att det finns en texthänvisning till kartbilden kommenteras inte Bofors eller Villingsbergs skjutfält eller området över huvud taget i det ÖP-kapitlet.

Karlskoga kommun förutsätter att de skrivningar som fortsatt finns i översiktsplanen och som inte harmonierar med samrådsredogörelsens kommentar är förbiseenden som kommer rättas till innan översiktsplanen antas. Detta är som påpekats redan i samrådsyttrandet oerhört väsentligt för att inte så osäkerhet när internationella investeringar ska göras i Karlskogas och regionens näringsliv.

Om Örebro kommun vill tillmötesgå Karlskoga kommuns ståndpunkt avseende skjutfälten så måste dels Bofors skjutfälts existens accepteras tydligt och att det/de ställningstaganden som görs omfattar båda skjutfälten, dels måste ställningstagandena tydligare acceptera skjutfältens värde på samma sätt som till exempel gäller för flygplatsen, se nedan.

Utdrag från kapitlet "Trafik", stycket "Flyg":

Verksamheten vid Örebro flygplats är viktig för kommunens och regionens näringsliv och ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra nyttjandet.

Ett tillägg kan göras till ett sådant ställningstagande som i sak sammanfaller med nuvarande översiktplaneförslag; Där det är möjligt och rimligt kan samordning ske med friluftslivets intressen och bevarande av naturvärden.

Kommentar: Ställningstagandet för anläggningar för industriell produktion har justerats för att tillmötesgå Karlskoga kommuns synpunkt. Ställningstaganden som rör riksintresset för totalförsvaret finns omnämmt på två ställen i översiktsplanen, dels i kapitlet Fritid, idrott och kultur, dels i kapitlet Riksintressen. Ställningstagandena har justerats för att tydligare tillgodose riksintresset och Karlskoga kommuns synpunkter. Örebro kommun har både respekt och förståelse för riksintresset men för kommunen är det viktigt att framföra kommunens önskade utveckling av friluftslivet och naturvärden i direkt anslutning till riksintresset för totalförsvaret. Den yta för natur och rekreation som Karlskoga kommun omnämner i sitt yttrande, är utritat med grova pendelsdrag och ska inte läsas med någon exaktitet. Den tillhörande texten till ytan har kompletterats med information om att hänsyn tas till riksintresse för totalförsvaret och riksintresse för industriell produktion samt att plan- och lovärenden inom influensområdet för Vällingsbergs skjutfält ska remitteras till Försvarmakten. Se även kommentar till Länsstyrelsens yttrande i frågan om riksintresse för totalförsvarets anläggningar.

SJ

Inledningsvis vill vi betona att vi upplever dokumentet som mycket väl genomarbetat och genomsyrat av en insikt om den långsiktighet som behövs i järnvägsplanefrågor och en god förståelse för de framtida markbehov som en expanderande järnväg kräver. Formuleringen att järnvägen skall vara en pulsåder genom centrala Örebro vittnar om en förståelse för hur järnvägen skall kunna utvecklas på ett optimalt sätt för största samhällsnytta.

Ännu en gång vill vi peka på vikten av att tillräckliga markområden reserveras för järnvägsändamål så att inte svårflyttade och kostsamma verksamheter etableras nära dagens järnväg. För att säkerställa erforderligt markbehov är det angeläget att mera detaljerade ritningar över en tänkt framtida järnvägsanläggning snarast tas fram. SJs bedömning är att det krävs två dubbelspår, d.v.s. 4 spår från förgreningspunkten i Hovsta till förgreningspunkten söder om Örebro Södra där den nya Nobelbanan viker av mot väster. I avsnittet förbi Örebro Central krävs minst 6 plattsformsspår i bredd och minst 2 av dessa måste ha så långa plattformar att det medger dubbla tåglägen, d.v.s. ett tåg kan stanna vid plattformens södra del och ett vid den non-a. I annat fall är det stor risk att Örebro C blir begränsande för antalet tåg till och från Örebro. Örebro är en regional huvudort och ett självklart nav för regionaltrafik och en lika självklar uppehållsstation för alla typer av fjärrtåg. I det framtida läget med Nobelbanan och omfattande snabbtågstrafik Stockholm-Oslo kommer Örebro att bli en av landets större knutpunkter i järnvägs- och kollektivtrafiksystemet.

När det gäller etableringen av en depåanläggning för skötsel av järnvägsfordon i Aspholmenområdet är SJ mycket positivt till detta. Aspholmen är en utmärkt lokalisering genom sin närhet till tågens slutdestinationer i Örebro och har alla förutsättningar att bli en attraktiv skötselanläggning. Vi vill dock framhålla vikten av att tillräckligt med mark reserveras för denna anläggning så att den kan ta hand om en över tiden växande fordonsflotta hos de olika järnvägsoperatörerna. För

en rationell järnvägsdrift är det viktigt att fordonsuppställning kan ske samlat och nära huvudspåren. SJ får uppfattningen att den reserverade ytan närmast tågspåren Örebro Hallsberg inte är tillräcklig, utan expansionsmöjligheter söder och/eller västerut bör undersökas. Vi rekommenderar även här att anläggningskisser som visar anläggningens kapacitet tas fram (om det inte redan är gjort) och matchas mot järnvägsoperatörernas prognosticerade behov ännu en gång.

Kommentar: Örebro kommun eftersträvar att översiktsplanen ska vara så tydlig som möjligt utan att ta bort möjligheter för till exempel framtida nya järnvägar. Därför finns flera olika järnvägsreservat med i planen. Utifrån diskussioner med Trafikverket har järnvägsreservatet väster om Örebro och E20 (som finns med i översiktsplanen från 2010) behållits i översiktsplanen. Därtill finns ytterligare alternativ till nya järnvägsdragningar för både gods och persontrafik redovisade i form av järnvägsreservat. Järnvägsreservaten väger tungt som samhällsintresse och Örebro kommun ser det som viktigt för såväl stadens utveckling som för miljön och klimatet att så många person- och godstransporter som möjligt görs på järnväg. På sträckan mellan Kristinehamn och Arboga har möjliga spårdragningar utretts relativt detaljerat (se utredningen för FASE2: <https://extra.orebro.se/download/18.37473cf3159b243b4e1a4f/1485002490572/Genomf%C3%B6randebed%C3%B6mning%20j%C3%A4rn%C3%A4g,%20Sweco.pdf>), och i stråket Stockholm-Oslo finns flera detaljer belysta i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie.

Örebro kommun förhåller sig till bland annat Trafikverkets riktlinjer och prognoser för järnvägstrafiken. Att ytterligare ytor skulle behöva reserveras för järnvägens ändamål har Örebro kommun inte uppfattat. Men naturligtvis måste all samhällsplanering i närheten av järnvägarna ta hänsyn till kommande behov för järnvägstrafiken och anläggningens funktion och utveckling.

Interna myndigheter

Under utställningen kom ett yttrande från interna myndigheter vilket var Tekniska nämnden.

Tekniska nämnden

Teknisk försörjning

STÄLLNINGSTAGANDEN

Ställningstagandet: ”Kommunen ska utreda möjligheterna att ta vatten från Vättern. Detta skulle göra kommunens befintliga vattentäkt till reservvattentäkt och minska sårbarheten för vattenförsörjningen.” ska kompletteras med *När befintlig vattentäkt övergår till att vara reservvattentäkten ska infiltrationsområdena och grundvattentäkten fortsatt bevaras och skyddas på samma sätt som idag.*

Miljörisker Översvämning/

STÄLLNINGSTAGANDEN

För att underlätta fortsatt planering av staden är ett ställningstagande om dimensionerande regn viktig att ta med i översiktsplanen. Tekniska förvaltningens förslag på dimensionerande återkomsttid för marköversvämningar orsakade av skyfall bör vara minst 100 år kvarstår.

Kommentar: Tekniska nämndens synpunkter tillmötesgås till viss del. Ställningstaganden gällande skydd och bevarande av vattentäkt samt skyfall motsvarande 100-års flöde förtydligas i kapitlet Teknisk försörjning under avsnitten vattenförsörjning och dagvatten.

Intresseorganisationer och företag

De intresseorganisationer och företag som yttrat sig under utställningen är Lantbrukarnas riksförbund, E:ON, IOGT-NTO:s Fritidsgård, Järnhusen AB, Villaägarna i Örebro, Örnros koloniförening, Samverkarna i Östernärke, OBOS, Akademiska hus, Axbergs områdesgrupp, Örebroporten fastigheter AB, Gustavsviksintressenter och Gustavsviks Utvecklingsbolag och Hagaby villaägareförening.

Yttrandena kan läsas i sin helhet nedan.

Lantbrukarnas riksförbund Jordbruksmarken är skyddad

LRF Örebro ser fram emot en kartläggning av jordbruksmarken, men finner det knappast tillfredsställande att Kommunen konstaterar att det tydligt framgår i översiktsplanens ställningstaganden för jordbruksmark, ”att jordbruksmark är en viktig samhällsresurs som ska värnas”. Det är långt från tillräckligt att skriva att något är viktigt, Kommunen måste även konkretisera genom tydliga avvägningar i Kommunens val av marker för olika verksamheter.

Kommunens kommentar, ”Beträffande verksamhetsområdet vid Törsjö gör kommunen bedömningen att det allmänna intresset av verksamhetsmark med möjlighet till järnvägsanslutning väger tyngre än andra intressen. Redan i gällande översiktsplan från 2010 är området utpekade för verksamhetsområden.”, är ett mycket talande exempel för hur lite Kommunen värnar jordbruksmarken.

Det finns tydliga krav från lagstiftaren, att endast om en utredning visar att det inte finns någon annan rimlig möjlighet att exploatera annan mark, får jordbruksmarken tas i anspråk. Kommunen måste redovisa hur Kommunen har kommit fram till den bedömningen. Det vill säga, kunna förevisa en ekonomisk kalkyl som visar att det inte går att försvara någon annan lösning och därmed också visa vilka andra markområden som har övervägts till just denna typ av exploatering. LRF Örebro önskar ta del av denna utredning som lett till ”bedömningen att det allmänna intresset av verksamhetsmark med möjlighet till järnvägsanslutning väger tyngre än andra intressen”. LRF Örebro anar att den inte tillfredsställer de krav som 3 kap 4 § miljöbalken ställer på Kommunen. Även Länsstyrelsen i Örebro har kritiserat Kommunen för avsaknaden av motiveringar till ianspråktaganden av jordbruksmark.¹ Den kritiken bör Kommunen ta på största allvar.

LRF Örebro vill i sammanhanget även påpeka, att även om järnvägsknuten i Törsjö finns med i den nu gällande översiktsplanen, är det inte en juridiskt bindande plan för vare sig Kommunen eller de som berörs av ett sådant kommande projekt. Vid ett formellt överklagande är det alltid lagstiftningen som råder och miljöbalken i synnerhet. En översiktsplan är inget annat än en viljeriktning som styr framtida beslut i Kommunen. De besluten kan dock inte fattas om de strider mot lagstiftningen. Det är givetvis både Kommunen och LRF Örebro införstådda med. Utöver det så har både Länsstyrelsen Örebro och

Trafikverket lämnat synpunkter på kommunens planer kring Törsjö. Vare sig Länsstyrelsen Örebro eller Trafikverket ser att Törsjös kommande verksamhet skulle vara av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Kommunen saknar således stöd av två betydelsefulla myndigheter i planen att bygga ut Törsjö-terminalen.

I samband med den kritik LRF Örebro riktar mot Kommunen gällande bristen på respekt för jordbruksmark, vill LRF Örebro rikta uppmärksamheten mot den livsmedelsstrategi som riksdagen antog under den 20 juni 2017. Det är en långsiktig strategi som ska bidra till att potentialen för hela livsmedelskedjan nyttjas fullt ut. Det innebär en ökad och hållbar produktion av mat som kan leda till fler jobb och hållbar tillväxt i hela landet. Den svenska livsmedelsproduktionen är i ett internationellt perspektiv mer miljö- och klimateffektiv och har en hög standard inom djurskydd och djurhälsa. Klimatförändringarna kommer att försvåra produktion av livsmedel i vissa delar av världen. Regeringen anser att det därför är angeläget att ta vara på möjligheterna att producera livsmedel där förutsättningarna är goda och därigenom minska produktionens klimatpåverkan. Svensk livsmedelsproduktion kännetecknas av en hög standard inom miljö- och klimatområdet och är en förutsättning för att flera av de svenska miljö kvalitetsmålen ska kunna nås. 2 LRF Örebro tycker även av den anledningen att det är särskilt dumt att bygga ett logistikcentrum, som inte är av större intresse, på den bördigaste åkermarken i Örebro kommun. En hektar åkermark försörjer (per år) 100 personer med spannmålsprodukter, eller 17 personer med alla mejeriprodukter, eller 10 personer med nötkött.³

Obesvarade synpunkter

LRF Örebro lämnade sin synpunkt på att Kommunens envisas med att behålla sin plan för en eventuell järnvägskorridor från nordväst om Ölmbrotorp med sträckning sydväst om Örebro till Kommunens sydgräns. LRF Örebro ifrågasatte rimligheten i att ha en planerad korridor under så lång tid, särskilt eftersom den passerar områden med höga natur och kulturvärden. Natura 2000-området vid Tysslingen gör dessutom sannolikt att exploatering av järnväg i korridoren skulle vara tillståndspliktig.

Planen påverkar, som sagt, enskilda markägare på så sätt att det lägger en död hand över marken. Den minskar marknadsvärdet på fastigheterna och minskar möjligheterna att utveckla sin verksamhet. En fastighetsägare är inte benägen att vilja satsa pengar på sin fastighet när det föreligger en överhängande risk för att den kommer att exploateras av en järnväg, på eller i anslutning till den.

LRF Örebro saknar Kommunens bemötande på denna synpunkt och förväntar sig en förklaring till varför Kommunen inte kan dra tillbaka planen.

Sammanfattning

LRF Örebro vill att Kommunen beaktar ovan nämnda synpunkter och besvarar ovanstående frågor. LRF Örebro vill samtidigt att Kommunen noggrant överväger, i sitt framtida planarbete, hur Kommunen ska kunna förverkliga den av regeringen antagna Livsmedelsstrategin. LRF Örebro ser fram emot ett ytterligare förbättrat samarbete för en än mer levande landsbygd, som med ökad kraft också ökar försörjningen av stadens behov av livsmedel och energi!

- 1 Länsstyrelsens samrådsyttrande Dnr 401-1028-2017, s 18
- 2 Prop. 2016/17:104, En livsmedelsstrategi för Sverige – fler jobb och hållbar tillväxt i hela landet, s 17
- 3 http://www.macklean.se/siteassets/insikter/Macklean_Insikter_nr3---Mat_eller_motor.pdf

Kommentar: Gällande verksamhetsområdet vid Törsjö gör kommunen bedömningen att det allmänna intresset av verksamhetsmark med möjlighet till järnvägsanslutning väger tyngre än andra intressen på den aktuella platsen. Närheten till järnväg är en förutsättning för järnvägsanknuten verksamhetsmark och alternativa lokaliseringar saknas. Redan i översiktsplanen från 2010 är området utpekade för verksamhetsområden. Se vidare kommentar till Länsstyrelsens yttrande under rubriken jordbruksmark.

Beträffande de järnvägsreservat som finns utpekade i översiktsplanen har vi förståelse för att de innebär en begränsning för berörda fastighetsägare. Samhällsintresset för järnväg väger dock mycket tungt och behöver hanteras i den långsiktiga planeringen. Ett mål i arbetet med översiktsplanen har varit att eliminera så många järnvägsreservat som möjligt av alla de reservat som fanns i översiktsplanen från 2010, och därmed minska begränsningen för enskilda fastighetsägare. Eftersom utredningsläget för framtida järnväg ännu inte är klart, behöver ett antal spårreservat fortfarande finns med i den långsiktiga planeringen.

E.ON

E.ON har tidigare yttrat sig i samrådsskedet av översiktsplanen (2017-04-28) och har då framfört synpunkter avseende bolagets elnätsverksamheten och fjärrvärmeverksamhet i kommunen.

Beträffande fjärrvärmeverksamheten har E.ON inget ytterligare att tillföra utöver tidigare, i samrådsskedet, framförda synpunkter.

Vad gäller elnätsverksamheten som bedrivs i bolaget E.ON Energidistribution AB så har delar av tidigare framförda synpunkter inte kommit med i kommunens bearbetning och synpunkterna framförs därför än en gång.

För att tillgodose elförsörjningen enligt planerna om tillväxt i kommunen finns behov av att förstärka befintligt elnät. Detta kommer initialt att ske genom att E.ON Energidistribution etablerar två nya transformatorstationer för 130/10kV i staden. En station vid Skebäck för försörjningen av tillväxt och förtätning i stadens östra och centrala delar och en station vid Skogstorp främst för försörjning av de nya industriområdena i stadens västra del. För att ansluta den nya stationen i Skebäck kommer nya 130kV-ledningar att dras fram. I framtiden ser E.ON Energidistribution också behovet av att etablera en tredje transformatorstation i stadens nordöstra del. Anslutningarna till denna station planeras genom nya markkablar.

Vid detaljplanering av nya exploateringsområden ska utrymme för hög- och lågspänningskablar beaktas i allmän platsmark. Förnybar småskalig produktion innebär nya utmaningar för elnätet. Ett annat förbrukningsmönster, som till exempel vid ökade volymer av laddningsstationer för elbilar är andra utmaningar som elnätet måste hitta vägar att hantera.

I texten Elförsörjning yrkar E.ON Energidistribution följande förtydliganden och kompletteringar (i blått).

Elförsörjning är en viktig del av infrastrukturen i ett modernt samhälle och en förutsättning för att samhället ska fungera. Elnätet består av ~~stam-, region- hög-, högspännings- mellan-~~ och lågspänningsnät, antingen som luftledningar eller markkabel. För att omvandla elen mellan olika spänningar krävs transformatorstationer i varierande storlekar.

Runt ~~kraftledningar~~ elektriska anläggningar bildas elektromagnetiska fält som eventuellt kan påverka människors hälsa.

Vid detaljplanering av nya bostäder och övrig verksamhet ska hänsyn tas till befintliga elanläggningar för att i möjligaste mån tillämpa försiktighet.

Under stycket *Ställningstaganden* vill E.ON Energidistribution förtydliga följande:

Förändringar: Vid förändringar i elnätet så måste nätägaren ha möjlighet att välja teknisk lösning utifrån vad som är optimalt för läget och för vid tillfället rådande förutsättningar. Vi kan sträva mot att ledningar markförläggs men det är inte alltid genomförbart.

Förnyelse av koncession: En förnyelse av koncession innebär, om den medges, ett beslut att ledningen, som omfattas av koncessionsbeslutet, får behållas i befintligt läge och utförande och innebär inte några ingrepp i det tekniska utförandet av anläggningen. Om förnyelse av koncession har medgetts kan kommunen inte ställa krav på förändringar av ledningen utan får anpassa sina planer till de säkerhetsavstånd som är gällande kring ledningen. Det är också viktigt att kommunen vid detaljplanering beaktar och tar hänsyn till befintliga koncessionspliktiga ledningar och övriga elektriska anläggningar.

Placering av nä/stationer: För att tillämpa "försiktighetsprincipen" skall nätstationer i första hand placeras fristående på t.ex. allmän platsmark, kvartersmark eller parkmark. Att begränsa placeringen av nätstationer till kvartersmark eller i byggnader ställer stora krav på att kommunen måste vara behjälplig med att driva frågan gentemot berörda fastighetsägare. Placeringen ska tillgodose krav på tillgänglighet för service och reparationer. Placeringen skall också vara lämplig med avseende på magnetfält. Möjlighet till avskärmning och var stationen är placerad är avgörande faktorer för att styrkan av magnetfältsbidrag ska kunna nedbringas till normala nivåer. Stationer måste vara placerade så att avstånd förenliga med "försiktighetsprincipen" uppnås och upprätthålls till platser/utrymmen där människor vistas återkommande och under längre tid.

Utformning av nätstationer: För samtliga nätstationer söks bygglov och i samband med detta får kommunen och övriga intressenter möjlighet att yttra sig. Nätbolaget tillmötesgår rimliga krav och önskemål såsom t.ex. färgsättning och andra mindre justeringar av standardstationer.

Nätstationens konstruktion beträffande personsäkerhet och tekniska funktion får inte påverkas av de förändringar man gör så som t.ex. tryckavlastning.

Driftsäkerheten: Det är nätägaren som ansvarar för utformning och investeringar av elnätet i syfte att upprätthålla en fortsatt god leveranssäkerhet till samtliga kunder. För att skapa förutsättningar för distribution av el måste utrymmen för detta beaktas i kommande detaljplaner.

Kommentar: *Kommunen ändrar den inledande texten under avsnitt elförsörjning enligt E.ONs förslag. En tydliggörande text om att hänsyn ska tas till befintliga elanläggningar vid detaljplanering har lagts till.*

IOGT-NTO:s Fritidsgård

Efter att ha besökt informationsmötet den 6 dec 2017 på SCB och även haft ett möte med några tjänstekvinnor från kommunen så är vi än mer stärkta i vår uppfattning att det bästa vore att skifta de aktuella grönområdena kring Café Skogen vid Glomman.

Vi tillstyrker en starkare skrivning när det gäller kultur och friluftsvärdena i området kring Café Skogen och öster därom.

Vi anser oss vara en redan färdig kultur och friluftsplats inom närområdet. Det behövs därför inte skapas några ytterligare resurser för att uppfylla de kraven.

Rent allmänt tycker vi att man bör planera för trafiken i samma utsträckning som man planerar för bostäder.

Vi anser även att Glomman bör vara en del av en framtida "Ringled" och bör därför finnas med i översiktsplanen. Det kan inte vara fel att planera för en väl fungerande busstrafik innan man överraskas av att det blev så mycket biltrafik i området!

Kommentar: *Översiktsplanen visar på den långlistiga utvecklingen av kommunen vilket markeras med breda penseldrag. Ytor för olika typer av markanvändning är inte i detalj utredda och grönsdragningen däremellan ska därför inte läsas med allt för stor noggrannhet. Texterna som tillhör utbyggnadsorterna och grönsstrukturen längs Glomman vid IOGT-NTO:s fritidsgård har kompletterats så att det tydligare framgår att noggrannare utredningar behövs och att värdena för friluftsliv, natur och kultur behöver kartläggas grundligt och ges möjlighet till bevarande och utveckling.*

I översiktsplanen finns ett ställningstagande om att bevaka möjligheten att ordna framtida tvärförbindelser för kollektivtrafiken runt och igenom staden. I den fortsatta planeringen av områdets utveckling kommer trafiklösningar för olika färdmedel att studeras mer ingående tillsammans med bebyggelsens utveckling.

Jernhusen AB

Generellt

Jernhusen utvecklar, äger och förvaltar ett fastighetsbestånd av stationer, stationsområden, underhållsdepåer och godsterminaler längs den svenska järnvägen. Jernhusen vill bidra till att skapa en hållbar utveckling genom att underlätta för fler att välja att resa kollektivt och välja järnvägen för sina

godstransporter. Jernhusen har tagit del av förslaget till översiktsplan för Örebro kommun och lämnar på detta sätt ett samlat yttrande. Övergripande ser Jernhusen positivt på inriktningen som presenterats i samrådshandlingen. Vi anser att för att uppnå en långsiktig hållbar stad och underlätta det kollektiva resandet är det positivt att förtäta de kollektivtrafiknära lägena. Genom en tät exploatering i kollektivtrafiknära lägen är det möjligt att underlätta en livsstil som nyttjar hållbara transporter i en så hög grad som möjligt. Det skapar även förutsättningar för handel och service i närheten vilket ytterligare underlättar ett liv utan bil. Jernhusen äger fastigheter i Örebro lokaliserade dels kring Örebro Centralstation samt kring CV-området resterande kommentarer kommer utgå från dessa två områden.

Centralstationsområdet

Jernhusen stöttar att resecentrum som centralstation och regional nod ska utvecklas så att dess kapacitet, tillgänglighet och attraktivitet ökar och är gärna delaktiga i den utvecklingen. Översiktsplanen föreslår hög exploatering kring stationen, vilket Jernhusen tycker är bra och vilket också är en förutsättning för utvecklingen av resecentrum. För en framgångsrik utveckling av Centralstationen är det viktigt att den behåller sin roll som huvudstation i Örebro, vilket skulle kunna förtydligas i översiktsplanen.

CV

Centralverkstaden är ett mycket stort utvecklingsområde i centrala Örebro vilket gör att det i en relativt nära framtid skulle kunna utgöra en ny central stadsdel i Örebro. I samrådet påpekade vi att för att skapa en ny stadsdel med ett liknande tempo och puls som finns i Örebro innerstad bör området exploateras enligt alternativet ”Stadsbygd med mycket hög befolkningstäthet”, detta skulle även skapa den täthet som krävs för att upprätthålla service och mycket goda kollektivtrafikförbindelser till och från samt inom området. Vi ser nu att CV innanför CV-gatan har fått beteckningen ”Stadsbygd med mycket hög befolkningstäthet” vilket är mycket positivt. Vi skulle dock vilja utvidga området så att det innefattar hela planprogramsområdet för CV. En utveckling av CV området innebär att en ny lokalisering för de järnvägsanknutna verksamheterna krävs. Det är mycket positivt att Jernhusen och Örebro kommun nu inlett en dialog i frågan. Jernhusen har förståelse för att USÖ är trängda mellan Svartån och CV och därmed får allt svårare att hitta mark att expandera på. Vi vill dock förtydliga att USÖ fortfarande kan växa inom fastigheter de har rådighet över. Den expansion som inriktar sig mot CV området bör vara sådan som kan inrymmas i en kvarterstad. De delar av CV som eventuellt skulle användas till vårdändamål bör integreras i stadsdelen på ett sådant sätt att fysiska eller mentala barriärer inte uppstår. För att utvecklingen av CV till en ny stadsdel ska bli lyckosam är det viktigt att stadsdelen växer fram utan ”luckor” eller tomter som inte utvecklas. Att reservera mark för framtida behov då stadsdelen börjat växa fram är således mycket negativt för stadsdelen. Området nordöst om CV föreslås nu användas till fritid och idrott 2040. Ifall Örebro fortsätter att växa borde även denna mark kunna användas för bebyggelse som länkar staden ut mot Hjälmaren, som det är utpekad i nu gällande översiktsplan.

Kommentar: Örebro kommun följer Jernhusens rekommendationer och förtydligar i text och i karta centralstationens roll som huvudstation i Örebro.

I Översiktsplanen pekas CV-området ut som en funktionsblandad stadsdel som även inrymmer en skola. En möjlig plats för en framtida skola är området öster om CV-gatan, vilket förklarar den lägre täthetsgraden i den delen av CV-området. Frågan om ”luckor” tas med och utreds djupare i det fortsatta planarbetet. För Örebro kommun är det viktigt att tillgängliggöra området runt Alnängarna samt att skapa en attraktiv entré till naturreservatet Oset, Rynningeviken och framtida Naturum, vilket förklarar varför området har pekats ut som ett framtida utvecklingsområde för natur, fritid och rekreation. Ytterligare en anledning till att området inte bör bebyggas med exempelvis bostäder är att markförhållandena är dåliga och det finns risk för översvämning.

Villaägarna i Örebro

Följande uttalande framförs från Villaägarna i Örebro. Av naturliga skäl vurmar vi för villaboendet.

Något man eftersträvar är ”blandad” bebyggelse. I stadens centrala delar vill man ha kvar den traditionella bebyggelsen och där är inte allt för varierande bebyggelse att önska. Då kommer man fram till var framtida villabebyggelse kommer att finnas. Av marktillgångar torde en mera central bebyggelse bestå av fastigheter som hyser många boenden av naturliga skäl.

Den framtida bebyggelsen i de mera centrala delarna av Örebro kommer att bestå av förtätning och där fastigheter kommer att byggas på höjden. Då återstår det bara att kommande bebyggelse hamnar mer i periferin i förhållande till Örebros centrala delar.

Tänkbart är då att man kan tänkas sig med anledning av tillgång av mark att kunna uppföra en mera blandad bebyggelse, flerfamiljshus och radhus samt villor. Med anledning av det kommunen har kommit fram är denna typ av blandad bebyggelse inte att föredra. Då kommer man fram till att villa och radhusbebyggelse bör vara ”för sig” och den mera traditionella flerlägerhetsfastigheten är koncentrerade för den typen av fastigheter på annan lämplig plats.

Det framtida behovet av att man kan bo och leva på en viss del av staden och att man i framtiden vid behov kunna byta bostadsalternativ utan att därför behöva flytta till något annat bostadsområde där man inte av någon anledning inte känner sig ”hemma”.

Av ovanstående resonemang är det önskvärt att det framgår var villa och radhusbebyggelsen i framtiden kommer att kunna uppföras.

Kommentar: Översiktsplanens intentioner är att över tid åstadkomma en tätare och grönare stad. Det kan innebära kompletteringar av högre eller lägre buskroppar beroende på den specifika platsens förutsättningar. I översiktsplanen beskrivs strategiskt hur och var nya villatomter kan tillkomma i kommunen. Ställningstagande om villabebyggelse har utvecklats efter samrådet. Översiktsplanens intention är att ny villabebyggelse tillkommer i stadens perifera

delar, som kompletteringar i befintliga stadsdelar eller del i nya stadsdelar samt i kommunens mindre tätorter eller i olika omfattning på landsbygden utanför.

Örnsro koloniförening

På Örebro kommuns digitala utställning av Översiktsplan för Örebro kommun finns följande att läsa om våra koloniområden:

”Kommunen är positiv till koloniträdgårdar. Fler människor bör kunna uppleva trädgårdarna som en grön rekreationsplats genom att exempelvis göra det möjligt att promenera inom området.”

Vi glädjer oss åt att man från kommunens sida är positiva, men är betänksamma angående att öppna upp för allmänheten, om detta skulle innebära att vi inte får ha kvar vårt stängsel.

Örnsro koloni ligger i ett område som präglas av industrier och är därför relativt öde om nätterna. Vi har Svartån på en sida, Berendsens tvättereri på en andra, och Idrottsvägen med olika företag på den tredje. Detta gör oss extra utsatta för risken för inbrott, skadegörelse och stöld.

En del av vårt stängsel delas med företaget Berendsen. Företaget har varit drabbade av inbrott och vill därför ha sitt stängsel kvar.

Vårt nuvarande stängsel är ju emellertid inte så estetiskt tilltalande, så vill man från kommunens sida bygga ett nytt, som passar bättre till området, är det naturligtvis OK. Stängslet bör då vara minst lika högt som det nuvarande, ca 2,45 meter.

Den 11 augusti 2017 drabbades vi av inbrott. Då klippte man upp nätet i en grind och bröt sig in i sex stugor. Natten mellan 3-4 september var det tyvärr dags igen. Denna gång hade tjuvarna klippt upp två stora hål i stängslet och, i skydd av nattens ihärdiga regnande, bröt de sig in ett femtiotal förråd samt några stugor. Väldigt mycket blev stulet.

Hade vi inget stängsel skulle det tyvärr vara i stort sett omöjligt att få ha våra stugor och odlingar ifred, tvärtom behöver vi uppenbarligen stärka vårt skydd. Vi har därför begärt in en offert från Securitas.

Under perioden 30 april – 31 september är det tillåtet för områdets kolonister att köra bil på området, men bara om det är nödvändigt och dessutom med försiktighet. Våra vattenledningar ligger så pass ytligt att de väldigt lätt går sönder. Under årets resterande tid är det förbjudet att överhuvudtaget köra bil på området. Hade vi inget stängsel är sannolikheten stor att biltrafiken skulle öka, med risk för skador. Okynneskörning av utomstående, både med bil, moped och motorcykel kommer sannolikt att förstöra och skada.

Vi är väldigt stolta över vårt fina koloniområde, som för övrigt är Örebros äldsta, och vill gärna visa upp det för allmänheten. Därför har vi öppet hus vid fyra tillfällen under sommaren, varav ett kommer att infalla på nästa års ”Tusen

trädgårdar"-dag. Då bjuder vi även på olika aktiviteter såsom guidningar genom området, tipspromenader, musikunderhållning, konstutställningar och loppis. Dessutom har vi ett café med hembakt bröd. Dessa dagar brukar vara mycket välbesökta och uppskattade.

Kommentar: *Översiktsplanens formulering om att koloniträdgårdarna bör göras mer tillgängliga för att fler ska kunna uppleva områdenas rekreativvärden behöver inte nödvändigtvis betyda att stängsel måste tas bort. Ingen ändring av texten görs i planen.*

Samverkarna i Östernärke

Samverkarna har i detta dokument fångat upp och samlat ett antal synpunkter som rör utvecklingen i Östernärke. Vi utesluter inte att det finns fler saker som behöver lyftas fram men innehållet i detta dokument är de behov vi kunnat överblicka och peka ut för framtiden.

Bostäder i Stora Mellösa

Byggrätter gällande bostäder finns sedan 90-talet för fastigheten ALM 1:103, men på kartan som visar förslaget till ny översiktsplan tycks det som om delar av detta område är markerat och benämnt "Grönområde" vilket inte är bra om den påbörjade byggnationen ska kunna fortgå enligt de ursprungliga planerna.

Verksamhetsytor i Odensbacken

Från Samverkarnas sida tycker vi det är bra att man utvidgar industriområdet vid bussdepån i nordöstra delen av Odensbacken. Vi tycker t o m att detta industriområde borde byggas ihop med industriområdet utmed Industrivägen som ligger en liten bit norrut, kanske kunde detta ske genom att den gamla Lännsvägen öppnas, breddas och förlängs?

I anslutning till bussdepån intill riksväg 52 i Odensbacken kommer vi inom ett par år kunna se en biogasmack på plats som kommer kunna försörja både bussar och privatfordon med biogas. Detta aktualiserar behovet av en allmän översyn av trafiksituationen i området och kanske behöver man därför omgående planera för en helt ny korsning/infart till verksamhetsområdet i stort, med tanke även på ökad trafik till och från verksamheterna som tilltar i området över tid.

De två sammankopplade industriområdena vid Industrivägen/Talbyvägen borde alltså förses med en gemensam anslutning direkt till riksvägen som passerar strax intill bussdepån och den tänkta biogasmacken för att på så sätt minska belastningen med framförallt tung trafik genom samhället i största allmänhet och på Industrivägen i synnerhet, då det finns bostäder och skolor i närheten samtidigt som det också rör sig mycket fotgängare och cyklister på Industrivägen i Odensbacken. Istället borde man ta vara på och utveckla grönytorna samt promenadstråket mellan vägen och kanalen och ge detta mer karaktär av park- och friluftsmiljö.

När det sedan gäller industriområdet vid Fanérvägen anser vi det onödigt med tre separata industriområden på olika håll i ett så litet samhälle som Odensbacken. Det vore därför bättre att göra om "Valsta Syd" intill riksvägen till ett område för bostäder, ev i kombination med småskalig verksamhet i form av hantverk och handel. Behovet av verksamhetsytor för industri och tyngre verksamheter borde

istället kunna mötas med utbyggnad och ihopbyggnad av de två befintliga industriområdena vid Industrivägen/Talbyvägen i östra delen av samhället.

Rekreatiomsområde - Kanalpromenaden i Odensbacken

Området och miljön utmed båda sidor av Kvismare kanal längs med Industrivägen tycker vi att man borde främja och utveckla till ett promenadstråk med karaktär av park- och friluftsmiljö där även Kvismare kanal ingår som en naturlig och viktig del i ett rekreatiomsområde.

Kulturcentrum i Odensbacken

I Kvarnvägens förlängning på fastigheten Odensbacken 13:1, i anslutning till den gamla kvarngrunden har det av tradition förekommit olika samlingar i samband med skolavslutningar, nationaldagsfirande, utflykter, konstutställningar och andra sammankomster i ett område som vi därför föreslår att man pekar ut som ett område för fritid/kultur/park. Det har under åren kommit att utvecklas tankar på att aktivt utveckla detta område till ett kulturcentrum med utomhusscenen för att möta behovet av en öppen och tillgänglig mötesplats för olika kulturyttringar i Odensbacken.

Ny rastplats i Hampetorp

På södra sidan av riksväg 52 finns idag ett kalhygge i omedelbar anslutning till riksvägen på fastigheten Katrineberg 2:3, detta föreslår vi att man planerar för en framtida rastplats som förstärkning till arbetet med att göra Hampetorp till en turistnod. Denna yta och tillhörande möjligheter vill vi gärna peka på.

Grönytor i Hampetorp

Söder om riksvägen finns i Hampetorp ett antal tomter med beteckning Lännäs-Sand 1:3, 1:4, 1:5 som lämpar sig väl för rekreation och viss verksamhet inom besöksnäring. En del av området är kalhugget medan en annan del består av gammal skog, nästan av Kilsbergskaraktär. Dessa ytor och möjligheter vill vi gärna peka på.

Hampetorps Hamn

Området i anslutning till färjan i Hampetorp vill vi vara med och utveckla till ett hamnområde fungerande som turistnod för östra Örebro med inslag av småskalig verksamhet som har anknytning till Hjälmarens och besöksnäringen i Östernärke, t ex båtuthyrning, cykeluthyrning, uthyrning av fiskeredskap, försäljning av fisk, fiskeutflykter, kioskverksamhet och mindre butiker etc. Lydelsen för det i förslaget grönmärkade området föreslås därför ändras till *”Stadsbygd, fritid och idrott. Utvecklingsområde för fritid. Hampetorps färjeläge utvecklas för rekreation och båtliv med inslag av småskaliga kommersiella verksamheter som har anknytning till fiske, turism och besöksnäring.”*

Båtturism på Hjälmarens

Hjälmarens har en stor potential för att utveckla besöksnäringen i Östernärke i synnerhet och i Örebro kommun i allmänhet. En nyckel till ökad turism är att Hjälmarens blir farbar men också att stränderna blir nåbara för allmänheten från sjösidan. Fler bryggor och ankoringsplatser behöver skapas och i vissa fall också

plats för olika verksamheter i anslutning till dessa, exempelvis caféer, restauranger, badplatser, kiosker och annat.

Tågstopp i Kilsmo

I förslaget till ny översiktsplan pekas ett mindre område ut för utveckling av i huvudsak bostäder i Kilsmo. Vi vill sätta lite extra ljus på Kilsmo som ett samhälle med stor potential. I takt med att Örebro växer ökar också behovet av både bostäder och arbetsplatser samt verksamhetsområden i kommunen. År 2040 beräknas Örebro ha ökat sin befolkning från 150.000 invånare till 200.000 invånare och då tror vi att det vore bra att lägga lite större vikt vid Kilsmo. Här bedömer vi att det finns stora möjligheter för samhället att växa, med ännu fler bostäder och verksamheter.

En stor potential tror vi det finns i att kraftfullt arbeta för att tillvarata järnvägen som resurs. I bygden har det ofta återkommande pratats om ett tågstopp i Kilsmo igen och kanske är det nu dags att fundera på denna möjlighet? Vi vill att man på allvar undersöker möjligheten att genom bygga av extra spår möjliggöra att pendeltåg kan stanna i Kilsmo. Vi ser framför oss ett interregionalt arbete med en pendeltågslinje som kan förbinda Åsbro, Hallsberg, Pålsboda, Kilsmo, Vingåker, Katrineholm, Gnesta och Södertälje. Genom att möjliggöra arbetspendling till Stockholms-regionen tror vi att Kilsmo kan bli en del av lösningen på framtida bostadsbehov i huvudstadsområdet samtidigt som man stärker Kilsmo och närliggande små samhällen som levande orter. En utbyggnad av järnvägen som möjliggör tågstopp i Kilsmo är en lång och tidsödande process och därför anser vi att man redan nu bör ta med detta i ett framtidsscenario.

Allmänt om cykelvägar i Östernärke

Riksväg 52 och Länsväg 207 är på sina håll väldigt smala och utgör en stor fara för cyklister, mopedister och annan trafik med låg hastighet. För att främja arbetspendling med cykel vill vi trycka på behovet av flera cykelvägar liknande den som en gång byggdes mellan Odensbacken och Askers By. Sådana säkra och avskilda cykelvägar efterfrågas mellan t ex Odensbacken och Hampetorp samt mellan Odensbacken och Stora Mellösa. Det finns också andra sträckor som man borde titta närmare på och detta vill vi gärna skicka med inför framtida planering. Tillgången på elcyklar gör det dessutom enklare att nå över längre avstånd och därmed möjliggörs också nyttjande av cykelvägar på längre distanser, t ex är det inte längre omöjligt att idag cykelpendla mellan t ex Odensbacken och Örebro.

Ridsportcentrum i Segersjö

Segersjö har länge varit ett nav för ridsporten i Östernärke med bl a årliga tävlingar i fälttävlan. Utvecklingen går framåt inom ridsporten och denna utveckling sker bl a i omgivningarna runt Segersjö Herrgård och därmed borde detta område pekas ut som ett viktigt område för ridsporten i Örebro kommun.

Kommentar:

Bostäder i Stora Mellösa

Områdena för grönområde respektive bostäder har korrigerats så att de är förenliga med rådande planföresättningar och den utveckling som nu sker i området. Texten till kartan har kompletterats med att områdets grönska har betydelse för orten som helhet och att det vore lämpligt om delar av den, där så är möjligt, beaktas vid framtida exploatering. Utpekade gröonstråk har förlängts genom området för att markera att kommunens önskan om att det finns gröna kopplingar genom området.

Verksamhetsytor i Odensbacken

I och kring Odensbacken finns två faktorer som starkt styr placeringen av utbyggnadsområden för verksamheter och bostäder, översvämningsrisker respektive landskapsbild.

Översvämningsrisken begränsar starkt möjligheterna till en hopkoppling av föreslagna verksamhetsområden och det finns också risk att landskapsbilden för de boende i befintliga och nya områden i östra delen genom begränsande siktelinjer. Kommunen har därför valt att inte ändra planen utifrån inkomna synpunkter.

Rekreationsområde - Kanalpromenaden i Odensbacken

Synpunkterna som framförs stämmer väl överens med intentionerna som pekas ut i översiktsplanen.

Kulturcentrum i Odensbacken

Den verksamhet som man beskriver bedrivs och vill bedriva stämmer väl överens med markanvändningen park, vilket är vad som anges i ÖPn idag. Det finns inte något annat markanvändningsskikt som används i ÖPn som har det bredare perspektivet som efterfrågas med både fritid, kultur och park. Ingen ändring görs.

Ny rastplats i Hampetorp

En rastplats i anslutning till riksväg 52 kan vara en fråga för Trafikverket. Den typen av detaljfrågor behandlas inte på ÖP-nivå.

Grönytor i Hampetorp

Skogsområdena som beskrivs kan mycket väl lämpa sig för rekreation och besöksnäring. De bedöms dock inte ha ett så högt värde på kommunal nivå så att de bör pekas ut som ett upplevelselandskap för natur och rekreation. De ligger också lite långt ifrån tätorten för att pekas ut som Grönområde, (enligt den modell som använts för hela kommunen). Ingen ändring görs.

Hampetorps hamn

Formuleringen till för ytan vid hamnen ändras enligt förslaget som givits.

Båtturism på Hjälmarén

I ÖPn görs ställningstagandet: "Kommunen ska tillsammans med andra aktörer utveckla värden för friluftsliv och naturturism i Kilsbergen, runt Hjälmarén, i våtmarkslandskapen kring Kvismaren, Tysslingen, Oset och Rynningeviken, samt runt Järleån." Att arbeta med till exempel bryggor och angränsningspunkter i Hjälmarén kan vara en del av detta arbete.

Tågstopp i Kilsmo

Översiktsplanen är samstämmig med Region Örebro läns plan för hur persontrafiken ska utvecklas fram till år 2050 och i det perspektivet omnämns inte något tågstopp i Kilsmo. Det är dock inte omöjligt att ett tågstopp kan bli möjligt i en framtid, men förutsätter i så fall en

kraftig utbyggnad av bostäder i Kilsmo för att stärka resandenunderlaget. De kapacitetsproblem som idag finns på västra stambanan skulle också behöva åtgärdas innan ett tågstopp kan vara möjligt. För att få en konkurrenskraftig restid för persontåg till bland annat Örebro kan ytterligare åtgärder behövas.

Ridsportscenter i Segersjö

I ÖP:n pekats inte enskilda privata ridverksamheter ut då det finns flera sådana i kommunen. Ställningstagande görs dock kring den ridanläggning som kommunen själv äger och vars utveckling kommunen har rådighet över.

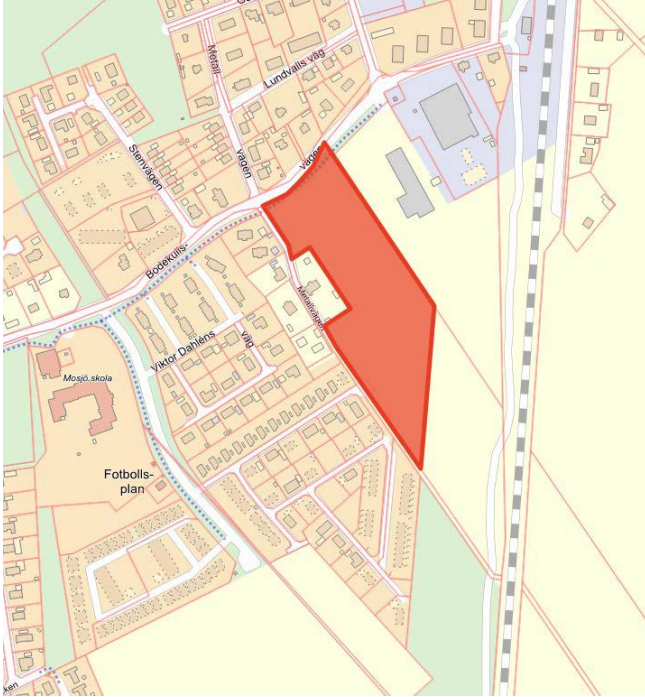
Allmänt om cykelvägar i Östernärke

Stråket Örebro-Odensbacken via Stora Mellösa är utpekade i översiktsplanen som stråk där kommunen vill se utbyggnad av ett regionalt cykelstråk. Det är dock Trafikverket som är huvudman för det aktuella vägsnittet och därmed det beslutande organet i frågan. I region Örebro läns regionala cykelplan finns stråket med och delar av stråket omfattas av trafikverkets åtgärdsvalsstudie för länsväg 207. Det finns även ett ställningstagande om att Örebro kommun i samverkan med Trafikverket och Region Örebro län ska verka för utbyggnad av fler cykelvägar mellan kommunala kärnor och tätorten Örebro samt inom de mindre tätorterna. Detta för att i högre utsträckning möjliggöra arbetspendling, skolpendling och fritidsresor med cykel.

OBOS

OBOS är en rikstäckande samhällsutvecklare och en av Nordens största bostadsproducenter. I Mosås har vi på egen mark under senare år utvecklat ett nytt bostadskvarter innehållande ett 70-tal bostäder med blandade upplåtelseformer och hustyper.

OBOS äger ytterligare mark i Mosås (se markering på karta nedan, fastighetsbeteckning Törsjö 3:167) som i dagsläget inte är medtaget i den nya översiktsplanen. Vi skulle gärna fortsätta att utveckla Mosås och ser positivt på att vår mark tas med i den nya översiktsplanen med klassificering ”Stadsbygd, bostäder”. Vår förhoppning är att kommunen också ser positivt på detta.



Kommentar: Bebyggelseytan har justerats något österut för att omfatta del av OBOS fastighet. I kommande detaljplanering behöver eventuell byggnation och gränser studeras noggrannare och hänsyn tas till eventuella behov av park och rekreationsvärden.

Axbergs områdesgrupp

Förtydliga huruvida Hovsta är stadsdel, stadsnära tätort eller kommunal kärna. En enhetlig definition är önskvärd.

Att prioritera anläggning av riksväg 50 öster om Lillån som funnits i tidigare planer för att minska trafikbelastningen och transport av farligt gods genom Lillån.

Kommentar: I översiktsplanen har Hovsta kategoriserats som en kommunal kärna. Funktionen kommunal kärna har getts sex av kommunens största, servicetäta och strategiskt lokaliserade tätorter vid sidan om Örebro tätort. I dessa bedöms möjligheterna för en god utveckling kunna fortgå, vilka också ska säkerställas genom god planberedskap för bland annat bostäder. Hovsta betecknas som en tätort som på sikt kommer att vara en kommunal kärna i likhet med de övriga fem, som idag har mycket mer av nodfunktion. Det kommer att ske naturligt genom att fler bostäder tillkommer och befolkningen blir större, men särskilt i och med ett pendeltågsstopp på orten. Bedömningen i arbetet med översiktsplanen är att Hovsta möjligen växer samman med Lillån och därmed blir en stadsdel i Örebro först efter år 2040 när utpekade utbyggnadsområden är bebyggda.

Kommunens intention för fortsatt utveckling av Örebro tätort på mycket lång sikt, efter år 2040 illustrerat i plankartan som pilar som visar riktningen för fortsatt bebyggelse- och infrastrukturutveckling. Den koppling öster om Lillån som pekades ut i översiktsplanen från 2010 illustreras i denna översiktsplan genom dessa pilar. Det har aldrig varit kommunens intention att flytta riksvägen 50 från nuvarande läge.

I översiktsplanen finns två nya planerade huvudgator utpekade väster om Lillån, i syfte att koppla samman Boglundsägnen med Lillån. Dessa nya väggkopplingar är avsedda att tillgängliggöra nya utbyggnadsområden men kan även avlasta väg 50 genom Lillån.

Örebroporten fastigheter AB

Vår uppfattning är att Mariebergs handelsområde ska kompletteras med en ny infart från E20 i söder. Målsättningen för Mariebergs handelsområde är att det skall uppfattas som ETT handelsområde där naturlig genomströmning möjliggör detta med bra orienterbarhet i området. Trafikbelastningen på nuvarande huvudinfart kommer att minska och färre köer uppstår. Den nya infarten från söder bör ansluta till den centralt belägna Kundvägen för att naturligt leda vidare norrut, vilket ger en bra överblick över handelområdet och därigenom enklare att nå målpunkter.

***Kommentar:** Det finns idag inga planer på en ny infart från E20 i södra Marieberg. Däremot pågår planering för att möjliggöra en omledning av riksväg 51 genom Marieberg. En sådan omledning skulle innebära att riksvägen leds norrut vid Kumlavägen och ansluter till E20 norr om Marieberg, vilket skulle avlasta befintlig infart från E20 till Marieberg. I övrigt behövs troligtvis fler gång- och cykelbanor i kombination med ett i övrigt gångvänligt handelsområde om området ska uppfattas som ett sammanhållet handelsområde.*

Gustavsviksintressenter och Gustavsviks Utvecklingsbolag

Vi studerade Gustavsviksområdet med omgivning och lämnade synpunkter under samrådet. Följande synpunkt har ej kommenterats och vi framför detta därmed ännu en gång under utställningen.

- Storbackavägen i kv. Piloten skulle få ett naturligt avslut om den sista tredjedelen (nuvarande Karlsdal) bebyggs med anpassade bostäder till omgivande miljö. Området öster om Stora Hyddan kan kompletteras med anpassad småskalig bebyggelse och nås från befintlig cirkulationsplats vid Södra Vägen.
- Med nya verksamheter och innehåll i Gustavsviksområdet bör även kollektivtrafiken ses över, stämmer upptagningsområden och gångavstånd till hållplatser mm samt dimensionering av trafiklösningar i omgivningen.

***Kommentar:** Synpunkterna är i stort sett samstämmiga med planförslaget, men är mer detaljerade än vad en översiktsplan kan bli. Den förklarande texten som bör till ytan för fritid och idrott i webbkartan (intill kvarteret Piloten), beskriver att en eventuell försiktig komplettering av ett fåtal bostäder kan vara möjlig söder om Gustavsviks camping. Omfattning och utformning behöver dock utredas mer i kommande planeringskedan. I takt med att områden utvecklas så ses kollektivtrafiken över för att möta rådande behov.*

Hagaby villaägareförening

Hagaby Villaägareförenings rötter sträcker sig tillbaka till år 1922 och vi representerar ca 130 st hushåll i bostadsområdet Hagaby, Örebro. Vi har tagit del av förslaget till ny översiktsplan. Den innehåller bl.a. planer på anläggande av en ny godsjärnvägsförbindelse genom Örebro tätort i samband med planerna att anlägga en snabbtågsförbindelse mellan Oslo och Stockholm. Vi har redan tidigare, i oktober 2015, förmedlat våra synpunkter i en skrivelse till Örebro Kommun angående det olämpliga att ens föreslå dragning av en ny järnväg för godstrafik i området och därigenom förvärpa den redan besvärande situationen. Vi lämnade också våra synpunkter i april 2017 då förslaget till ny översiktsplan

var ute på samråd. Vi vill nu återigen lämna våra synpunkter på vad konsekvenserna av planerna skulle bli. Vi vill återigen tydliggöra att vi inte har några invändningar mot en framtida snabbtågsförbindelse mellan Oslo och Stockholm och heller inte Örebro Kommuns önskan att få bort godstågstrafiken genom Örebros stadskärna. Dock anser vi att ni försöker lösa den nuvarande dåliga situationen med ett annat riktigt dåligt alternativ som medför mycket negativa konsekvenser. Hagaby Villaägareförenings grundinställning är att godstågstrafik ska förläggas långt utanför staden. Den absoluta majoriteten av allt gods ska inte ens till Örebro utan bara passera orten. Därför anser vi att det är en förvånansvärt dålig idé att överhuvudtaget föreslå att anlägga en helt ny järnväg avsedd för godstågstrafik, inte bara nära bostäder i Örebros centrala delar utan dessutom genom grönområden, lekplats, fotbollsplan och parkmark. Dessutom rakt genom stadens vattentäkter! Här har det sunda förnuftet uppenbarligen helt tappats bort i en iver och någon slags desperation att snabbt kunna uppnå en framtida snabbtågsförbindelse. Vi vädjar till Örebro Kommun att återkalla och helt ta bort det förslag till nytt järnvägsreservat längs motorvägen som ingår i förslaget till ny översiktsplan. Vi förstår att Örebro Kommun har en svår situation när det gäller sin iver att åstadkomma en snabbtågsförbindelse mellan Oslo och Stockholm och vill göra något snabbt. Men inte att ni ska gå så fort fram med att fatta beslut på bristfälliga och missvisande grunder. Skapa istället en lösning med sunt förnuft, miljötänk och ljusa framtidsvisioner till fördel för hela Örebros nuvarande och framtida invånare! Ta chansen att skapa positiva effekter för hela staden och dess omgivning för all framtid. Inte omvänt orsaka negativa effekter för all framtid, vilket nu är på väg att hända.

Detta är några av Hagaby Villaägareförenings synpunkter:
Vi har bland annat följande synpunkter gällande förslaget till ny godsjärnvägsförbindelse:

- **Nyttja befintligt järnvägsreservat**

Använd istället den sträckning som sedan många år tillbaka finns som järnvägsreservat i den nu gällande översiktsplanen. Detta reservat har upprättats just för att kunna bygga ny järnväg för godstrafiken i en båge utanför Örebro. Att bygga en ny järnväg för godstrafik utanför Örebro påverkar inte snabbtågsplanerna negativt. Tvärtom skulle många fler områden som idag är negativt drabbade av godståg, eller som kommer att bli drabbade av Örebro Kommuns nya förslag, att få uppenbara fördelar, så som exempelvis Ölmbrotorp, Hovsta, Lillån, Bettorp, Hagaby, Ringstorp, Hjärsta, Holmen, Älvtomta, Rosta, Örnros, Västhaga, Nasta, Adolfsberg, Ladugårdsskogen, Marieberg, Mosås m.fl. Det skulle även kunna lösa godstågsproblematiken för Kumla och Hallsberg. Det måste vara bättre med en genomtänkt lösning som gynnar fler och samtidigt innebär större samhällsnytta! Det innebär även att godstrafiken ännu mer kan separeras från snabbtågstrafiken och därför varken störa eller påverka denna negativt. Att använda det järnvägsreservat som finns enligt redan antagen översiktsplan skulle innebära positiva effekter för hela staden för all framtid. Örebro växer så det knakar i alla väderstreck, inte minst på norr. Många områden som skulle drabbas negativt av den föreslagna godsjärnvägen tillhör Örebros innerstad. Det kan inte vara OK att enbart ta bort godstrafik från den allra

innersta stadskärnan och låta övriga medborgare i Örebro fortsätta bli drabbade eller till och med låta nya medborgare drabbas ännu värre än idag! Tänk om! Tänk rätt! Bygg en järnväg för godstrafik långt utanför Örebro! Nu har Örebro Kommun chansen!

• Miljöpåverkan och säkerhetsrisker med farligt gods

Det är inte sunt förnuft att leda bullrande godsvagnar genom Örebro, dessutom ofta lastade med en stor mängd farligt gods! Förslaget innebär att anlägga ny järnväg för godstrafik mellan bostäderna i Hagaby och motorvägen! Att det inte blir många meter kvar mellan bostäder och den föreslagna järnvägen som ska trafikeras med farligt gods är ju helt uppenbart. Vad detta innebär i form av säkerhetsrisker anser vi i sig är ett tillräckligt stort skäl att förkasta förslaget. Vi är helt eniga om att säkerheten kring Örebro Central bör höjas, men inte på bekostnad av säkerheten i andra områden! Ta istället chansen att lägga tågtrafik med farligt gods långt utanför tätbebyggda områden innan någon allvarlig olycka inträffar! En beräkning från 2015 visade att Örebro passerades under året av 21.000 godståg samt 6.700 godståg innehållande farligt gods! Mängden farligt gods på sträckan genom Örebro uppgår till 580.000 ton per år! Då pratar vi om Sprängämnen, Gaser, Brandfarliga vätskor, Brandfarliga fasta ämnen, Självantändande ämnen, Ämnen som vid kontakt med vatten utvecklar brandfarliga gaser, Oxiderande ämnen, Organiska peroxider, Giftiga ämnen, Smittsamma ämnen, Radioaktiva ämnen, Frätande ämnen och Övriga farliga ämnen. 580.000 ton farligt gods per år genom Örebro!? Det man med säkerhet vet inför framtiden är att antal godståg samt deras längd kommer att öka och med det även mängden farligt gods. Hela Örebro kommer fortfarande att utsättas för farliga

ämnen längs den nu föreslagna sträckningen, då säkerhetsavståndet vid en olycka med farligt gods kan uppgå till 1km, och då heller inte inräknat vindpåverkan. Som Örebro Kommun nu föreslår att godsjärnvägen ska dras innebär det bara några hundra meters skillnad jämfört med nuvarande sträckning. Eftersom Örebro växer i alla väderstreck kommer godstrafik på järnväg fortfarande att gå rakt genom staden! Titta på en översiktskarta så blir det mer än tydligt!

Negativa hälsoeffekter

Buller är en betydelsefull miljöfaktor som tyvärr hittills inte uppmärksammats i tillräcklig utsträckning. Enligt Världshälsoorganisationen (WHO) utgör buller den näst viktigaste orsaken till miljörelaterad ohälsa i Europa efter luftföroreningar. Trafikbuller är den vanligaste källan. Enligt WHO:s uträkningar förloras långt över en miljon (!) friska levnadsår i EU varje år på grund av trafikbuller, varav de flesta förloras genom sömnstörningar, men där stress, försämrad inlärning och prestation, ökad risk för hjärtoch kärlsjukdomar etc är andra negativa effekter. Inom WHO pågår för närvarande en revidering av gällande riktvärden för samhällsbuller som kommer att resultera i skärpningar. I samband med revideringen har ett mycket omfattande arbete genomförts för att sammanställa all vetenskaplig litteratur om hälsorisker knutna till bullerexponering. Här framgår bland annat att flera studier av hög kvalitet visar på samband mellan trafikbuller och hjärtinfarkt där riskökningar föreligger redan vid bullernivåer på cirka 50 dB utanför bostaden, det vill säga under WHO:s nuvarande riktvärde. Förutom

hjärtsjukdom finns det indikationer på att buller kan orsaka stroke och öka risken för fetma. Kroppen påverkas av buller, även om man inte märker att man blir störd, med till exempel ökat blodtryck och utsöndring av stresshormoner. Göran Pershagen, professor i miljömedicin vid Karolinska Institutet, anser att de vetenskapliga beläggen för att buller är farligt för hälsan har stärkts på senare år. Han sitter med i den expertgrupp för Världshälsoorganisationen WHO som tar fram nya riktlinjer för buller: ”– Vi kommer att slå fast att det nu finns säkra bevis för att trafikbuller ökar risken för högt blodtryck och ökar risken för hjärtinfarkt, så det är väldigt allvarliga negativa hälsoeffekter.” Göran Pershagen, professor och överläkare Institutet för Miljömedicin, Karolinska Institutet, Centrum för Arbets- och Miljömedicin, Stockholms läns sjukvårdsområde Hur tänker Örebro Kommun när man vill utsätta kommuninvånare för mer ohälsa? Borde inte kommunen istället jobba för att stärka sina medborgares hälsa och säkerhet? Godstrafikspåret genom Örebro planeras dessutom dimensioneras för en hastighet på 160 km/h, och delvis upp till 180 km/h!

• **Buller och vibrationer både under byggtiden och för all framtid**

Hagaby är hårt drabbat av buller från både järnväg och motorväg. Vi som ideell förening lägger mycket energi på att arbeta för att göra situationen drägligare och kan inte förstå hur Örebro Kommun tänker om man arbetar för att redan drabbade kommuninvånare ska drabbas ännu mer, när det borde vara tvärt om. Att läsa kommentarer som att ”målet är att bullernivåerna inte ska bli högre än från motorvägen” känns som ett hån! Bullernivåerna från motorvägen är alldeles för höga och orsakar stora störningar och påverkan. Buller och vibrationer från godstågen är också mycket störande för Hagabyborna, fortplantar sig långa sträckor och har en negativ hälsopåverkan, även beroende på att de ofta körs nattetid. Att försöka koppla av utomhus vid en uteplats i Hagaby är i stort sett omöjligt på grund av bullernivåerna. Under bygg- och anläggningstiden skulle dessutom både buller och vibrationer orsaka ytterligare negativa effekter, både på boende och fastigheter. Godstrafiken väntas dessutom öka kraftigt framöver med både längre och fler tåg. Bara för att Hagaby historiskt sett har drabbats av stora olägenheter i samband med godsjärnväg, innebär inte detta automatiskt att Hagaby ska fortsätta drabbas negativt framöver!

Berggrund samt risk för skador på fastigheter

Delar av Hagaby består av berggrund, ibland även med berg i dagen. Flera fastigheter med källare är uppförda direkt på urberget. I samband med nedläggning av bredbandskablage längs motorvägen vid olika tillfällen för några år sedan, utfördes mindre sprängningsarbeten av entreprenörerna. Trots att sprängkraften var låg fortplantades sprängkraften till fastigheterna uppförda på berg, med skador på fasader och murstock som följd. Vi ser därför risker för omfattande skador på befintliga fastigheter.

• **Påverkan på grundvatten och dricksvatten**

Vad händer med de borrade brunnar, ofta energibrunnar, som finns längs de föreslagna sträckningarna? Påverkas grundvattennivåerna i Hagaby och andra områden? Exempelvis, kommer förläggning ovan eller under mark att påverka bostäder med bergvärmeanläggningar? Blir det därigenom grundare aktiva borrhål, dvs sämre effektivitet och minskade energibesparingar? Dessutom

går den nu föreslagna sträckningen inte bara genom Hagaby utan även rakt genom Örebro Kommuns vattentäkt i Bista/Skråmsta! En rapport från konsultföretaget Sweco visar också på mycket allvarliga sårbarheter och konsekvenser för vattentäkterna om förslaget till ny översiktsplan skulle bli verklighet. Även om Örebro skulle besluta att ta sitt framtida dricksvatten från Vättern behövs nuvarande vattentäkt som reservvattentäkt för Örebro. Där ska man givetvis inte heller dra in farligt gods, lika lite som genom övriga Örebro, bl.a. Hagaby. En mycket allvarlig tankegroda av Örebro Kommun som måste stoppas innan katastrofen är ett faktum!

• Påverkan på parkmark och naturreservat

Det område som förslaget berör i Hagaby är klassat som parkmark! Hur kan Örebro Kommun ens föreslå att anlägga en ny järnväg för godstrafik genom parkmark i omedelbar anslutning till medborgarnas bostäder, fotbollsplan och lekplats och dessutom genom ett naturreservat!? Hur kan Örebro Kommun, som så sent som 2015 stoltserade med utmärkelsen ”Årets Miljökommun”, tänka så fel att man går ut med ett förslag där man vill bygga en helt ny godsjärnväg bara något tiotal meter från befintliga bostäder? Dessutom innebär förslaget även att naturreservatet Boglundängen omedelbart norr om Hagaby påverkas negativt. Genom att nyttja det redan beslutade järnvägsreservatet för ny godsjärnväg långt utanför staden kan därför både Örebro Kommuns och naturreservatets invånare, boplatser, rekreations- och friluftsområden besparas negativ miljöpåverkan.

• Avverkning av träd

Trafikverket trödsäkrar genom att skapa trådfria skötselgator längs landets järnvägar. Alla träd som står inom 20 meter från spåret på båda sidor tas bort. Detta kommer att innebära att skogen i Hagabyparken till stora delar kommer att avverkas. Följden av detta blir, förutom kraftigt negativ påverkan på ett grönområde, även en negativ visuell upplevelse.

• Tunnelmynningar

Bullernivåerna när tåg passerar en tunnelöppning är svåra att på förhand beräkna. Buller inne i tunneln fortplantar sig och när tåget når tunnelmynningen uppstår en extra ljudeffekt. Det kan liknas vid tratten på en trumpet som förstärker bullret som uppstår i tunneln. Dessutom kommer lufttrycksförändringar att orsaka störningar vid tunnelmynningen, ju högre hastigheter desto större störningar. De norra stadsdelarna har enligt förslaget ett stort antal tunnelmynningar. Några frågor vi därför ställer oss kring förslaget är: Varför föreslås inte hela godssträckan ligga i tunnel? Och varför ska vissa områden, exempelvis Hagaby och Ringstorp, acceptera att drabbas?

Ologiskt förslag

Örebro Kommun har meddelat att man inte kommer att upplåta området vid nuvarande Mannatorpsterminalen för bostadsändamål. Detta för att inte nya bostäder ska hamna nära den befintliga järnvägen. Anledningen är givetvis att järnvägen orsakar stora störningar. Citat från Örebro Kommun: ”Buller och vibrationer från godstågen är störande för dem som bor i närheten och det finns risker med den stora mängd farligt gods som passerar stadskärnan.” Men hur kan man då föreslå att anlägga en ny järnväg, dessutom för godstrafik, nära befintliga bostäder? Logiken blir svår att förstå.

• Undvik barriäreffekter

Förslaget till ny översiktsplan innehåller några övergripande ställningstaganden, bl.a. att undvika att skapa fysiska och upplevda barriärer. Då borde Örebro Kommun rimligtvis inte förstärka befintliga barriärer eller till och med skapa nya barriärer genom att anlägga en ny godsjärnväg som klyver staden!

• Bevara grönområden

Vidare innehåller förslaget till ny översiktsplan även ställningstaganden om att det är viktigt att bevara parkmark och grönområden. Inte att då dra en ny godsjärnväg genom parkmark, fotbollsplan och grönområden som ju faktiskt förslaget innebär! Eftersom områden kring järnvägar trädsäkras, innebär det dessutom avverkning med ca 20 meter på vardera sidan om spåret. Eftersom förslaget innebär dubbelspår med en sektionsbredd på 12,4 meter innebär det att betydelsefull parkmark och skogsområden skövlas och helt försvinner, exempelvis kommer det att bli extra tydligt i Hagabyparken.

• Felaktigheter i beslutsunderlagen

Konsultrapporten från Norsk Bane innehåller två föreslagna alternativ för placering av en godsjärnväg, en inre och en yttre korridor genom Örebro. Omedelbara frågor vi ställer oss är: Varför har Örebro Kommun valt att föreslå att upprätta järnvägsreservat enbart för den inre korridoren? Varför inte samtidigt för den föreslagna yttre korridoren för att skapa framtida flexibilitet? Varför göra någon ny sträcka till järnvägsreservat överhuvudtaget innan frågan är helt färdigutredd? I ärlighetens namn är dock inget av korridorförslagen från det norska konsultföretagets sida acceptabla. Gissningsvis har de ett egenintresse att snabbt åstadkomma den eftertraktade snabbtågsförbindelsen till Stockholm. Det kan nästan genomskådas genom företagets egen slogan: ”Nye tider for Norge”. För att bemöta några av de argument som används varför den inre korridoren förordas framför den yttre, ges några exempel på rena felaktigheter i rapporten från Norsk Bane:

- Kortare körtider om man väljer den inre korridoren. Om man skulle välja den kortaste körtiden, ja då skulle ju godstrafiken gå den allra kortaste bansträckningen, dvs fortsätta gå rakt igenom hela Örebro! Syftet med att flytta godstrafiken är ju att flytta bort riskabel och störande trafik! Ju längre desto bättre! Hela punkten och argumentet faller därmed på sin egen orimlighet.
- Om man väljer den inre korridoren drabbas inga nya personer, som idag inte redan drabbas av buller. En anmärkningsvärd argumentation! Att stora delar av Örebro plågas av buller från motorvägstrafik ska väl inte ligga oss ytterligare i fatet!? Vi som utsätts för det störande motorvägsbullret förväntar oss att man minskar det och inte gör saken ännu värre för all framtid! Konsultföretaget medger ju att godstrafiken kommer att medföra stora bullerproblem, dygnet runt! Detta argument är verkligen både stötande och provocerande och faller återigen på sin egen orimlighet. Så då är det OK att strö ännu mer salt i såren genom att även lägga en godsjärnväg där? Det kan väl ändå inte vara Örebro Kommuns avsikt att skapa mer olägenheter och ohälsa för sina invånare?

Det påstås att om man bygger den inre korridoren påverkas bara en bensinstation och några garage. Inget kunde väl vara mer felaktigt! Vi är många tusentals invånare, vars bebyggelse kommer att bli starkt påverkade. Och skulle obbyggda fastigheter vara mer värda att skydda än befintliga fastigheter? De här argumenten är ju inte ens värda att ta på allvar. Det är ju inget annat än rena felaktigheter! Argumentationen håller inte här heller.

- Man berättar att en yttre korridor är betydligt enklare att bygga, men att den yttre korridoren kommer att kräva omfattande bullerskydd. Det måste ju rimligtvis vara mycket enklare och därmed billigare att bygga en godsjärnväg utanför Örebro jämfört med att spränga/borra/ bygga tunnlar, hantera motorvägens på och avfarter, orsaka skador på befintliga fastigheter etc. Och att påstå att det kommer att krävas bullerskydd om man bygger den yttre korridoren, men inte om man väljer den inre gör bara oss Hagabybor ännu mer upprörda! I rapporten står att den inre korridoren ”...*inte kommer att ligga i närheten av bostäder...*”! Hur ska man kunna ta seriöst på sådana argument? Vi i Hagaby och Ringstorp kommer att hamna bara några tiotal meter från planerad spårmitt!
- Rapporten talar också om att bullernivån från E18/E20 inte kan vara så störande eftersom det inte finns några diskussioner om att lyfta ut motorvägen utanför Örebro. Behöver vi säga att motorvägen skapar oerhört mycket störningar för Örebros invånare? Örebro Kommun har dock valt att kategoriskt ducka och enbart hänvisa till vägghållaren Trafikverket. Det handlar inte enbart om buller utan även här om partiklar, utsläpp och risker med farligt gods som utsätter Örebroarna för hälsorisker.
- Rapporten förordar inre korridoren för ”frakterbjudandets attraktivitet”, bland annat i förhållandet till lastbilstransporter. Skulle det bli mindre attraktivt för någon att frakta gods på tåg genom att de körs några km utanför Örebro? Det blir ju bara ännu mer miljövänligt när man varken påverkar vatten, invånare eller stadsmiljön negativt. Är det denna ihåliga argumentation som Örebro Kommun lutar sig mot när man lägger fram det vansinnigt dåliga förslaget att vilja bygga en ny godsjärnväg genom staden med alla dess nackdelar det kommer att medföra i all framtid?

Ovanstående är ändå bara några exempel. Örebro Kommun kan inte basera sitt förslag till dragning av ny godsjärnväg på denna konsultrapport. Det vore i så fall ett stort misstag som kommer att få stora följder. Justera förslaget innan det är för sent. Hur kan Örebro Kommun överhuvudtaget fundera på att sänka ambitionerna på det här sättet i miljösammanhang? Nuvarande förslag till översiktsplan innebär att Örebro Kommun för lång tid framöver kommer att bygga fast stadens invånare i en lösning som kommer att vara rent hälsovådlig. Låt istället ett konsultföretag som inte är jäviga och har egna intressen i projektet göra en oberoende utredning!

• **Ta chansen att skapa en bättre framtidsvision**

Att lägga en ny järnväg längs motorvägen genom Örebro kommer att fastläsa läget för all framtid! Örebro kommer alltså att fortsätta besväras av BÅDE en allt mer trafikerad motorväg OCH en godsjärnväg genom staden. Nog måste väl Örebro Kommun ha större framtidsvisioner än så? Eftersom staden växer i alla

väderstreck, kommer trafik och gods på europavägarna och järnvägarna, som faktiskt bara ska passera Örebro, ändå i all framtid att ledas in rakt genom staden. Inte sunt förnuft ur någon synvinkel! Vi tycker istället att Örebro Kommun nu ska ta chansen att skapa en betydligt bättre framtidsvision! Skapa en lösning med sunt förnuft, miljötank och ljusa framtidsvisioner till fördel för hela Örebros nuvarande och framtida invånare: Planera istället för ett helhetstänk genom att flytta ut både Europavägarna E18/E20 och godsjärnväg i ett nytt läge tillsammans utanför staden i framtiden! Trafik som inte ska till Örebro utan bara passera, ofta även med farligt gods, slipper då orsaka några olägenheter för stadens invånare. Nuvarande motorvägssträckning kan behållas som en slags ringled för lokal trafik mellan stadens olika delar och områden. Dåtidens beslutsfattare ansåg troligtvis att de placerade motorvägen långt utanför stadskärnan, medan vi idag kan undra varför en motorväg med två Europavägar klyver staden mitt itu, med alla de miljöproblem, trafikproblem och barriärer det innebär, istället för att vara placerad på ett behörigt avstånd långt utanför staden! Alltså, tänk efter före: Ta nu chansen att kunna skapa en gemensam förbifart utanför Örebro för all den trafik och gods som inte har Örebro som destination! Det är vår förhoppning att våra synpunkter nu äntligen beaktas och att Örebro Kommun inser det utrymme till förbättring som finns i nuvarande förslag. Som tydligt framgår vill vi att det byggs en ny järnväg för godstrafik långt utanför Örebro och att det bristfälliga förslaget från Örebro Kommun aldrig realiseras vad det gäller nyetablering av godsjärnväg i tätbebyggda områden. Vi anser nämligen att vissa områden i Örebro inte ska behöva utsättas för något negativt som andra delar av Örebro samtidigt ska befrias ifrån. Alltså i klarhet: Vi vill att Örebro Kommun drar tillbaka förslaget till nytt järnvägsreservat längs motorvägen som ingår i förslaget till ny översiktsplan! Använd istället det järnvägsreservat som redan finns för att leda godstrafik på järnväg långt utanför staden!

Bilaga 1 - Debattartikel införd i Nerikes Allehanda 27 mars 2017

Kommentar: *Järnvägsreservatet ligger kvar i förslaget till ny översiktsplan för Örebro kommun. Reservatet är utrett utifrån förutsättningarna som finns i dag och en önskan om att separera godset från persontrafiken på järnväg. Detta för att bland annat skapa redundans och för att möjliggöra snabb persontrafik på järnväg mellan Stockholm-Oslo. Att reservatet flyttas ut från de mest centrala delarna av Örebro, men inte ännu längre ut från stadskärnan, beror enligt utredaren bland annat på den föreslagna banans längd. En järnväg för gods längre västerut, utanför staden, skulle innebära längre körtider för tågoperatörerna och därmed öka deras kostnader. Även underhålls- och anläggningskostnaderna skulle bli dyrare med en bana längre från befintlig stambana. Men avseende anläggningskostnaderna är skillnaden kanske inte så stor eftersom relativt stor del av den föreslagna banan går i tunnel, schakt eller på bro.*

Järnvägsreservatet för gods längre västerut finns kvar i förslaget som ett alternativ till FASE2-utredningen (som föreslår en godsjärnväg längs med europavägarna genom Örebro). Vilket av alternativen som blir byggt (om något av dem blir det) beror till stor del på vad det nationella arbetet med järnväg mellan Stockholm-Oslo kommer fram till. Örebro kommun kommer fortsatt delta i det arbetet och kommer bevaka kommuninvånarnas intressen. En lösning som skapar mer barriäreffekt och mer buller kommer Örebro kommun inte acceptera.

Föreslagen sträckning närmast Hagaby ligger i en tänkt djup nedschaktning innan banan fortsätter i tunnel under befintlig järnväg mot norra Ringstorp. Massorna från tunnel- och schaktarbeten kommer enligt utredaren kunna användas för bullervallsanläggande som kan minska bullret från både järnväg och motorväg.

Befintliga kopplingar, till exempel gång- och cykeltunnel mellan Hagaby och Boglundsängen kommer i största möjliga mån vara kvar. Annars behöver nya alternativ anläggas. Den eventuella järnvägen ska inte skapa nya barriärer, men om möjligt minska de negativa effekterna av befintliga barriärer såsom motorvägen. En ny järnväg längs europavägarna blir en möjlighet att minska buller- och barriäreffekter, en möjlighet som annars troligtvis inte hade uppstått.

Örebro kommun bedömer att det är bättre att gods och farligt gods går förbi Hagaby i norr i djup schaktning än på befintlig bana precis öster om Hagaby i marknivå. Eventuella skador på fastigheter måste alltid ersättas av väg- eller banhållare. Men då banan inte är föreslagen i marknivå förbi Hagaby ska sådana olyckor förhoppningsvis kunna undvikas i största möjliga mån.

Örebro kommun eftersträvar att översiktsplanen ska vara så tydlig som möjligt utan att ta bort möjligheter för till exempel framtida nya järnvägar. Därför finns flera olika järnvägsreservat med i planen, om än inte lika många som i översiktsplanen från 2010.

Privatpersoner

Under utställningen inkom 23 synpunkter från privatpersoner. Yttrandena är sorterade tematiskt utifrån vad synpunkten handlar om. Yttrandena kan läsas i sin helhet nedan.

Järnväg

Privatperson 1

Vi bor mitt i det ev järnvägsstråket väster om stan. Vi bor söder om Norra Skogen. Stråket är ju bara "utkastat på kartan" enl säkra källor (BS). Jag vore tacksam om ni tar bort stråket eller planerar lite noggrannare. Vi är inte purunga och kanske måste sälja fastigheten om några år. Då är det inte bra att bli störd av en ej genomarbetad planläggning.

Kommentar: *Se kommentar till Hagaby villaägareförening.*

Privatperson 2

Undertecknade boende i Hagaby protesterar mot kommunens förslag till reviderad översiktsplan att en nybyggd järnväg för godstrafik, som inte bara planeras nära bostäder i Örebros centrala delar, utan dessutom genom grönområden, lekplats, fotbollsplan, parkmark, skogsdungar och naturreservat ska dras. Vi anser att godstrafik på järnväg bör planeras och läggas utanför Örebro. Hur Örebro kommun som 2015 stoltserade med utmärkelsen "Årets Miljökommun" nu radikalt ändrar riktning är för oss helt obegripligt.

Vi har inga invändningar mot en framtida snabbtågsförbindelse mellan Oslo och Stockholm och inte heller mot Örebro Kommuns önskan att få bort

godstågstrafiken genom Örebro stadskärna. Dock anser vi att kommunen försöker lösa den nuvarande dåliga situationen med ett annat sämre alternativ som medför mycket negativa konsekvenser.

Vi anser att all godstrafik inklusive transport av farligt gods ska förläggas långt utanför tätbebyggda områden. Använd istället den sträckning som sedan många år tillbaka finns som järnvägsreservat i nuvarande översiktsplan. Detta reservat har upprättats just för att kunna bygga ny järnväg för godstrafiken i en båge långt utanför Örebro och påverkar inte alls snabbtågsplanerna.

Vi uppmanar Örebro kommun att tänka helhetslösning och förslagsvis även ta med orterna Kumla och Hallsberg i en mer långsiktig planering. Dessa kommuner har garanterat samma problem med godstågstrafik genom sina orter.

***Kommentar:** Se kommentar till Hagaby villaägareförening.*

Privatperson 3

Som boende i Örebro och Hagaby ställer jag mig mycket tveksam till den planerade godstågförbindelsen genom Örebro tätort. Befintlig järnväg och motorväg genom staden ger redan idag stora negativa konsekvenser i form av uppdelning av staden, bullerproblem mm. Detta är dock gamla synder från en tid när vi kanske inte visste bättre. Att 2018 planera för ytterligare tung trafik genom stadsmiljön förfaller i mina ögon oklokt, i synnerhet som tillgången på mark utanför stadskärnan (kring det tidigare planerade järnvägsområdet väster om staden) är god.

***Kommentar:** Se kommentar till Hagaby villaägareförening.*

Privatperson 4

Har läst Samrådsredogörelse – vårt framtida Örebro. Vi känner oss verkligen som Örebroare efter att ha bott och verkat i staden under 40 år. Vi har sett staden växa och utvecklas. Vi är mycket stolta över allt som vuxit fram och speciellt vill vi lyfta den mycket framsynta miljöhänsyn kommunen hittills alltid taget. Men nu verkar det som om man helt tappat fattningen i sin långsiktiga framtid planering. Hur kan man överhuvudtaget tänka tanken att bygga en ny spårförbindelse för godstrafik (ej persontrafik) rakt igenom staden. Nu när man verkligen har en chans att planera långsiktigt klokt. Naturligtvis skall tung starkt miljöbelastande trafik förläggas utanför staden. Vi ansluter oss helt till Hagaby villaägareförenings remissvar som vi anser gjort en mycket gedigen genomlysning av frågan med långsiktigt miljögoda och i övrigt riktiga slutsatser. Låt vårt framtida Örebro förbli den miljöprogressiva stad den varit. Använd det sedan tidigare beslutade befintliga järnvägsreservatet för framtida godstrafik.

***Kommentar:** Se kommentar till Hagaby villaägareförening.*

Privatperson 5

Angående Järnväg: Så ställer vi oss bakom Hagaby Villaägareförening och deras åsikt om detta.

***Kommentar:** Se kommentar till Hagaby villaägareförening.*

Privatperson 6

Angående förslaget att lägga en ny spårförbindelse för godstrafik rakt igenom staden... Det förefaller ogenomtänkt ur ett rent praktiskt genomförandeperspektiv, ur ett miljöperspektiv (buller, vibrationer m.m) samt även utifrån konsekvenser som kan bli utifrån att en olycka med farligt gods inträffar i centrala delar av staden.

Självklart ska dylik trafik förläggas utanför staden, speciellt med tanke på att den mesta av sådan trafik inte ens ska in till Örebro. Det finns redan ett befintligt avsatt område för framtida godstrafik - använd detta istället.

***Kommentar:** Se kommentar till Hagaby villaägareförening.*

Privatperson 7

Jag har försökt sätta mig in i problematiken hur Örebros framtida godsjärnväg skall dras, och det är inte lätt. Efter att snabbt läst Norske Banes utredning kan jag konstatera att de har utrett 3 alternativ.

1. Utöka antal spår parallellt med nuvarande som går genom centrala Örebro. Detta har Norske Bane inte rekommenderat p.g.a. bl.a. annat olycksrisken. Av den tidigare ansvarige för Samhällsbyggnad i Örebro fick vi besked vid ett informationsmöte på Svampen sommaren 2017, så är det ett förslag som Banverket skulle kunna ha gått vidare med, eftersom godstrafik är ett s.k. Riksintresse. Att konsekvensen skulle bli att man var tvingad att bl.a. annat riva fastigheter som ligger på Allegatan och Törngatan med tomtgräns mot järnvägen, för att få minst 30 m säkerhetsavstånd till spåren, vad inget vi kunde ha synpunkter på då godsjärnväg är ett Riksintresse!!, utan vi skulle vara tacksamma att Örebro Kommun har valt att gå vidare med ett annat förslag.
2. Är det alternativ som Örebro Kommun förordar och handlar om vad jag förstår en inre stäckning av godsjärnvägen, planen är att den skall komma på befintligt spår från Hovsta för att därefter svänga av på ett nytt spår som går på broar, i tunnlar och i kulvertar , parallellt med E18/20 och andra vägar , genom känsliga och under tätt bebyggda områden. Givetvis skall det göras konsekvensanalyser, och jag hoppas att de visar på att detta är ett dåligt alternativ.
3. Är en yttre sträckning där godsjärnvägen gå i en båge runt Örebro i det sk. järnvägsreservatet som finns i den nuvarande översiktsplanen. Jag skall vara ärlig och erkänna att jag inte orkade att fördjupa mig i argumenten från Norske Banes, men jag kommer ihåg svaret vi fick vi informationsmötet på Svampen. Nej det går inte, för det skulle bli en omväg på flera kilometer för tåget och transporttiden är väldigt viktig. Men då får väl tåget starta lite tidigare så att det är framme i tid. Detta är i min värld, det absolut bästa alternativet.

Jag förstår givetvis att detta är ingen enkel fråga, många aspekter att ta hänsyn till. Jag bor i Hagaby och ibland känns det som vi är ensamma om att ha synpunkter på detta, men det kan komma att påverka stora delar av Norra, Västra och Södra delarna av Örebro.

Ni folkvalda som är att hantera denna fråga (och vad jag förstår finns det konsensus i frågan) se till att era kollegor som kommer att knacka dörr inför valet i höst är bra pålästa om detta för de kommer att få frågor.

***Kommentar:** Se kommentar till Hagaby villaägareförening.*

Privatperson 8

Vari ligger sans och förnuft i att dra en ny godsjärnväg genom parkmark i Hagaby?! Man slutar aldrig förundras över alla dessa beslut som tas över huvudet på oss medborgare. Undrande Hagabybo!

***Kommentar:** Se kommentar till Hagaby villaägareförening.*

Privatperson 9

Först och främst, tack för att ni arbetar med dessa stora frågor. Detta stora projekt där alla delar är så komplexa och svåra att samordna att det för en utomstående verkar nästan omöjligt att navigera i. Jag har själv dock gjort mitt bästa för att sätta mig in i allt som rör den nya godstågsomdragningen, som jag förstår bland annat är en förberedelse för att kunna få till stånd den åtråvärda snabbspårsbanan mellan Oslo och Stockholm som passerar Örebro. Jag har läst igenom det mesta av Norsk banes utredning och kommunens egen följdutredning av denna och förstått att den dragning som ligger som slutförslag är den där godståget skall gå längs motorvägen E18/E20. För mig som privatperson boende i Örebro låter det inte så attraktivt. Jag besökte också ett informationsmöte tidigare i juni förra året där dåvarande kommunpolitiker Björn Sundin berättade om denna lösning och varför den anses vara den enda möjliga. Jag kan förstå varför denna lösning är lockande eftersom den troligen är den enklaste, billigaste och snabbaste att genomföra, trots att den skulle medföra en lång rad problem för det framväxande Örebro och alla boende i hela tätorten. En sak som slår mig som förvånande när jag läser kommunens utvärderingar av de olika dragningsförslagen från Norsk bane är hur oväntat lättvindigt förslaget ”Yttre korridor” avvisas. Jag uppfattar att fredningen av Karlslunds kulturresevat väger oerhört tungt i sammanhanget, vilket är förstaeligt på grund av dess dignitet kulturhistoriskt, men ändå. Det andra lika förvånande är, med ett liknande lättvindigt sätt, hur nackdelarna i förslaget om en inre dragning tycks bagatelliseras. De liksom göms in bakom den redan tråkiga omständigheten att vi har en motorväg som skär genom staden, med alla dess störande effekter såsom, buller, avgaser, försvårande av stadsutveckling samt inte minst bidragandet till segregation mellan olika bostadsområden. De regelverk som vill förhindra att farligt gods, transporterat via järnväg, ska komma så nära tätortsbebyggelse verkar man vilja bortse ifrån på grund av de ekonomiska fördelarna. I förslaget ”Inre korridor” ser det ut som godstågsspåren på flera ställen kommer att hamna mycket nära befintliga bostadsområden, samt att de kommer att ge mycket stor ökad bullerpåverkan i både Ringstorp, Hagaby, Rosta och Västhaga.

Att politiker ständigt måste väga nyttor mot ekonomi på ett ansvarstagande sätt är en självklarhet och en förväntan från oss medborgare och skattebetalare. De viktiga företagen och kapitalstarka privata sfärernas intressen och krav på mark, kontor, lager och infrastruktur går inte så bra ihop med innevånarnas önskan om

en vacker, bullerfri och harmonisk stadsmiljö. Därav denna, på senare år, fullkomliga explosion av industri, och ”företagslador” runt om nästan alla större städer i Sverige. All strävan efter estetik och miljö i utopiska ord på översiktsplanens målsättning för regionen är i detta sammanhang helt ignorerade. På informationsmötet med Björn Sundin blev denna smärtsamma insikt alltför uppenbar. Detta att politikernas makt är så oerhört begränsad och hur stora deras eftergifter mot, tillåt mig säga, kapitalistiska krafter är, gjorde mig mer än beklämd. Självklart förstod jag att Björn Sundin delvis skyllde ifrån sig detta obekväma beslut om godstrafik genom Örebro på Trafikverkets vilja, men ändå kvarstod det faktum att han avslöjade hur lite makt han som politiker hade att styra så fort det handlade om större skeenden som påverkar den ekonomiska tillväxten lokalt och nationellt.

Jag vill hävda att det går att göra en bättre lösning som skapar mindre miljöeftergifter för Örebro och som ändå tillmötesgår Trafikverkets gissningsvisa önsknings om effektiv dragning. Istället för att bara tänka på var godstrafiken ska gå så kan man passa på och göra en större helhetslösning och i samma veva flytta ut motorvägen i ungefär samma sträckning som förslaget med en yttre korridor visar på. Att bygga motorväg och godstrafik parallellt borde göra att man kan dela på många av kostnaderna för framförallt markberedning och tunnelbyggande. I Norsk banes ”inre korridor” förslag ska ju järnvägen i mycket långa sträckor gå i tunnel, så den kostnaden har man alltså räknat med. I det yttre förslaget syntes inte lika mycket tunnelsträckningar. Det i sin tur skulle enligt kommunens utvärdering hindra vilda djurs möjlighet till rörelse i nord/sydriktning samt skapa stora störningar för Karlslund och kulturmarkerna väster om stan. Jag frågar mig varför man inte kan lägga längre sträckor i nergrävda tunnlar i det yttre förslaget och också använda allt material som grävs ur dessa till ordentliga bullerskydd på tunnelfria dragningar. Då skulle man över tunnlar få flera naturliga viltövergångar och dessutom effektiva bulleravgränsningar för övriga områden. De mycket färre bostadsområden som vägen/järnvägen skulle passera kan man lättare skapa hälsosamt avstånd till och i största möjliga mån skydda genom tunneldragning. Att bygga ny motorväg är förstås oerhört kostsamt, men tanken på att vi i Örebro alltid ska dras med den bullrande genom stan känns deprimerande. Att lägga godstrafiken längs den skulle bokstavligen cementera dess sträckning för tid och evighet och dessutom fortfarande låta farligt gods föras genom tätbebyggt område. Om nya järnvägen blir av i och med Nobelbanan, kommer den att gå förbi Karlskoga. Då kan man lätt fantisera om vilka ämnen och laster som kommer att skickas till och från Bofors. Dessutom skapar motorvägen också en innerstad/ytterstad problematik som spär på den segregation som redan finns i staden. Tänk bara vilka möjligheter som skulle öppna sig om motorvägen försvann. Så mycket mark för bostad- och stadsbebyggelse som skulle frigöras och vilken bullersanering i ett enda slag. Om bara tjugo år förutspås de flesta av våra bilar och lastbilar gå på el. Dessa har ju mycket lägre ljudnivå, men tyvärr hjälper det inte i höga hastigheter eftersom det är däckljud och vindsus som står för den största ljudalstringen, så en motorväg kommer fortfarande vara bullrig i överskådlig framtid. I låga hastigheter däremot kommer trafikens ljudnivå att sjunka avsevärt. Vilken behaglig stadsmiljö vi skulle kunna få med en bebyggelse som jämt breder ut sig åt alla håll från stadskärnan med flera vackra insprängda tysta naturområden

tillgängliga för alla invånare. Fortfarande gott om plats för Örebro att växa på ett hållbart sätt långt in i framtiden. Jag önskar och hoppas att ni kommunpolitiker och tjänstemän över partigränserna ska arbeta för att skapa en långsiktig och på riktigt hållbar trafik/infrastrukturlösning i och förbi Örebro. Jag vill inspirera er att använda er makt att förändra och göra gott som håller länge för alla innevånare. Byggstart för den eventuella nya järnvägen ligger fortfarande tillräckligt långt fram i tiden för att hinna ge kommunen tid att ackumulera finansiering i samarbete med Trafikverket.

Kommentar: Både E18 och E20 ingår i det nationella stamvägnätet som riksdagen fastställt. Vägarna i det nationella stamvägnätet är av särskild nationell betydelse. Vägarna ingår även i det av EU utpekade Trans-European Transport Network, TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse.

Motorvägen genom Örebro är en barriär i staden och för många även en olägenhet med avseende på buller. I översiktsplanen pekas ett flertal nya passager ut för att minska barriärerna mellan östra och västra/norra delen av staden. Även platser där kommunen har för avsikt att överbygga motorvägen pekas ut.

Kraven som ställs på ljudnivåer när en ny järnväg byggs finns på Naturvårdsverkets hemsida: <http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning/Buller/Buller-fran-vagar-och-jarnvagar-nybyggnation/>. En ny järnväg utmed motorvägen kommer att förses med bullerskydd på de sträckor där det finns risk för överskridanden av riktvärden vid bostäder. Det är tänkbart att dessa skydd även skulle kunna dämpa ljudet från motorvägen. Se även kommentar till Hagaby villaägareförening.

Privatperson 10

Åsikter angående förslaget till ny godsjärnvägsförbindelse genom Örebro

Vi motsätter oss den planerade godsjärnvägsförbindelsen på följande grunder:

- Nackdelen med att leda tågturen godstrafik genom tätbebyggt område samt i närheten av naturreservat både med tanke på farligt gods och mängden gods. Vidare kommer den föreslagna dragningen göra att järnvägen kommer gå mycket nära bostäder, något som utifrån ett säkerhetsperspektiv känns mindre bra, speciellt om andra alternativ finns.
- Befintligt järnvägsreservat finns redan.
- Förslaget innebär att befintlig parkmark i närheten av Hagaby kommer att tas i anspråk. I detta område finns lekplatser, fotbollsplaner samt naturområden som kommer att påverkas kraftigt negativt om järnvägsspåren dras här.
- Om spåren tas i bruk kommer vibrationer och buller att spridas i närområdet vilket talar för att låta järnvägen passera utanför staden.

Kommentar: Se kommentar till Hagaby villaägareförening.

Privatperson 11

Har tagit del av Örebro kommuns förslag till ny godsjärnvägsförbindelse genom Örebro. Jag finner det utomordentligt märkligt att man ens föreslår en sträckning som går genom central Örebro. I förslaget som finns anger man t ex att man inte kommer att upplåta området vid nuvarande Mannatorpsterminalen för bostadsändamål ”Buller och vibrationer från godstågen är störande för dem som bor i närheten och då finns risker med den stora mängd farligt gods som passerar stadskärnan”. Men hur tänker på de befintliga bostadsfastigheterna som ligger efter den bansträckning föreslås. De betyder ingenting ?? Det kan ju inte vara så svårt att förstå att de kommer att drabbas av det som nämns tidigare. Med förstånd och sunt förnuft måste man ju så klart göra sträckningen långt utanför Örebro. Kan inte de beslutande personerna inse detta är de inte de inte kapabla att ta hand om sina medborgare i Örebro som kommer att bo nära den föreslagna sträckningen. Men det är klart de bor väl inte i närheten av den föreslagna sträckningen.

Med hopp om att sunt förnuft och förstånd ska råda så att bansträckningen läggs utanför Örebro så att ingen kommer att drabbas av det bedrägliga förslaget.

Kommentar: Se kommentar till Hagaby villaägareförening.

Privatperson 12

Med hänvisning till den möjlighet jag har som medborgare i Örebro kommun att lämna synpunkter på förslag till översiktsplan skickar jag detta. Jag vill lämna synpunkter på det förslag till ny reservatsbildning för godsjärnväg i anslutning till Hagaby och vidare genom Örebro utefter E18/E20 som framgår av förslaget till översiktsplan enligt Sam 821/2017.

Jag har bott i Hagaby i 42 år och har stor erfarenhet av störande godsjärnvägstrafik. De synpunkter som Hagaby Villaägarförening framfört om att inte dra ny järnväg för godstrafik nära bostadsområden håller jag helt med om. Vidare anser jag, i likhet med villaägarföreningen, att det befintliga järnvägsreservatet i en båge väster om centrala Örebro ska kunna användas för godstransporter på järnväg.

Kommentar: Se kommentar till Hagaby villaägareförening.

Privatperson 13

Inför planeringen av en utbyggnad av Törsjöterminalen, har utkommit en översiktsplan över angränsande markområden inom vilket min fastighet Törsjö 2:30 ligger och kommer att drabbas. Detta har blivit än mer tydligt då jag fått ett förhandsbesked om nybyggnation på min fastighet. Svaret lyder den föreslagna platsen för nybyggnad av enbostadshus är i översiktsplanen utpekad som utbyggnadsområde för verksamheter. Med det menas att platsen ligger inom ett utredningsområde för verksamheter med möjlighet till järnvägsanslutning och god närhet till riksväg 51 och E20. Idag råder, sett från boendemiljöaspekt, ett stort problem med buller från järnvägen och detta kommer naturligtvis att öka i omfattning då antalet tåg kommer att öka med trafiken till terminalen. Boende miljön måste ovillkorligen beaktas i planeringen och placeringen av kommande verksamheter.

Jag anser att planeringen bör revideras.

Kommentar: *I vissa fall behöver de olika intressena vägas mot varandra utifrån vilken markanvändning som är bäst lämpad på den specifika platsen. I kommande planeringskedan blir detaljeringsgraden högre och planfrågor så som buller utreds djupare.*

Utbyggnadsområden

Privatperson 14

Vi motsätter oss att det byggs bostäder (alltså nybyggnation) utmed Karlslundsgatan utanför vårt hus på Oxhagevägen 18. Detta av flera olika anledningar:

Nybyggnation minskar de bostadsnära grönområden som finns. Dessa används för rekreation och om de minskas eller tas bort så minskar möjligheterna för rekreation. Färre grönområden ökar risken för ohälsa, alltså risk för betydande påverkan på hälsan.

Grönområdena beskrivs i planprogrammet som en buffert. Det är precis vad de är: de finns där som ett skyddande grönområde för människor. De är naturens egna "lungor". Tvärtom, dessa grönområden borde utvecklas. Varför inte odla fruktträd, bärbuskar och andra växter, som en liten botanisk trädgård?

Lekplatsen som finns bakom vårt hus är viktig för området alla barn. Om den försvinner eller blir mindre förlorar barnen en lekplats och det finns ingen annan i närheten för området barn.

Det är inte långt till Karlslundsgatan från vårt hus. Om man bygger nytt mellan gatan och vårt hus kommer det att bli det väldigt trångt (för alla).

Om det byggs flervåningshus utanför vårt hus så innebär det ökad insyn i vårt hus och minskad intimitet i trädgården. Det vill vi verkligen inte.

Om trafiken i vårt område ökar minskar området barnvänlighet och överhuvudtaget trivseln i området.

Vi tycker att det är bättre att utveckla Haga centrum, som är en naturlig mötesplats. Nya butiker kan konkurrera med Haga centrum.

Om Karlslundsgatan smalnas av kommer utryckningsfordon att få det svårare att passera (snabbt).

Kommentar: *Förtätning av staden är en del i en planeringsinriktning som försöker styra mot en mer hållbar stadsutveckling. Översiktsplanens intentioner är att över tid åstadkomma en tätare och grönare stad. I avvägningen mellan allmänna och enskilda intressen så har de utbyggnadsområden som föreslås i översiktsplanen bedömts som mest lämpliga ur ett helhetsperspektiv.*

Privatperson 15

Gällande ny översiktsplan 2040 mellan Brickebacken och Norra bro bakom Anders Petters väg så vill jag att ni behåller skogen, den delen mellan villaområdet och nuvarande cykelväg upp till saxons park, Brickebacken. Denna yta är väldigt liten så den borde kunna bevaras som den är i nuläget. Detta för att ändå få lite avskärmning mot det nya området som ska byggas samt att denna del har en bäck och mycket fågelliv som behöver finnas kvar. Vi har även rådjur som finns i denna delen av skogen. Samt att denna mark är väldigt vattenberikad och sankt. Vore tacksam om man tog hänsyn till detta. Och hoppas sedan få veta vilka sorts hus som är tänkt att byggas så det inte blir trevåningshus eller högre som ser in på ens tomt. Då detta gör att värdet på huset sjunker.

Vi som byggt i detta område har ju valt att bo på landet och inte på varandra och detta ska det tas hänsyn till. Då man inte vill bo som packade sillar. Vill man detta så väljer man bo i city. Valet måste få vara fritt då alla människor är olika och inte är stöpta i samma form.

***Kommentar:** Utbyggnadsområdet mellan Brickebacken och Norra bro behålls då det utgör ett av kommunens viktiga bebyggelseområden fram till år 2040 som behövs för att knyta samman stadsnätet genom att skapa plats för bostäder, skolor och service för många människor i framtiden. Översiktsplanen antar ett långsiktigt planeringsperspektiv och visar på planeringens grova penseldrag. I kommande planeringsskeden blir detaljeringsnivån högre för specifika frågor, så som bebyggelsens skala, utformning av kvarter och hus, placering av parker och grönområden.*

Privatperson 16

Undertecknad är ägare av en gammal lantbruksfastighet i Mosås by. Det vill säga en gård, som består av en sammanhållen enhet av såväl åkermark som skogsmark samt med manbyggnad, ekonomibygnader och extra bostadshus. Lantbruket är i verksamhet. Innanför gårdens norra gräns löper sedan mitten på 70-talet två kraftledningar, varav en från Lindbacka på 140 kV. Vidare norr om denna fastighetsgräns, som enligt tidigare planer utgör ”gräns för bestående jordbruk”, ligger numera handelsområdet ”Mariebergs köpcentrum”.

Fastighetsbeteckningen är Mosås 2:55, allmänt benämnd Norrgårda, (norra gården i Mosås by). Gården bedrivs ekologiskt sedan 1985 (först i länet). Den ligger med brukningscentrum på rullstensåsen. Här har jordbruk förekommit sedan stenåldern.

Man kan konstatera att åsen norrut alltmer grävts och grävs ur för grustäkt och exploatering. Marken hårdgörs och dräneras såväl på grundvatten! som nederbörd. Mycket av skogsmarken på åsen har avverkats och försvinner. Det finns skäl att i möjligaste mån värna resterande skogsmark dels som koldioxidfälla och dels som mottagare av nederbörd till de vattenförande jordlagren i åsen.

Beträffande ”norrgårdaskogen” så har den sedan gammalt ett stort rekreativvärde. Här rastas numera dagligen ett stort antal hundar, här strövar människor med och utan barnvagnar, här springs, här rids, plockas svamp och bär, gås genväg till köpcentrumet m m. Skogsmarken är dessutom mycket viltrik,

såväl småvilt som klövdjur. Numera bedrivs dock ingen jakt på grund av att det ständigt vistas ett stort antal människor i skogen.

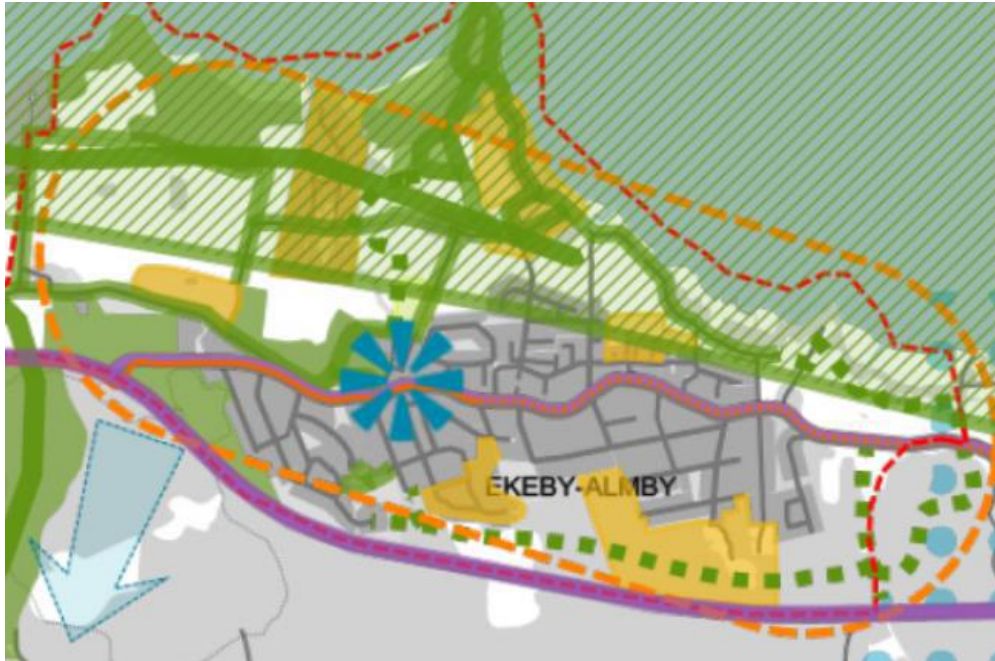
Jag kan med bestörtning konstatera att i förslaget till översiktsplan 2040 har ca två tredjedelar av norrgårdaskogen, skogsmarken på Mosås 2:55, markerats som verksamhetsområde! Detta samtidigt som detsamma ingår i markerat grönstråk!

Jag protesterar mot att delar av den omtalade skogsmarken skulle reserveras som verksamhetsområde. Jag hävdar att skogsmarken tillhörande Norrgårda i sin helhet ska förbli det rekreativområde det idag är samt att därmed lantbruksfastigheten fortsatt kan vara en sammanhållen enhet.

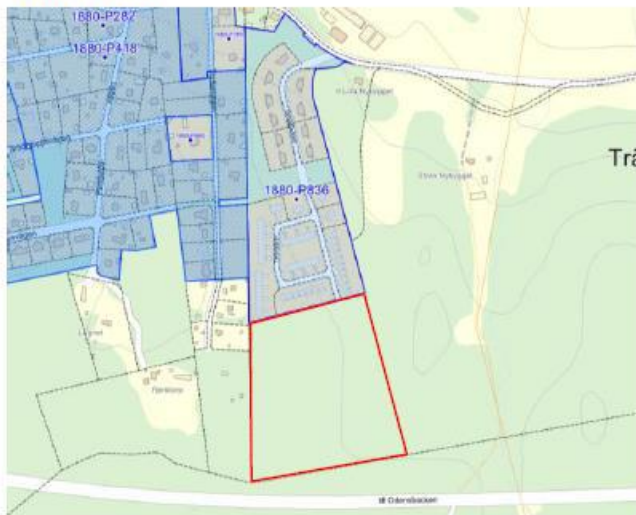
***Kommentar:** Att säkerställa framtida ytor för näringslivets utveckling är en mycket viktig fråga för kommunen och det görs på lång sikt och med grova penseldrag i översiktsplanen. Huruvida intentionerna i översiktsplanen sedan genomförs eller ej hänger bland annat på markägaren som har rådighet över hur marken ska användas. Med anledning av den information som inkommit via yttrandet har texten till kartans utbyggnadsområde kompletterats för att man i eventuella senare planeringsskeden ska ha den i beaktande. Ytan har också ändrats för att signalera att utbredning och form inte ännu är närmare utredd.*

Privatperson 17

Vi vill lämna in våra synpunkter angående Förslaget till ny Översiktsplan för Örebro. Vi har tagit del av Förslaget till ny Översiktsplan för Örebro och mera specifikt den för del som berör Ekeby-Almby. Vi är ägare av fastigheterna Almby 13:384 mfl som ligger i Utredningsområdet sydöstra del. Vi (tre ägare till fastigheten Almby 13:454 mfl) önskar att området (se röd markering bild) tas med i planeringen av bebyggelse. Området ligger nu i utredningsområde men vi önskar att området tas med i den nya Översiktsplanen och att det görs en detaljplan av området. Området (se röd markering bild) ligger inom Föp -området på en interaktiv karta, men är inte del av det utbyggnadsområde som är planerat i direktangränsning till vår mark. Vi önskar nu att det ansökta området (se karta) tas med i Översiktsplanen som ett utbyggnadsområde.



Området



Kommentar: Området kring Ekeby-Almby är i översiktsplanen utpekad som "utredningsområde" vilket innebär att ytterligare bostadsbebyggelse i och kring Ekeby-Almby, utöver de utbyggnadsområden som är utpekade i fördjupning av översiktsplanen för Ekeby-Almby från 2006, eventuellt kan möjliggöras genom en ny fördjupad översiktsplan. Då behöver frågor som trafiksäkerhet, förutsättningar för offentlig och kommersiell service, tillgång till idrott-, lek- och rekreationsområden, kulturmiljö och landskapsbild, karaktär och tomtstorlekar i olika delar av samhället utredas.

Privatperson 18

Jag har nu denna sista dag det går att ge förslag ang. den nya översiktsplanen ett kompletterande förslag gällande det gamla sanatorieområdet i Garphyttan.

Först vill jag säga att det är både roligt, klokt och viktigt att sanatorieområdet enligt förslaget till den nya översiktsplanen blir möjligt att bygga bostäder på i framtiden.

Följande förslag kan göra det än mer attraktivt, kostnadseffektivt och troligt att det verkligen bebyggs: Ändra det "runda" grönområde strax nedanför det gulmarkerade området så att det också gulmarkeras. Det vill säga blir möjligt att detaljplanera för bostäder.

Genom det uppnår man följande: Det är ett naturligt och "logiskt" område att bygga i som redan funnits med vid tidigare idéer och planer för att bygga i området. Många skulle tycka det vore konstigt, ologiskt, irrationellt och kommunalt svårförklarat att i en översiktsplan gällande sanatorieområdet inte ha med denna yta.

På ett område som idag är mer lövslygt med gamla betongruiner trasiga rör och rostiga attiraljer än naturskönt blir det högt belägna attraktiva tomter med soluppgång i fönstren som ligger i anslutning till Garphytteåns porlande vatten, grönstråk och kulturhistoria samt de istället omkringliggande mycket natursköna områdena. Genom fler tomtmöjligheter i sanatorieområdet blir det attraktivare för investerare.

Det går att samtidigt bevara och utveckla grönområden i det direkta närområdet. Man kan nyttja redan befintlig "stickväg" med el framdragen. Kommunalt vatten och avlopp går redan fram till området. Kommande investering av renovering och utbyggnad av VA i sanatorieområdet kan fördela kostnaderna på fler fastigheter i närområdet vid byggnation. Genom att bebygga detta område skapas möjligheten till ett sammanhållet samhälle istället för endast en "gräddhylla" uppe på det nu gulmarkerade området. Vilket också stämmer överens med riktlinjerna för att förtäta redan befintliga tätorter. I detta fall blir det naturligt utan att det känns för trångt. Fler får i mer eller mindre direkt anslutning tillgång till ev. framtida satsningar för att vid sanatorieområdet ansluta skidspår till de befintliga över 70km pistade spåren ett par km därifrån.

Landsbygdsnämnden har visat särskilt intresse för detta område. Undertecknad var i höstas inbjuden att berätta om det förslag gällande byggnation som lokala politiker i en parlamentarisk grupp tidigare tagit fram ang. området under namnet "Kilsbergshöjden. Genom denna "utökning" av område för bebyggelse skulle de tidigare lokalpolitikernas önskan om vad som man önskade skulle ske med det gamla sanatorieområdet troligare kunna realiseras.

Området skulle i Garphyttans kulturhistoriskt intressanta och attraktiva del kompensera för det gulmarkerade "avlånga" området strax bredvid som är markerat för byggnation då de tomterna endast är byggtomter i teorin eftersom det går ett nyligen renoverat mycket stort vattenrör ovan jord från en damm till en vattenturbin med en speciell lutning rakt över de tomterna.

Med skälen som ovan beskrivits önskar jag att det "runda" grönmarkerade området nedanför det gula området också blir gulfärgat i den nya översiktsplanen så att det i framtiden finns möjlighet att bygga även där.

Jag är väl medveten om att det i princip är ett färdigt förslag till ny översiktsplan som nu varit utställt via kommunens hemsida men då inget nytt beslutsunderlag behöver tas fram gällande denna i kommunperspektivet marginella förändring är det dock ur ett utvecklingsperspektiv av tätorten Garphyttan viktigt och väsentligt att göra denna ändring.

Något som är mycket bra med den nya översiktsplanen är att Garphytteån ses som ett grönstråk värt att göra tillgängligt för allmänheten. Vi har inte så många porlande vattendrag i våra tätorter men efter Garphytteån finns det det. Var rädda om att marken närmast ån får vara allmän så alla medborgare får tillgång till bäckens porlande vatten. Kanske genom en kommande promenadstig efter ån som binder ihop slättlandskapet med bergsbygd och dockar på Bergslagsleden via hyttorna och dammarnas 700-åriga historia.

***Kommentar:** En stor del av den yta som föreslås för utvidgning av befintligt utbyggnadsområde omfattas av strandskydd. Befintligt utbyggnadsområde för bostäder har utvidgats något med hänsyn till strandskyddsområdet och ytan för natur minskats något. På så sätt ges stöd utifrån översiktsplanen att stärka en eventuell bebyggelsekoppling mellan sanatorieområdet och Garphyttan.*

Trafik

Privatperson 19

Då vi har två länsvägar (830+831) som delar byn Ervalla så anser jag att vi behöver gång och cykelvägar, som binder ihop byn, så att framförallt barnen ska kunna ta sig till skolan och till aktiviteter på ett tryggt och säkert sätt. Lyckevalen (sportanläggningen med samlingslokal) kan med hjälp av gång och cykelväg, göras åtkomligt för alla. Även från intilliggande områden med flera hus samlade tex Sundtorp (som ligger lite söder om Ervalla) kan barnen förflytta sig självständigt om det finns säkra vägar.

Många gånger är det svårt att avvara bilen på landsbygden, pga långa avstånd, så jag tror att det är i byarna som man kan göra miljövinster om människor kan gå eller cykla istället för att ta bilen. Jag har i nuläget framförallt en önskan av att byn får säkra färdvägar. Att vi ska bindas ihop med cykelväg till tex Ölmbrotorp-Örebro kommer som en senare fråga.

***Kommentar:** I översiktsplanen pekas en rad gång- och cykelstråk ut där kommunen ser det som önskvärt att binda samman orter och delar av landsbygden med varandra och också med staden. Sträckan mellan Ervalla och Ölmbrotorp vidare mot Örebro är ett sådant stråk som pekas ut i översiktsplanen. Ett sådant stråk skulle också göra det säkrare och lättare att förflytta sig inom Ervalla. Dessa önskemål kan kommunen inte själv genomföra utan måste förlita sig på att staten genom Trafikverket tar beslut om att de ska byggas. I översiktsplanen finns ett ställningstagande under kapitel Trafik – Cykel som lyder: "Örebro kommun ska i samverkan med Trafikverket och Region Örebro län verka för utbyggnad av fler*

cykelvägar mellan kommunala kärnor och tätorten Örebro, samt inom de mindre tätorterna. Detta för att i större utsträckning möjliggöra att arbetspendling, skolpendling och fritidsresor kan ske med cykel.”

Privatperson 20

Tillgänglighet till USÖ

Sjukhuset, som när det byggdes låg i utkanten av staden, blir nu alltmer instängt av bostäder och verksamheter, än mer om och när CV-området utvecklas. Som det ser ut i dag borde USÖ ha förlagts i anslutning till motorvägen för bättre tillgänglighet, men nu är det som det är.

Enligt kommunens prognos kommer befolkningen att öka med 2000 personer per år och också antalet gamla ökar och därmed behovet av sjukvård. Redan idag är köerna långa och trafiken sååå långsam i rusningstrafik. Jag känner till och förstår kommunens ambition att driva en politik för att minska biltrafiken i strävan mot ett mer hållbart samhälle - att man därför försvårar genomfarten för normalbilisten. Men privatbilism kan nog inte regleras bort inom överskådlig tid. En inre ringled kring stadskärnan, innanför motorvägen, skulle avlasta andra gator. Om det inte är möjligt måste man ändå underlätta för trafiken mot USÖ! Varför gör man inte separata filer för blåljustrafik och kollektivtrafik på de större genomfartslederna och tillfarterna mot USÖ. (En lösning med trafikljus för att ge blåljustrafik företräde kan ju inte fungera om filerna är igenkorkade.)

Gatuarbeten

De sista årens alla gatuarbeten har ju vållat mycket protester och skrivelser. Som jag förstår kommer det att fortsätta än mer då ombyggnad av VA-ledningar får större anslag. Vid planering av arbetena måste man sträva efter att det finns någon smidig alternativväg. Jag har de senaste åren ett otal gånger kört min akut sjuke man just till USÖ och då ställts inför valet av vilken väg som går snabbast, är minst trafikerad, minst sönderkörd och har minst antal vägbulor eftersom han jämrat sig vid varje skakning i bilen.

Den planerade avfarten i Marieberg från E20 mot södra tvärleden, väg 51 Som det ser ut i kartskissen kommer den nya avfarten att ansluta till gamla mosåsvägen och befintliga korsningar med södra tvärleden. Stämmer det? I så fall flyttas bara problemet!??

Kommentar: *USÖ är en stor besöksplats men även en stor arbetsplats i staden, vilket genererar många resor med såväl bil, buss, cykel och fotgängare. Läget i staden har förändrats i takt med att staden vuxit och i morgonens och eftermiddagens rusningstrafik kan det ta längre tid att ta sig fram med såväl bil och buss jämfört på andra tider på dygnet.*

Parallellt med översiktsplanen jobbar kommunen med planprogram och andra långsiktiga planer för hur staden och kommunen ska utvecklas. I dessa arbeten ligger framkomligheten för utryckningsfordon med som en viktigt aspekt där såväl utryckningsfiler, signalprioritering och fler utryckningsstationer finns med. Redan idag har blåljusfordon prioritet längs vissa stråk i staden.

Behovet av arbeten i gatumiljö kommer även fortsättningsvis att finnas. Gatuarbeten sker av olika anledningar och ger mer eller mindre påverkan på trafiken. Beroende på var ett arbete sker och om det är ett planerat arbete eller ett akut arbete finns olika förutsättningar för bland annat omledning av trafiken. När en gata är helt avstängd är en av de viktigaste orsakerna arbetsmiljön för de som arbetar på platsen, andra aspekter som bland annat byggtid, budget och omledningsvägar tas också med i bedömningen.

Trafikverket arbetar med vägplan för den nya riksvägsdragningen i vilken slutgiltig sträckning och åtgärder fastslås. Befintlig korsning med södra tvärleden utreds i vägplaneprocessen. För mer information hänvisas till trafikverkets hemsida: <https://www.trafikverket.se/nara-dag/Orebro/projekt-i-orebros-lan/E20vag-Trafikplats-Marieberg-norra/> Kommunen ser inte att problemen flyttas utan att föreslagen åtgärd bidrar till en förstärkt kapacitet i infrastrukturen då trafiken kan spridas över ett större nät.

Privatperson 21

Försvåra ej mer för biltrafiken i Örebro som ej är en storstad och inte behöver sådana lösningar. Biltrafiken i Örebro har blivit långsammare och besvärlig. Medborgarna tror att det beror på att trafiken ökat men så är ju inte fallet, den har ju minskat med 15 % sedan 2010 (men det känns som den ökat med 30% minst). Det beror på kommunens politik och ombyggnader för att försvåra för biltrafik och man hoppas då på att flera skall cykla och åka buss.

Nästan hälften av Örebros kommuns innevånare bor utanför en 3 km-radie från centrum och sedan tillkommer människor i Nora, Kumla och resten av länet som har behov av ta sig till eller genom Örebro mer eller mindre ofta och ibland med bil. Även äldre personer har större behov av bil pga de kanske ej kan/bör cykla. Då är det bra med någorlunda framkomlighet för bil och att det går att parkera. Det måste även gå att parkera vettigt även när det byggs nya hus.

Bygg bra cykelbanor/stråk, lite bredare och ibland kanske förlagda på lågtrafikgator, om någon ny bro behövs över Svartån gör en enkel billig träbro. Med lite kreativt tänkande så behöver inte så mycket gatumark tas i anspråk. Apropå kreativt tänk, ponera att om man hade byggt en cykelbana omedelbart väster om järnvägen. Detta skulle kunna genomförts med något bredare järnvägsbroar mm. Då hade man fått över 2 km korsningsfri cykelbana nära centrum. Men det går bara att drömma om nu.

Det finns en aspekt om avgaser från bilar men det tycks som om utvecklingen går mot elbilar i någon form väldigt snabbt. I Norge är mer hälften av nybilsförsäljningen elbilar.

Ett par trafikexempel:

1. Jag läste halvfart på högskolan under 80-talet (och jobbade helfart). Jag jobbade på väster. Om det inte hade varit möjligt att ta bilen till högskolan och parkera den vid högskolan hade inte studier varit möjliga beroende på att tiden hade ej räckt till vid bussåkning mm.
2. Jag har några bekanta i östernärke. Dom har skippat Örebro i görligast månnumera. Vingåker eller Kumla har ersatt Örebro vid många förrättningar för dom! Om befolkningen ökar enligt prognos så kommer biltrafiken bli ännu

rörigare med nuvarande design. Man kan fundera på om det kan bli utflyttning pga trafik/parkerings-kaos?

Sammanfattning: Sluta försvåra för bilister utan underlätta för dem, då blir trafiken kanske någorlunda acceptabel trots den prognostiserade befolkningsökningen. Det skulle glädja bl.a de som bor längre från stadskärnan.

Ledorden skall vara: Bättre framkomlighet för alla; cyklister, bilister och fotgängare.

***Kommentar:** I Örebro planeras trafiken utifrån de målsättningar och utgångspunkter i trafikprogrammet som beslutades av kommunfullmäktige 2014-10-22. I trafikprogrammet tydliggörs att trafiken ska planeras som en integrerad del av staden och att fokus ska ligga på att skapa tillgänglighet för människan snarare än att skapa framkomlighet för fordon. Planeringen ska bidra till en gång- och cykelstad med effektiv kollektivtrafik och fungerande biltrafik.*

Natur

Privatperson 22

Info/påbörjad inventeringsrapport. Avser skogsområde i Sörbyskogen.

Området ligger cirka 2 kilometer söder om Örebro stad. I nära anslutning till området finns Reträttens naturreservat. Området gränsar till ett kolonistugeområde, jordbruksbygd samt Swerocks bergtäkt.

Det aktuella skogsområdet innehåller varierade naturtyper såsom äldre barrskog med inslag av bland annat grova aspar och grova björkar med pansarbark, de bägge senare som kan klassas som naturvädesträd. I området finns även hållmark med äldre tallbestånd, kärr och bäckar. I områdets södra del finns tre fornåkrar. Inventeringen jag påbörjat behöver kompletteras då området enligt min bedömning sannolikt innehåller fler signalarter och rödlistade arter.

Struktur

Området består av mossbevuxen, äldre barrskog med inslag av grova aspar och björkar med pansarbark. Skogen har en tydlig dimensionsspridning och skiktning samt en blandad åldersfördelning. I området finns många äldre träd och många döda, ännu stående träd. Toppbrutna träd samt lågor finns i stora delar av området. De arter som påträffats vittnar om kontinuerlig beskogning, flera av de grövre träden har jag uppskattat åldern på till minst 100 år. Även hålträd finns. Flera av de äldre träden är mätta i brösthöjd och uppgifter finns tillsammans med GPS-koordinater. I området finns olika naturtyper av värdefull karaktär; djupt mossbevuxen äldre granskog, kärr, stenblock, hållmarker, bäckar, död ved - både stående och lågor i olika nedbrytningsfaser, luckor med öppnare solexponerade platser, samt områden med fornåkrar.

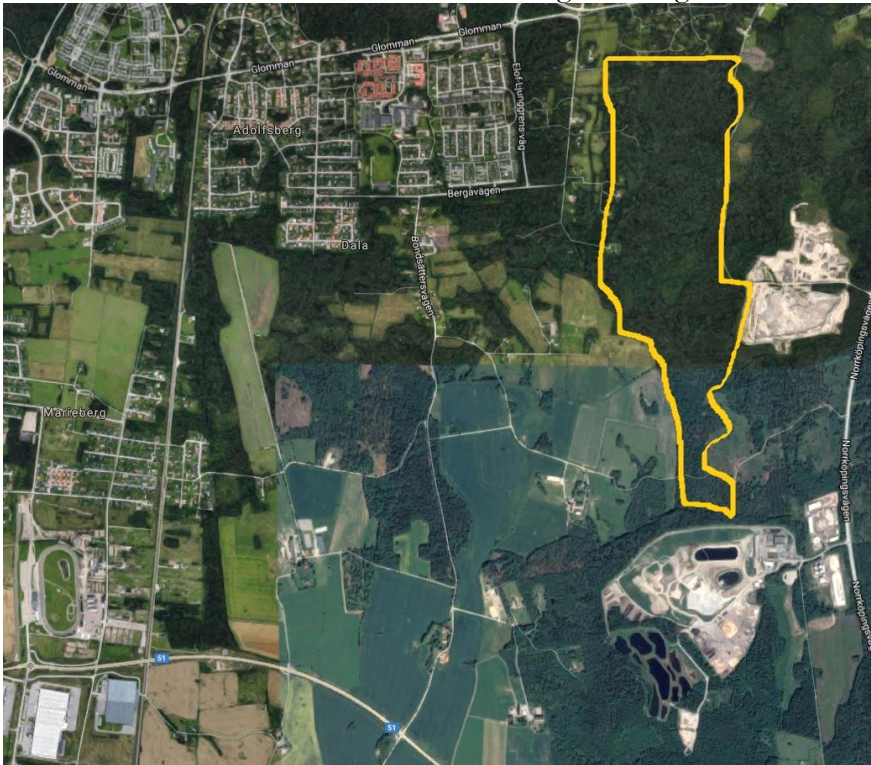
Landskapsnivå

Området är beläget söder om Örebro stad i Sörbyskogen. Landskapet inom utredningsområdet är lätt kuperat, höjdnivån varierar mellan drygt 55 och 65 m ö.h. En jordartskarta från direkt angränsande område visar att markerna täcks av morän med mindre inslag av berg i dagen. En bäck rinner genom

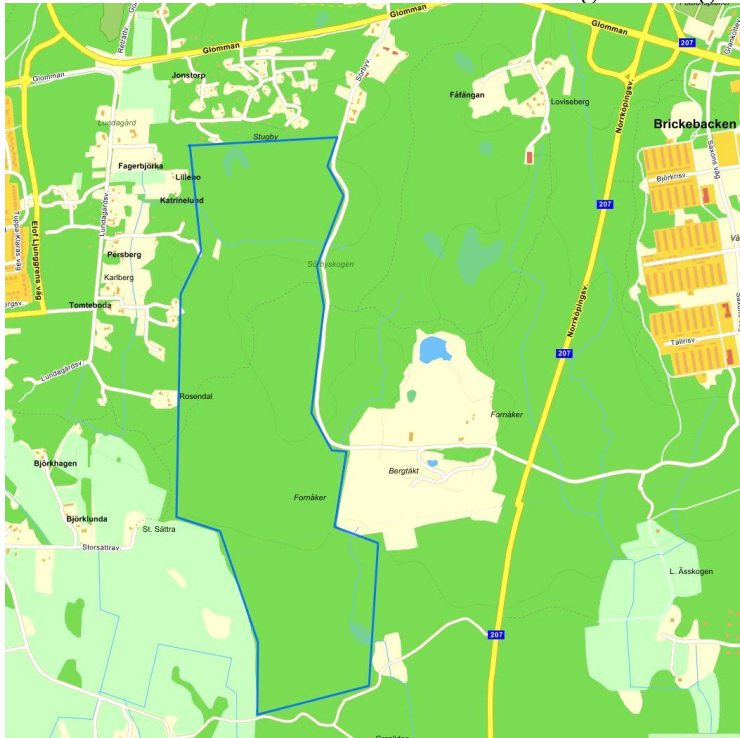
området och mindre bäckar och kärr finns i området. Det aktuella skogsområdet gränsar med några hundratal meter från Reträttens naturreservat. Ortofoto där man ser det aktuella skogsområdets struktur visar också på naturvärden. Inom eller nära det aktuella området finns tre lämningar med fossil åkermark med röjningsrösen, en triangulär stensättning (förhistorisk grav, Örebro 181:1) röjningsrösen, vall av röjningssten, en kolbotten efter resmila (Örebro 285) m fl objekt av kulturhistoriskt värde. I anslutning till området finns startpunkten för en kulturstig med Sörbyskogens "mystiska stenar" , stenar som ristats med oklara budskap någon gång omkring åren 1920 - 1930.

Ett hårt exploateringstryck på Örebro, där det aktuella området Sörbyskogen planeras att exploateras än mer, visar på riskerna att värdefull naturmiljö riskerar försvinna. Då det aktuella skogsområdet allt mer inringas av framväxande bebyggelse och utbyggnad av infrastruktur så ökar även risken för fragmentering av livsmiljöer för natur, djur- och växtliv. Området utgör en allt trängre korridor för spridnings- och livsmiljö för sällsynta och hotade arter på landskapsnivå. Det aktuella objektets lokalisering och naturvärden tillsammans med närheten till naturreservatet Reträtten, samt kulturhistoriskt värdefulla miljöer utgör skäl för att området ska bevaras.

Översiktskarta där det aktuella området inringats med gult.



Översiktskarta 2 där det aktuella området inringats med gult.



Arter

Området innehåller fynd av signalarter samt även rödlistade arter. Fynden är utspridda över hela lokalen och vittnar om att hela området innehåller höga naturvärden. Fynd markerade med "AW" har inventerats av undertecknad. Fynd markerade med "ÖK" har registrerats i Artportalen i samband med Örebro kommuns naturvärdesinventering år 2016 och undertecknad tar med dem här för att visa på en mer lättöverskådlig sammanställning.

Fyndlista summering av arter inom objektet - (med reservation för signalartsklassernas aktualitet)

Mossor

Långflikmossa (S2) (flera lokaler) (ÖK, AW)

Stubbspretmossa (Skogsstyrelsens signalart) (ÖK)

Lavar

Grynig blåslav (S1) (AW)

Garnlav (S3) (NT) (AW)

Svampar

Kandelabersvamp (NT) (flera lokaler) (AW)

Barrviolspindling (NT) (AW)

Snövit fingersvamp (osäker artbestämning) (AW)

Brandticka, (NT) (ÖK, AW)

Granticka (NT) Skogsstyrelsens signalart (ÖK)

Tallticka (NT) Skogsstyrelsens signalart (ÖK, AW)

Rävticka Skogsstyrelsens signalart (ÖK)

Barkticka Skogsstyrelsens signalart (ÖK)

Fåglar

Kungsfågel (VU) (AW)

Spillkråka (NT) (AW)

Mina slutsatser:

Med anledning av ovan nämnda struktur, läge i landskapet, befintliga närliggande områden med höga naturvärden, artsammansättning och vikten av att bevara och gynna biologisk mångfald, är min slutsats att området ska skyddas i sin helhet.

***Kommentar** Hela området i Södra skogen kommer att behöva detaljstuderas närmare för att angöra vilka delar som kan användas för bostäder och verksamheter och vilka områden som ska bevaras för sina natur- och rekreationsvärden.*

Se även kommentar till IOGT-NTO:s Fritidsgårds yttrande.

Felhanterat samrådsyttrande

Efter samrådet har Degerfors kommun uppmärksammat att kommunens samrådsyttrande inte blev omnämnt i samrådsredogörelsen. Yttrandet har inkommit till Örebro kommun men har av misstag blivit felsorterat i hanteringen av alla de drygt 700 inkomna samrådssvaren. Istället för att sorteras in i kategorin ”kommuner” har yttrandet registrerats under ”privatpersoner” vilket är förklaringen till att Degerfors kommun inte omnämns i samrådsredogörelsen. Yttrandet har dock inte förbisetts men Örebro kommun har gjort bedömningen att yttrandet inte påverkar översiktsplanens ställningstaganden i stort. En sammanfattning av yttrandet presenteras nedan, följt av en kommentar.

Degerfors kommun

Degerfors kommuns samrådsyttrande fokuserar på vattenförsörjningsfrågorna. Kommunen lyfter att det är det område där Örebros utveckling har en direkt påverkan inom Degerfors kommuns geografiska område. Detta eftersom Örebro tar råvatten till huvuddelen av sin dricksvattenförsörjning från Svartån som har sin upprinnelse i södra Kilsbergen inom Degerfors kommun. Degerfors efterfrågar ett mer kortsiktigt resonemang samt önskan om att delta som diskussionspart om hur den befintliga dricksvattenförsörjningen ska hanteras till dess att den långsiktiga lösningen om att ta vatten från Vättern är utrett och förverkligat.

Degerfors föreslår också ett förtydligande om att vattenverken i Ervalla, Glanshammar och Närkes Kil inte ska avvecklas förrän dricksvattenförsörjningen har lösts långsiktigt (exempelvis med vatten från Vättern). Detsamma bör även gälla frågan att förse Lekeberg med vatten. I annat fall riskerar belastningen på nuvarande vattentäkt (Svartåsystemet) att bli alltför stor.

Dessutom betonar Degerfors kommun svårigheterna som kan uppstå för mindre kommuner till följd av en stark urbanisering. Svårigheter så som en balanserad kommunal ekonomi och svårigheter att upprätthålla den kommunala servicen.

Kommentar. *Arbete med vattenförsörjningen pågår på två parallella spår. Kortsiktigt så kommer vi undersöka om vattendomens minimitappning från sjöarna uppströms Svartån kan anpassas efter dagens behov av vattenuttag för Skeråmsta vattenverk. Vi nyttjar knappt hälften av vår uttagsrätt som samtidigt styr utflödet från sjöarna. En konsult är upphandlad för en förstudie då vi vill så långt som möjligt försäkra oss om utfallet av en sådan prövning i Mark- och Miljödomstolen. En ansökan om ny prövning av vattenverksambet kan få motsatt effekt med skärpta krav. Uppdraget har vi från vår nämnd och vi kommer involvera Degerfors och Laxå kommuner under framtagandet av ett förslag till beslut.*

Det andra spåret är att använda Vättern som huvudvattentäkt. Fem kommuner (Laxå, Hallsberg, Kumla, Lekeberg och Örebro) har nu beslutat att driva projektet vidare genom att bilda gemensamt bolag. Färdigställande beräknas om ca 10 år och under den perioden så ska befintlig vattenproduktion säkras. Svartån kommer även i framtiden vara viktig för vattenförsörjningen till Örebro men då som reservvattentäkt.

Örebro kommun instämmer i Degerfors synpunkter om att det är viktigt att hela regionen är levande. Tillsammans med Örebro Region län förs kontinuerligt ett samarbete kring de regionala planeringsfrågorna och tillsammans hoppas vi kunna bidra till en fungerande befolkningsutveckling i länet.

Bilagor

Bilaga 1 - Hagaby villaägareförening

NA Måndag 27 mars 2017

Villaägareförening motsätter sig dragning av ny järnväg

Det är 2017 – inte 1917

Örebro Kommuns förslag till reviderad översiktsplan innehåller en riktigt dålig idé. Förslaget från Örebro Kommun innebär nämligen en nybyggd järnväg för godstågstrafik som inte bara planeras nära bostäder i Örebro centrala delar utan dessutom genom grönområden, lekplats, fotbollsplan, parkmark, skogsdundrar och naturreservat!

Ja, vi pratar alltså om skramlande, gnisslande, bullrande godsvagnar som ofta är lastade med farligt gods! Om det vore 1917 skulle man kanske inte reagera. För hundra år sedan förstod man kanske inte bättre, men vi lever än i dag tyvärr med de felbeslut som togs då.

Hur kan Örebro Kommun, som 2015 stoltserade med utmärkelsen "Årets Miljökommun", tänka så fel att man går ut med ett förslag där man vill bygga en helt ny godsjärnväg bara något tiotal meter från befintliga bostäder? Uppenbarligen har iveren att kunna vara tidigt ute med en snabbtågsförbindelse grusat omdömet rejält.

Vi vill dock tydliggöra att vi inte har några invändningar mot en framtida snabbtågsförbindelse mellan Oslo och Stockholm och heller inte mot Örebro Kommuns önskan att få bort godstågstrafiken genom Örebro stadskärna. Dock anser vi att man försöker lösa den nuvarande dåliga situationen med ett annat dåligt alternativ som medför mycket negativa konsekvenser.

Det finns nämligen betydligt bättre alternativ och det är nu Örebro Kommun har chansen att skapa positiva effekter – inte negativa – för hela staden och dess omgivning för all framtid.

En försvunnen fråga är vad dessa godsvagnar överhuvudtaget ska in i Örebro att göra, dessutom ofta lastade med en stor mängd farligt gods? Vår grundinställning är att all godstågstrafik ska förläggas långt utanför staden, av just den anledning-



Långa godståg ställer till problem i städerna.

ARKIVFOTO: STIG NYSTRÖMZZJNA



Att ersätta den nuvarande dåliga situationen med ett annat riktigt dåligt alternativ löser absolut inget alls.

en att den absoluta majoriteten av allt gods inte ens ska till Örebro utan bara passera på väg till någon annan destination. För att tala klarspråk: Det är helt enkelt inte förenat med sunt förnuft att leda bullrande godsvagnar genom Örebro.

Vi är helt eniga med Örebro Kommun om att säkerheten kring Örebro Central bör höjas, men inte på bekostnad av säkerheten i andra delar av Örebro! Därför anser vi att det är en förvånansvärt dålig idé att överhuvudtaget föreslå att anlägga en helt ny järnväg avsedd för godstågstrafik i

Örebro centrala delar.

Dessutom innebär förslaget andra negativa effekter, förutom buller och risker med farligt gods, i samband med både byggnation, miljöeffekter, påverkan på grundvatten, sämre effektivitet för bergvärmeanläggningar, avverkning av träd och så vidare.

Att däremot bygga en ny järnväg för godstrafik långt utanför Örebro påverkar inte snabbtågsplanerna negativt. Tvärtom skulle många fler områden som i dag är negativt drabbade av godståg, eller som kommer att bli drabbade av Örebro Kommuns förslag, att få uppenbara lättnader, så som exempelvis Hovsta, Lillån, Bettorp, Hagaby, Ringstorp, Hjärsta, Holmen, Älvtomta, Rosta, Örnros, Västhaga, Nasta, Adolfsberg, Ladugårdsskogen, Marieberg, Mosås med flera. Vi som bor i dessa områden kan inte förstå hur Örebro Kommun

tänker om man föreslår att redan drabbade kommuninvånare ska drabbas ännu mer av negativa miljöeffekter som påverkar hälsa och boendemiljö.

Därför vill vi komma med betydligt bättre förslag till Örebro Kommun:

- Ta istället chansen att förlägga godstågstrafik, inklusive allt farligt gods på vagnarna, långt utanför tätbebyggda områden innan någon allvarlig olycka inträffar!
- Använd där för istället den sträckning som sedan många år tillbaka finns som järnvägsreservat i nuvarande översiktsplan. Detta reservat har upprättats just för att kunna bygga ny järnväg för godstrafiken i en båg långt utanför Örebro och påverkar inte alls snabbtågsplanerna.
- Vi uppmanar Örebro Kommun att istället tänka helhetslösning och förslagsvis även ta med orterna Kumla och Hallsberg i en mer långsiktig planering. De har ju garanterat samma problematik med godstågs-

trafik genom sina orter.

För att hjälpa Örebro Kommun att komma till insikt vill vi dessutom uppmana er som redan i dag på något sätt är negativt berörda av godsjärnvägstrafiken, eller kommer att bli negativt berörda av kommunens nya förslag: Gör er röst hörd! Hör av er till Örebro Kommun med synpunkter på förslaget till reviderad översiktsplan! Visa att det inte är OK att enbart ta bort godstrafik från innersta stadskärnan och låta övriga medborgare bli drabbade!

Att ersätta den nuvarande dåliga situationen med ett annat riktigt dåligt alternativ löser absolut inget alls. Örebro kommun: Tänk om. Tänk rätt. Bygg en järnväg för godstrafik långt utanför Örebro. Det är 2017. Inte 1917.

Hagaby Villaägareförening

Anders Stenmark

Ordförande

Torbjörn Roos

Kassör

Markku Ruonakangas

Sekreterare

Ingemar Allvin

Styrelseledamot