



**Samrådsredogörelse**  
Sam 505/2013

# **Samrådsredogörelse för fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik, Örebro kommun**

Version 2.0  
2014-06-25

---

**Stadsbyggnad, Örebro kommun**

Box 33400  
701 35 Örebro

Stadsbyggnadshus I  
Åbylundsgatan 8 A

019-21 10 00 kundtjänst  
019-21 15 63 fax

stadsbyggnad@orebro.se  
www.orebro.se

## Sammanfattning

Örebro kommun har tagit fram ett förslag till fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik. Den fördjupade översiktsplanen innehåller förslag på ny bebyggelse och parkering, nya grönområden, nya gång- och cykelstråk och andra trafiklösningar. Ca 250 synpunkter kom in under samrådet. Synpunkterna handlade till exempel om att planen behövde bli tydligare och beskriva hur vi planerar för järnvägens utveckling.

## Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	2
Hur samrådet har gått till.....	3
Remissen .....	3
Samrådsaktiviteter.....	3
Inkomna synpunkter.....	3
Bearbetning efter samrådet .....	4
Statliga och regionala myndigheter, företag m.m. ....	5
Länsstyrelsen.....	5
Trafikverket Region Öst.....	7
Örebro läns landsting Örebro län (Länstrafiken) .....	9
Regionförbundet Örebro .....	12
Nerikes Brandkår .....	15
Jernhusen Region Riks.....	15
AB Lokalusman i Örebro .....	20
Behrn Fastigheter AB.....	21
Länsgården Fastigheter AB.....	21
Fastighetsägarna MittNord i Örebro län .....	21
TeliaSonera Skanova Access AB.....	23
OK-Q8 AB .....	23
Örebro kyrkliga samfällighet .....	23
Gustavsvik Resorts AB .....	24
Statoil .....	24
E.ON Sverige AB.....	24
City Örebro .....	25
Grannkommuner .....	28
Askersunds kommun.....	28
Lekebergs kommun.....	28
Ljusnarsbergs kommun .....	28
Karlskoga kommun .....	28
Kumla kommun.....	29
Hallsbergs kommun .....	29
Kommunala nämnder, styrelser och bolag.....	30
Byggnadsnämnden .....	30
Socialnämnderna väster och öster, Örebro kommun .....	35
Miljönämnden .....	37
Fritids- och turistnämnden .....	39
Kultur- och medborgarnämnden .....	39
Tekniska nämnden .....	39
Wadköpings socialdemokratiska förening.....	41
City S-förening.....	42
Vasa socialdemokratiska förening .....	44
Centerpartiet.....	46

Organisationer, föreningar m.m. ....	48
Hagaby Villaägareförening .....	48
Riksbyggens Brf Örebrohus nr 12.....	49
PRO Örebro Samorganisation.....	50
Områdesgrupp Norr .....	50
Stiftelsen Hem för Gamla i Örebro/SHG Seniorboende .....	53
Synpunkter från enskilda personer.....	54
Från inskickade brev .....	54
Från webben .....	60
Från utställningen.....	64

Bilaga: Samtliga synpunkter från webb och utställning

## Hur samrådet har gått till

### **Remissen**

Förslaget till fördjupad översiktsplan har varit på samråd under perioden 19 november 2013 till 24 januari 2014. Förslaget har sänts till cirka 80 remissinstanser, bland annat myndigheter, regionala organisationer, fastighetsägare, grannkommuner, kommunala nämnder, politiska partier och intresseföreningar.

### **Samrådsaktiviteter**

Under samrådet ordnades flera aktiviteter för att väcka intresse och skapa engagemang bland allmänheten. På fem tunnlars i järnvägsområdet fanns banderoller som uppmanade folk att ta del av planförslaget på en kampanjwebbplats ([jarnvagsområdet.orebro.se](http://jarnvagsområdet.orebro.se)) där planen presenterades på ett lättfattligt sätt. I varuhuset Krämaren fanns en fysisk utställning av planförslaget från 10 december till 24 januari med bilder och en modell över järnvägsområdet. Det var möjligt att lämna synpunkter på hemsidan och i Krämaren. Den 21 januari kl 16:00-18:00 ordnades ett öppet möte i utställningslokalen. Mötet besöktes av ett 30-tal personer. Ett samrådsmöte med fastighetsägare, City Örebro och representanter från Trafikverket, Regionförbundet och Landstinget ordnades 9 januari, totalt deltog 33 personer.

### **Inkomna synpunkter**

Drygt 250 samrådsvar har kommit in. Synpunkterna har lämnats av statliga och regionala myndigheter, fastighetsägare och andra företag, nämnder inom Örebro kommun, grannkommuner, organisationer och föreningar samt privatpersoner.

Flera samrådsinstanser påpekar att förslaget behöver bli tydligare. Det behöver bland annat tydligare framgå hur järnvägen ska klara ett ökat resande och hur planförslaget förhåller sig till riksintressen, miljö kvalitetsnormer, störningar och risker.

Samrådsvarerna pekar på vikten av att utveckla Resecentrum med bland annat mer service och bättre kontakter mot omgivningen. I svaren finns dock en mängd olika åsikter om hur Resecentrum bör utvecklas vidare. Bland annat finns det olika uppfattningar om hur Resecentrum bör utvecklas i nuvarande läge eller förskjutas norrut eller söderut. Flera svar pekar på vikten av bra angöringsmöjligheter med bil och taxi.

Flera samrådssvar uttrycker en vilja av att ha kvar Södra station som hållplats eller station. En planskild korsning med järnvägen vid Södra station ingår i flera av de inkomna synpunkterna. Flera svar pekar också på vikten av att bevara parkerna kring stationen.

Samrådsinstanserna är generellt positiva till Östra Bangatan som en grön stadsgata. Men samtidigt uttrycker flera svar en oro för vad som händer om gatans kapacitet minskas. En annan synpunkt är att bussarna ska ha bättre framkomlighet längs gatan.

När det gäller Vasatorget uttrycker svaren en önskan om mer liv och aktiviteter på torget. Exempel på aktiviteter som föreslås är torghandel, scen, service och skatepark.

## **Bearbetning efter samrådet**

De viktigaste ändringarna i den fördjupade översiktsplanen efter samrådet listas nedan:

- Förtydligade tidsperspektiv. Planen visar var vi vill vara år 2035. Flera delar av projektet kommer emellertid att genomföras i närtid, inom 10 år. För att visa vad utvecklade järnvägsförbindelser kan innebära i framtiden, efter år 2035, finns även ett långsiktigt tidsperspektiv.
- En utvecklad järnvägsförbindelse västerut mot Karlskoga, Karlstad och Oslo, kan bli verklig i framtidsperspektivet och skulle kunna kräva fler spår genom Örebro. Detta får konsekvenser för hur området kan bebyggas. Mark reserveras för att en utbyggnad av järnvägen inte ska vara omöjlig i framtiden.
- Mark som kan vara tänkbar för nya bostäder pekas ut.

Tydligare ställningstaganden:

- Östra Bangatan ska vara kvar i ytläge.
- Järnvägen ska vara kvar i ytläge.
- Utrymmet på Resecentrum och Östra Bangatan kan fördelas om så att det blir mer plats för busshållplatser, cykelparkering och vistelse.
- Östra Bangatan ska inte grävas ned i tunnel utan byggas om till en stadsgata med prioriterad kollektivtrafik, GC-banor och träd. Samma sak gäller Södra infarten.
- Resecentrums nordöstra del kan i närtid bebyggas med kontor med service i bottenvåningen, men en större utbyggnad av Resecentrum bör invänta en framtida utbyggnad av järnvägen.
- Södra station ska utvecklas som tågstation med en säker gångpassage över eller under spåren, merparten av Eugénparken bevaras och utvecklas som park och ett kontor med resandeservice kan byggas söder om nuvarande stationsbyggnad.

# Statliga och regionala myndigheter, företag m.m.

## Länsstyrelsen

### Sammanfattning

Länsstyrelsen påpekar att fördjupningen av översiktplanen inte uppfyller vissa av kraven i PBL. Därför anser Länsstyrelsen att planförslaget måste utvecklas och kompletteras för att det ska ge tillräcklig vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas samt hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. För att planförslaget ska kunna vara vägledande för efterföljande planläggning, lovgivning och tillståndsprövning i kommunen måste det tydligare framgå hur planförslaget förhåller sig till olika planeringsförutsättningar såsom riksintressen, miljökvalitetsnormer, störningar och risker mm. Detta bl a för att kunna utläsa och bedöma huruvida planförslaget kan påtagligt skada respektive försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av redovisade riksintressen. Länsstyrelsen är positiv till att kommunen har satt upp mål och strategier för planförslaget. Uppbyggnaden av fördjupningen av översiktplanen, med frågeställningar och flera utbyggnadsstrategier, medför dock att det är svårt att utläsa konsekvenserna av planförslaget. I det fortsatta arbetet behöver planförslaget därför förtydligas med bl a tydliga ställningstaganden och en utbyggnadsstrategi samt kompletteras med en samlingskarta över planförslaget. Detta då planförslaget och konsekvenserna av detta ska ligga till grund för miljökonsekvensbeskrivningen. Vidare uppfyller miljökonsekvensbeskrivningen inte helt kraven enligt miljöbalken (MB).

### Riksintressen

*Område av riksintresse för kulturmiljövården respektive för anläggningar för kommunikationer*

En del av planområdet omfattas av ett område av riksintresse för kulturmiljövården, benämnt Centrala Örebro. Vidare går järnvägen genom hela planområdet vilken omfattas av ett område av riksintresse för anläggningarna för kommunikationer, benämnt Godsstråket genom Bergslagen. I fördjupningen av översiktplanen saknas en redovisning av de redovisade riksintressena av geografisk avgränsning och värdebeskrivning. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att den geografiska avgränsningen och värdebeskrivningen tillhörande respektive riksintresse redovisas i planförslaget, då dessa ligger till grund för respektive riksintresse. Geografisk avgränsning och värdebeskrivning tillhörande respektive riksintresse finns att tillgå via Länsstyrelsens respektive Trafikverkets hemsida.

Därutöver framgår det inte hur planförslaget förhåller sig till de redovisade riksintressena eller vilka konsekvenser planförslaget medför på de redovisade riksintressena, vilka utgör planeringsförutsättningar inom planområdet. Vidare framgår det inte hur kommunen avser att tillgodose de redovisade riksintressena, dvs hur de ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada respektive försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av dem. Länsstyrelsen anser därför att fördjupningen av översiktplanen behöver kompletteras för att uppfylla kravet i 3 kap 5 § PBL.

Kommentar: Planförslaget förtydligas med kartor som visar var områdena för riksintressena för kulturmiljö och anläggningar för kommunikationer finns. Vi skyddar riksintresset järnväg genom att peka ut mark som ska reserveras för att inte omöjliggöra fler spår i framtiden och vi anpassar bebyggelsen till skyddsavstånden från järnvägen.

## **Miljökvalitetsnormer**

I fördjupningen av översiktsplanen framgår inte hur kommunen avser att följa gällande miljökvalitetsnormer. Länsstyrelsen anser därför att fördjupningen av översiktsplanen behöver kompletteras för att uppfylla kravet i 3 kap 5 § PBL.

Kommentar: Beräkningarna av luftföroreningshalter för korsningen Östra Nobelgatan – Östra Bangatan (som bedöms vara den mest utsatta) med ny omgivande bebyggelse som sluter gaturummet visar att miljökvalitetsnormerna inte överskrids. Halterna av PM10 och kvävedioxid beräknas hamna på omkring 50 – 75 procent av värdena för miljökvalitetsnormer.

## **Människors hälsa och säkerhet, risken för olyckor, översvämning eller erosion**

### *Allmänt*

Länsstyrelsen anser att det är positivt att kommunen redovisar olika typer av miljöaspekter såsom förorenad mark och översvänningsrisk i fördjupningen av översiktsplanen. I planförslaget saknas dock en redovisning av var dessa planeringsförutsättningar är belägna samt hur planförslaget förhåller sig till dem. Vidare medför uppbyggnaden av fördjupningen av översiktsplanen, med frågeställningar och flera utbyggnadsstrategier, att det är svårt att utläsa konsekvenserna av planförslaget. I det fortsatta arbetet behöver planförslaget därför förtydligas med bl a tydliga ställningstaganden och en utbyggnadsstrategi samt kompletteras med en samlingskarta över planförslaget. Därtill behöver det i planförslaget förtydligas vad som avses med byggbar yta respektive möjlig byggbar yta samt vilken eller vilka markanvändningar som avses. Detta då planförslaget och konsekvenserna av det ska ligga till grund för miljökonsekvensbeskrivningen. Länsstyrelsen anser därför att det inte går att utläsa och bedöma huruvida bebyggelse och byggnadsverk blir olämpliga med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion. Länsstyrelsen anser att planförslaget behöver kompletteras med ett kapitel som beskriver störningar och risker inom planområdet samt riktlinjer för hur kommunen i efterföljande planläggning, lovgivning och tillståndsprövning ska förhålla sig till dessa. De störningar och risker som behöver beskrivas mer ingående är förorenade områden, trafikbuller, externt industribuller, transporter av farligt gods, miljöfarliga verksamheter, ljusstörning, vibrationer, översvämning samt ras och skred.

Kommentar: Planförslaget förtydligas med kartor som visar t.ex. förorenad mark och översvänningsrisker tillsammans med planförslaget. Planen är i utställningsversionen också tydligare med vad som avses som byggbar yta och var bostäder kan komma ifråga.

## **Statliga intressen**

### *Totalförsvaret*

Se Försvarsmaktens yttrande.

### *Transportsystem*

Se Trafikverkets yttrande

## **Råd enligt 2 kap PBL**

### *Miljökonsekvensbeskrivning*

Länsstyrelsen anser att miljökonsekvensbeskrivning inte helt uppfyller kraven i 6 kap 12 § MB. Länsstyrelsen bedömer att punkt 7 och 10, i 6 kap 12 § MB, saknas samt att punkt 4-6 inte är tillräckligt beskrivna.

Kommentar: Miljökonsekvensbeskrivningen förbättras avseende dessa punkter.

### *Strandskydd*

Delar av planområdet omfattas av strandskydd enligt 7 kap MB. I planförslaget saknas dock en redovisning av hur planförslaget förhåller sig till det. Länsstyrelsen anser därför att planförslaget behöver kompletteras med en redovisning av hur kommunen i efterföljande planläggning, lovgivning och tillståndsprövning ska förhålla sig till strandskyddet.

Kommentar: Kompletterande byggnation planeras inom strandskyddade områden vid Vasagatan, i "Kulturkvarteret" och vid Södra station. Tillkommande byggnader utgörs i stor utsträckning av komplettering till befintliga byggnader på redan ianspråktagen mark. Befintliga passager vid Svartån, såsom gång- och cykelstråk bibehålls och utvecklas. Förutsättningar för dispens bedöms därför finnas.

### *Fornlämningar*

Inom delar av planområdet finns fornlämningar. I planförslaget saknas dock en redovisning av var dessa är belägna samt hur planförslaget förhåller sig till dem. Länsstyrelsen anser därför att planförslaget behöver kompletteras med en redovisning av hur kommunen i efterföljande planläggning, lovgivning och tillståndsprövning ska förhålla sig till fornlämningar.

Kommentar: Inga kända enskilda fornlämningar påverkas av planförslaget, men eftersom planområdet gränsar till den historiska staden kan man misstänka att det finns medeltida kulturlager och att arkeologiska undersökningar kan behövas inför byggnation exempelvis invid Möbellagret.

### *Fridlysta arter*

Inom planområdets södra och mellersta del förekommer gråskimlig fladdermus. Alla fladdermusarter är fridlysta enligt artskyddsförordningen (2007:845), vilket innebär att deras boplatser och habitat inte får skadas eller tas bort. Denna art är beroende av större och äldre träd samt äldre hus som är tre våningar eller högre. För att inte missgynna fladdermusen ska följaktligen dessa biotoper sparas. Länsstyrelsen anser därför att fördjupningen av översiktsplanen behöver kompletteras med en redovisning av detta. Vidare behöver detta beaktas i efterföljande planläggning, lovgivning och tillståndsprövning.

Kommentar: Enligt kommunbiologen finns det många observationer av fladdermöss över stora delar av staden. Gråskimlig fladdermus uppges ha rödlistekategori livskraftig (LC), dvs. den är varken en hotad art eller ingår i Rödlistan. Kommunen bedömer inte att åtgärderna i planen har någon betydande påverkan på Gråskimlig fladdermus. Parker bevaras, nya träd planteras, bara ett fåtal byggnader rivs.

## **Trafikverket Region Öst**

### **Sammanfattning**

Trafikverket ställer sig positivt till planförslaget och att det bygger på ett hållbarhetstänk med huvudinriktningen som är att öka resandet med kollektivtrafik. Däremot finns en del synpunkter ang järnväg, buller, vibrationer, bebyggelse intill järnväg enligt nedanstående.

### **Järnväg**

Trafikverket anser att planförslaget kan förtydligas gällande hur kommunen avser att tillgodose riksintresset för järnvägen samt vilka konsekvenser planförslaget medför på riksintresset. I arbetet åtgärdsvalsstudie Örebro S och Örebro C som pågår där både Trafikverket och Örebro kommun är inblandade diskuteras möjliga lösningar, bl a för Södra station. Trafikverket anser därför att ett ställningstagande först kan göras när

åtgärdsvalsstudien är klar. Vidare så noterar Trafikverket att markreservat finns för att möjliggöra yttre järnvägsspår för gods, som ett uttryck för kommunens önskan om färre störningar och risker från tågtrafiken, speciellt från godset. Även här anser Trafikverket att ett ställningstagande kan tas först när åtgärdsvalsstudien är klar.

Kommentar: Vi skyddar riksintresset järnväg genom att peka ut mark som ska reserveras för att inte omöjliggöra fler spår för persontrafiken i framtiden. Vi anpassar bebyggelsen till skyddsavstånden från järnvägen. Kommunens strategi är att godstrafiken ska flytta ut ur staden, till ett yttre godsspår, för att minska buller och störningarna och kunna bebygga området längs järnvägen. I planförslaget tar vi ställning för Södra station som en utvecklad tågstation med en säker gångpassage över eller under spåren. Gångpassagen kan vara integrerad i tillkommande bebyggelse på ömse sidor om spåren. Den närliggande Hagatunneln behöver repareras och byggas om med breda dubbelriktade gång- och cykelbanor. Hagatunneln ägs av Örebro kommun och Trafikverket, med ansvar för olika delar av konstruktionen.

### **Ny bebyggelse intill järnväg**

Trafikverket anser generellt att ny bebyggelse intill järnväg inte bör tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen (mått från spårmitt närmaste spår). Ett sådant avstånd ger utrymme för ev räddningsinsatser, viss bullerreduktion och möjliggör viss utveckling av järnvägsanläggningen. Verksamhet som inte är störningskänslig och där människor endast vistas tillfälligt, t ex parkering, garage och förråd kan dock finnas inom 30 meter från spårmitt. Dock, menar Trafikverket, är skyddsområdet för järnväg, inom vilka särskilda analyser behövs för att utreda om framtida betydelse kan bli olämplig med hänsyn till järnvägen, större än så. Avståndet 30 meter ger ett skyddsavstånd för alla tåg oavsett last vid urspårning samt utrymme för ev räddningsinsatser. Ett sådant avstånd medger även kompletteringar av riskreducerande åtgärder om risksituationen förändras. Trafikverket anser dessutom att det i planförslaget kan förtydligas vad som avses med byggbar yta respektive möjlig byggbar yta samt vilken eller vilka markanvändningar som avses.

Kommentar: Längs järnvägens sträckning tillämpas rekommenderade skyddsavstånd för olika typer av markanvändning. Inga arbetsplatser eller bostäder planeras närmare än 30 meter från spårmitt. Vi skyddar riksintresset järnväg genom att peka ut mark som ska reserveras för att inte omöjliggöra fler spår i framtiden och vi anpassar bebyggelsen till skyddsavstånden från järnvägen. Planförslaget kommer framöver endast att redovisa byggbar yta och var bostäder är tänkbart. Vilka faktiska skyddsavstånd som kommer att gälla längs stråket får bestämmas inom respektive detaljplan utifrån projektspecifika förutsättningar.

### **Buller**

Trafikverket anser att krav ska ställas i den fysiska planeringen på att gällande riktvärden för trafikbuller klaras vid nybyggnation. (Trafikverket bifogade en förteckning på bullerriktvärden i sitt yttrande, inkommen den 15 januari 2014.)

Kommentar: Gällande riktvärden och Boverkets allmänna råd 2008:1 för planering i bullerutsatta lägen kommer att tillämpas vid planering längs järnvägen. Planbestämmelser avseende buller kommer att redovisas inom respektive detaljplan.

### **Vibrationer**

Vibrationer från järnvägstrafik kan orsaka skador på byggnader och ge upphov till störningar och obehag för människor. För vibrationer tillämpar Trafikverket 0,4 mm/s (RMS 1-80 Hz) som den nivå som ska tillämpas vid nybyggnation. Trafikverket anser att miljökonsekvensbeskrivningen med fördel kan kompletteras med ovanstående.



Kommentar: För vibrationer finns inga nationellt beslutade riktvärden. I de detaljplaner det bedöms finnas risk för vibrationsstörningar kommer bestämmelser om vibrationer läggas in.

## **Försvarsmakten**

### **Sammanfattning**

Försvarsmakten har ingenting att erinra i rubricerat ärende. Däremot önskar Försvarsmakten, vid framtida detaljplanehandläggning och projektering av järnvägsområdet, dessa handlingar vid samråd om:

- De medför uppförande eller flytt av höga objekt såsom byggnader och master längs järnväg eller liknande. Objekt klassas här som höga om de överstiger 45 meter.
- Arbeten som medför förändringar för järnvägsspåren eller stora markarbeten såsom tunnlar under järnvägen planeras.

Kommentar: Försvarsmakten kommer få ta del av efterfrågade handlingar vid framtida detaljplanering.

## **Örebro läns landsting Örebro län (Länstrafiken)**

### **Sammanfattning:**

Nämnden för trafik, miljö och service är i det stora positiva till planförslaget och anser att det överlag har stora förtjänster. Vidare anser nämnden att området som planförslaget handlar om är angeläget för nämnden, för några av landstingets största utmaningar inom kollektivtrafiken är den översiktliga planeringen för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik avgörande. De menar att de mål som ställts upp avseende kollektivtrafikens utveckling, som delas av både Örebro kommun och Örebro läns landsting, är ambitiösa. De menar att det innebär att det krävs genomgripande förändringar om målen överhuvudtaget ska vara möjliga att uppnå. Det gäller förändringar dels för hur kollektivtrafiken planeras dels för hur infrastrukturen planeras. Nämnden menar att bilen inte får bli normen i framtida stads- och samhällsplanering. ”Om kollektivtrafikens ska kunna utvecklas behöver den få ta mer utrymme – även om det sker på bekostnad av bilarnas framkomlighet.”

Nämnden menar att det bland annat handlar om att järnvägen och de två stationerna (Södra station och Resecentrum) ska ha sådan kapacitet att resandet kan tredubblas fram till år 2030, att kapaciteten för anslutande resor (cykelparkeringar, gång- och cykelstråk etc) är anpassad för denna utveckling och att Resecentrum klarar att möta en framtida expansion av busstrafiken samt att framkomligheten för bussarna bidrar till kortare resetider. En övergripande synpunkt är att planförslaget inte beskriver hur järnvägen ska klara kapaciteten för ett ökat resande ur vare sig ett medellångt eller långsiktigt perspektiv (år 2030 respektive 2050) på ett tydligt sätt. Nämnden för trafik, miljö och service menar att detta behöver klargöras ytterligare eftersom det annars riskeras en utveckling där ett spårområde når kapacitetstaket kort efter att det färdigställts. Dessutom belyser nämnden att det uttrycks tydliga ambitioner om att utveckla Östra Bangatan till en mer stadsmässig gata. Samtidigt menar nämnden att planförslaget inte beskriver hur och var dagens och tillkommande biltrafik ska ledas bort från Östra Bangatan. Detta menar nämnden gör det svårt att se hur bussarna skulle få en bättre framkomlighet i realiteten. Bussarnas framkomlighet är en angelägen fråga och idag trafikeras Östra Bangatan med mer än 21 000 fordon per dygn, det innebär att gatan är en av Örebros mest trafikerade gator. Planförslaget redovisar, enligt nämnden, att biltrafiken genom stadens centrala delar har minskat, bl a genom öppning av gator som tidigare varit avstängda för biltrafik. Dock står det ingenstans att bilresandet alltså

ökar att det nämnden veterligen finns få tecken som antyder att biltrafiken vare sig på kort eller lång sikt skulle minska i samhället generellt. Nämnden har följaktligen valt att endast lämna synpunkter på de delar av planförslaget som har bäring på kollektivtrafikens utveckling.

Kommentar: Planförslaget har utvecklats med avseende på järnvägens kapacitet genom att mark reserveras för att inte omöjliggöra fler spår i framtiden. Inriktningen i planen är att göra Östra Bangatan mer anpassad till innerstadens karaktär med buskörfält på vissa sträckor, som skulle förbättra framkomligheten för bussarna. Planförslaget innehåller inga ställningstaganden om att trafik ska ledas bort från Östra Bangatan.

Örebro läns landsting anser också att såsom syftet (på sid. 7) nu är formulerat, framställs det som att FÖP:en i huvudsak är en stadsbyggnadsfråga. Planförslaget knyter an till kommunens vision om att ”utveckla området längs järnvägen, minska järnvägens störningar och barriräreffekter och att höja kvaliteten och öka utrymmet på resecentrum.” Enligt nämnden behöver det framgå i syftesformuleringar att området kring järnvägen är av mycket stor strategisk betydelse för kollektivtrafikens utveckling, möjligheten att nå bättre arbetskraftsförsörjning genom regionförstoring, samt att klara en hållbar utveckling av transporterna. Enligt nämnden skulle de gärna även se att syftet knyter an till kommunens mål angående trafik, nämligen att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik samt att minska kollektivtrafikens restider i förhållande till bilen (Trafikprogram för Örebro kommun, samrådsversion). Vidare menar Nämnden för trafik, miljö och service att det hade varit naturligt att komplettera syftet med en formulering om att *tillgodose kapaciteten i infrastrukturen för att klara ett ökat resande med tåg och buss.*

Kommentar: Vi instämmer med Landstingets synpunkter och har kompletterat planförslagets syfte och mål så att det tydligare visar inriktningen mot kollektivtrafikens utveckling och infrastrukturens bidrag till det.

Dessutom önskar Örebro läns landsting att, genom nämndens yttrande, betona att järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik är ett område som är mycket känsligt ur katastrofmedicinskt hänseende. Incidenter med transporter av farligt gods kan få allvarliga konsekvenser för såväl det aktuella planområdet som för ett större omland. Nämnden anser dock att det är av mycket stor vikt att det finns möjligheter och god kapacitet för att transportera gods, även farligt sådana, på järnvägen genom staden. Mot bakgrund av de konsekvenser som kan uppstå vid incidenter med farligt gods, bör man i planförslaget ta hänsyn till vilken typ av verksamheter som bör förläggas i järnvägens närhet.

Kommentar: Längs järnvägens sträckning tillämpas rekommenderade skyddsavstånd för olika typer av markanvändning. Vilka faktiska skyddsavstånd som kommer att gälla längs stråket får bestämmas inom respektive detaljplan utifrån projektspecifika förutsättningar.

Angående planförslaget, sid 11 så ställer sig nämnden bakom de mål och strategier som presenteras. Dock skulle nämnden gärna se ett kompletterande mål om att utformningen av vägar/gator ska bidra till att det maximalt tar 1,5 gång så lång tid att resa med stadsbuss som med bil, samt att det tar maximalt 1,2 gång så lång tid att resa med expressbuss som med bil. Angående strategierna så anser nämnden att det vore angeläget om det fanns en strategi som beskriver hur biltrafiken ska ledas bort från Södra infarten och Östra Bangatan, om dessa får minskad bredd och blir stadsgator. Nämnden har förståelse för att en sådan strategi sannolikt berör även andra geografiska områden än vad som omfattas i detta planförslag. Dock så anser nämnden att det vore

klokt att referera till dessa åtgärder i planförslaget. Vidare så bedömer de att flera av strategierna på ett bra sätt bidrar till målet om att 40 procent ska pendla med kollektivtrafiken. Däremot så föreslår nämnden att planförslaget kompletteras med en strategi avseende snabbare framkomlighet med bussar till resecentrum. Ett exempel som nämnden för förändring är att skapa busskörfält från Södra stations trafiksignaler till norr om korsningen Östra Bangatan/Östra Nobelgatan, men anser samtidigt att detta behöver utredas närmare.

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanen har som ett syfte att förbättra restiderna med kollektiva färdmedel, bland annat buss. Vi har lagt till målet om bättre restidskvoter för kollektivtrafiken. Vi menar dock att det inte behövs fler detaljerade mål i planen som planen bara delvis kan medverka till att nå. Planförslaget har inte som uttalad ambition att leda bort trafik från Södra infarten och Östra Bangatan och därför ingår det inte någon strategi för att genomföra detta.

Angående planförslaget sid 13: Örebro läns landsting anser att det är ett strategiskt riktigt val att behålla Södra station. Nämnden ser att stationen i första hand har en viktig funktion för regionalt tågresande.

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanens inriktning och ställningstaganden svarar väl mot dessa synpunkter.

Angående planförslaget sid 14: Här står att ”resandet med tåg och buss ökar kraftigt i regionen”. Nämnden påpekar att det stämmer att tågresandet ökar kraftigt. Enligt landstingets statistik över biljettförsäljning sker ingen nämnvärd ökning av bussresandet. Antalet bussresor är i ett längre tidsperspektiv tämligen konstant. Nämnden ser dock att det är klokt att ha en viljestyrd, snarare än en prognosstyrd utveckling av kollektivtrafiken. De anser att ”vi bör gemensamt planera för ett ökat resande med kollektivtrafiken.”

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanen syftar till att möjliggöra ett framtida kraftigt ökat resande med såväl tåg som buss. Det är i nuläget inte möjligt att bedöma i vilken grad resandet med olika färdmedel faktiskt kommer att öka.

Angående planförslaget sid 15: Nämnden för trafik, miljö och service anser att ett kollektivtrafikstråk mellan järnvägen och Östra Bangatan sannolikt skulle vara till gagn för kollektivtrafikens funktionalitet. Vidare menar nämnden att det är bra om det kan skapas en plats för fjärrbussarna som är bättre integrerat med övrig kollektivtrafik. De föreslår att Postterminalen kan vara en bra plats för detta. Samtidigt anser nämnden att kartan över viktiga kollektivtrafikstråk behöver uppdateras.

Kommentar: Vi har inte tagit med det kollektivtrafikstråk som skissades i samrådshandlingen till utställningsversionen av planförslaget eftersom vi inte såg det som realistiskt att genomföra i passagen förbi Resecentrum och över t.ex. korsningen med Västra Nobelgatan. Planförslaget har som inriktning att Postterminalen ska fungera som plats för fjärrbussar, ihop med ny kontorsbebyggelse där. Kartan över prioriterade kollektivtrafikstråk har justerats något.

Angående planförslaget sid 18f: Nämnden anser att det kan vara en god idé att göra om trafikleder till stadsgator – förutsatt att det inte går ut över kollektivtrafikens funktionalitet.

Kommentar: Inriktningen i den fördjupade översiktsplanen är att göra trafikleder mer anpassade till innerstadens karaktär utan att förändra gatornas funktion eller kapacitet.

Angående planförslaget sid 22ff: Nämnden ställer sig generellt positiv till all förtätning i lägen nära väl utbyggd kollektivtrafik. Det bidrar till att fler människor får god tillgänglighet till kollektivtrafiken.

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanens inriktning svarar väl mot denna synpunkt.

Angående planförslaget sid 27ff: Nämnden håller med om att Södra station i första hand är en station för tågpendling. De bedömer att det inte nämnvärt påverkar stationens funktionalitet som hållplats om den är kvar på befintlig plats eller förskjuts något norrut. Vidare påpekar nämnden att förslagen kring Södra station behöver ta i beaktan att det kan finnas behov av att utveckla regional- och pendeltågstrafiken i framtiden. ”Det kommer att ställa krav på att fler tåg kan passera, stanna, vända och kanske också vara uppställda i anslutning till Södra station. Detta kommer att kräva att spårområdet tar mer utrymme i anspråk. Södra station är också en av länets största tågstationer såväl mätt i antal resenärer som avgångar.” Pga detta menar nämnden att det hade varit intressant om förslagen hade presenterat lösningar på väntmiljöer som är väsentligt attraktivare än dagens lösning.

Kommentar: Planförslaget utvecklas med avseende på järnvägens kapacitet genom att mark reserveras för att inte omöjliggöra fler spår i framtiden. Inriktningen är att service för resenärer ska finnas i bottenvåningarna på ny bebyggelse runt Södra station och mindre att servicebyggnad kan uppföras, kanske ihop med en gångpassage över spåren. Mer ingående utformning av väntutrymmen hanteras i fortsatt planering.

Angående planförslaget sid 35ff: Här menar nämnden att arkitektförslag 1 förefaller vara mest funktionellt för kollektivtrafiken. Nämnden menar att det är angeläget att det är så kort avstånd som möjligt från resecentrum till stadens centrum. Vidare så skriver nämnden att ”generellt anser vi att förslagen är undermåliga när det gäller väntmiljöer. För resenärens del är resecentrums viktigaste funktion att det ska vara så attraktivt som möjligt den tid man väntar på bussen eller tåget.” Nämnden menar att forskningen visar att resenären värderar väntetiden som en betydligt större uppoffring än själva resan. Därför bedömer nämnden att en utveckling av en attraktiv väntmiljö är en avgörande fråga om det ska vara möjligt att öka det kollektiva resandet. Nämnden anser att alternativ 2 möjligtvis är det mest intressanta förslaget, men menar samtidigt att det sannolikt finns än bättre lösningar ”ur verkligheten”. Som exempel nämns Nils Ericsson-terminalen i Göteborg.

Kommentar: Planförslaget syftar till att skapa ytor för ett effektivare och attraktivare Resecentrum genom mer plats för service och vistelse. Mer ingående utformning av väntmiljöer hanteras i fortsatt planering.

Angående planförslaget sid 45f: Nämnden för trafik, miljö och service anser att förslaget om att göra om ett körfält i vardera riktningen för kollektivtrafiken är en intressant lösning. De menar att det är angeläget att det skapas nödvändigt utrymme för bussarna för att kunna klara dagens trafik och för att klara en utvecklad trafik.

Kommentar: Busskörfält kan vara möjligt på vissa sträckor och skulle göra stor nytta på vissa sträckor. Planförslaget har kompletterats med detta.

## **Regionförbundet Örebro**

### **Sammanfattning:**

Regionförbundets synpunkter inriktas främst på planförslagets betydelse för långsiktig utveckling av infrastruktur och transportsystem för regional kollektivtrafik,

pendlingsmöjligheter samt mellanregional/interregional tågtrafik. Regionförbundet hänvisar till Örebro läns landsting som, genom Nämnden för trafik, miljö och service, har lämnat synpunkter på förutsättningar och anläggningar för lokal kollektivtrafik vilket gör att regionförbundets yttrande inte fokuserar på dessa frågor. Vidare så nämner regionförbundet att samspelet mellan utvecklingen i Örebro stad och utvecklingen i övriga kommuner i länet är starkt beroende av att framtida transportinfrastruktur och trafikering kan lösas på ett långsiktigt och hållbart sätt. Regionförbundet anser att planförslaget bör utformas mot bakgrund att Örebro stad och Örebroregionen ska ha snabba tågförbindelser med såväl Göteborg, Oslo och Stockholm samt väl utvecklad regional tågtrafik till omgivande nodstäder i stråken. Regionförbundet är positivt till att förslaget ger möjligheter till betydande förtätning av bebyggelsen inom planområdet. Regionförbundet anser att det kommer att bidra till att utveckla hela regionens attraktivitet och identitet i ett bredare storregionalt och nationellt perspektiv.

### **Hela regionens angelägenhet:**

Regionförbundet anser att planförslagets syfte (*”utveckla staden, resecentrum och andra mötesplatser”*) är för snäv och att det saknas ett bredare perspektiv där den fördjupade översiktsplanen borde syfta till att bidra till utvecklingen av hela regionen och Örebro stads centrala roll i ett större sammanhang.

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanen syftar till att bidra till regionens utveckling. Vi har kompletterat syftet med att planen även ska tillgodose kapaciteten i infrastrukturen för att klara ett ökat resande med tåg och buss, både i staden och i Örebroregionen. I övrigt har vi valt att inte ha en alltför omfattande beskrivning av planens syfte och därför lyft fram de aspekter som är viktigast för staden.

### **Stor spårkapacitet för framtiden måste säkras:**

Regionförbundet anser att det långsiktiga målet bör vara att stärka Örebro som nodstad i såväl Nyckelstråket Göteborg-Stockholm via Mälardalen som stråket Oslo-Stockholm med hög kapacitet på järnväg och snabba tågförbindelser. Regionförbundet belyser att samarbeten i Mälardalen med ”En Bättre Sits”-processen och gemensam planering av framtida regional tågtrafik inom Mälal bör lyftas fram som pågående planarbeten och förutsättningar för arbetet med planförslaget. Vidare så skriver regionförbundet att en framtida snabbtågsförbindelse mellan Oslo-Stockholm skymtar fram i olika avsnitt i planförslaget, men bör lyftas fram tydligare som en grundläggande fråga för utformningen av planen. Förbundet menar även att Nobelbanan bör tydligare belysas som framtida regional resefunktion för att i framtiden nå ambitionen om en sammanhållen arbetsmarknad i Örebro län.

Regionförbundet stödjer planförslagets ambition om att närmare studera hur sambandet mellan snabb tågförbindelse och fastighetsvärden ser ut men påpekar samtidigt att det vore värdefullt att även belysa sambandet mellan snabb tågförbindelse och kompetensförsörjning. Förbundet fortsätter med:

”Även om utbyggnad av en snabb järnväg och trafikering i stråket Oslo-Stockholm ännu inte kan överblickas i det nationella planeringssystemet för transportinfrastruktur så måste planförslaget tydligt markera såväl betydelsen av sådana förbindelser och ”ta höjd” för de ytor och spårkapacitet som kommer behövas genom Örebros centrala delar.”

Kommentar: Planförslaget har utvecklats både i text och karta med avseende på en utvecklad järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm. För att säkerställa järnvägens kapacitet har mark reserveras för att inte omöjliggöra fler spår och snabb tågtrafik i framtiden. Den fördjupade översiktsplanen syftar till att möjliggöra ett framtida kraftigt ökat resande med såväl tåg som buss. Att studera sambandet mellan

snabb tågförbindelse och kompetensförsörjning vore intressant men är mer en uppgift för pågående utredningar och studier av stråket Oslo-Stockholm, än den fördjupade översiktsplanen som är avgränsad till järnvägsområdet i Örebro.

#### **Påverkar den regionala identiteten:**

Regionförbundet skriver att liknande omdanings- och resecentraprojekt i Europa påvisar möjligheten att stärka såväl stadens identitet som dess regionala omland.

Regionförbundet fortsätter: ”Anläggningar för resefunktioner spelar en allt större roll för stadens/kommunens/regionens trafikförsörjning, näringsliv och befolkningsutveckling. Vid sidan av de större företagen är Universitetssjukhuset, Örebro universitet, de regionala kulturinstitutionerna och större statliga förvaltningar som SCB och Transportstyrelsen exempel på viktiga funktioner och intresser i att utveckla de framtida regionala/interregionala reseförutsättningarna.”

Kommentar: Planförslaget har som syftet att utveckla Resecentrum och området kring den för att möta de behov som Regionförbundet beskriver.

#### **Synpunkter avseende transportsystem och förutsättningar för trafikering:**

Regionförbundet påpekar att fördjupad översiktsplan som utredningsform har valts för att den enligt lag ska redovisa hur kommunen tar hänsyn till riksintressen och att den även styr fortsatt arbete med detaljplaner och genomförandefrågor inom det område som avgränsats i planförslaget. Vidare påpekar förbundet att planens utformning därmed är avgörande för samspelet mellan järnvägsområdet och stadens övriga delar.

Synpunkten är därför att planförslaget bör klargöra förutsättningarna för att tillgodose framtida behov av ökad kapacitet för järnvägen mellan Örebros centrala delar och dess trafikering. Den bör beskriva behovet av utveckling av kollektivtrafiken för lokalt och regionalt resande samt förutsättningar för att klara ett framtida kraftigt ökat regionalt/interregionalt resande med tåg till och från Örebro som centralort i regionen. Förbundet menar även att järnvägsområdet i planförslaget måste vara tillräckligt väl tilltaget för spår och plattformar för framtida behov och att det därför är viktigt att klargöra framtida behov av yta/bredd för spår och perronger. Förbundet anser att Trafikverkets riktlinjer för hur nära spåranläggningen nya byggrätter bör tillåtas måste vara styrande och framgå klart i såväl text som kartor i planförslaget.

Kommentar: För att säkerställa järnvägens kapacitet har mark reserveras för att inte omöjliggöra fler spår och snabb tågtrafik i framtiden. Den fördjupade översiktsplanen syftar till att möjliggöra ett framtida kraftigt ökat resande med såväl tåg som buss. Planförslaget medger längre plattformar på Resecentrum och Södra station för att möjliggöra trafikering med längre tåg. Ny bebyggelse ska placeras och utformas med hänsyn till skyddsavstånd och buller.

#### **För kort tidsperspektiv:**

Regionförbundet belyser att planens tidsperspektiv beskrivs som både kort och långt (”1-5 år och 5-15 år”). Förbundet menar att tidsperspektivet rimligen borde vara längre ur ett järnvägsperspektiv. Enligt Trafikverkets åtgärdsvalsstudie borde det vara fram mot år 2050 skriver regionförbundet. Vidare menar regionförbundet att den förra ombyggnaden av resecentrum blev ”för trång” redan 15 år efter ombyggnaden. Regionförbundet fortsätter med att påpeka att stationsbyggnader och spår- och trafikområden måste tillgodose behoven för interregional, regional och lokal kollektivtrafik. ”En grundläggande funktion i spårområdet är ett genomgående ”rakt” dubbelspår som inte kräver växling för genomgående tågtrafik för såväl gods- som persontrafik. Även tillräcklig spårkapacitet över Hagatunneln måste säkerställas.”

Kommentar: Planens tidsperspektiv har kompletterats med ett framtidsperspektiv, efter år 2035, för att bättre matcha järnvägens utveckling. Tidsperspektiven har satts så att det möjligt att hantera osäkerheter gällande framtiden på ett rimligt sätt. Föreslagna åtgärder tar i många fall sikte på ett mycket längre tidsperspektiv. Åtgärder i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie har tagits omhand i planen, även om merparten ligger inom befintligt järnvägsområde.

Vidare anser förbundet att stads- och regionalbusstrafik bör ges tydlig prioritet och tillgänglighet. Förbundet menar att utformning av terminaler, angoringsplatser och snabbhet i bussförbindelserna spelar stor roll för utvecklingen av busstrafiken. Regionförbundet tar även upp att det i planförslaget lyfts tankar om att busstrafik ska ges egen körbana, en idé som förbundet anser bör prövas vidare för att generellt stärka busstrafikens utveckling och angoring till resecentrum. Dessutom bör det i förslaget diskuteras var möjligheter till bussangöring skapar mest effektiva bytespunkter för resenärer anser regionförbundet. ”Ett alternativ kan vara att ha bussterminalen i ett överplan i terminalbyggnaden.”

Kommentar: Det begränsade utrymmet mellan järnväg och byggnaderna utmed Östra Bangatan möjliggör inte egen körbana för busstrafik samtidigt som Östra Bangatan ska behålla fyra körfält och en kapacitetsstark bussterminal ska få plats. Att ha bussterminalen i ett överplan i terminalbyggnaden ställer krav på ramper för busstrafiken och på rulltrappor, trappor och hissar för passagerarna. En sådan lösning är också tveksam ur stadsbilda- och tillgänglighetsperspektiv. Vi bedömer att vinsterna med en sådan lösning inte väger upp merkostnaderna.

## **Nerikes Brandkår**

### **Riskanalys**

Nerikes Brandkår framför att en riskanalys behöver presenteras. Denna riskanalys ska redovisa möjliga olycksscenario till sin sannolikhet och konsekvens samt förslag till skadeavhjälpan åtgärder för att risknivån ska minska till en acceptabel nivå. Riskanalysen ska behandla såväl den individ- som samhällsrisk som förtätningen innebär och utföras av professionell och kompetent personal inom området.

Kommentar: I den fördjupade översiktsplanen har uppgifter från en riskutredning för delsträckan vid Postterminalstomten använts. Längs järnvägens sträckning tillämpas rekommenderade skyddsavstånd för olika typer av markanvändning. Vilka faktiska skyddsavstånd som kommer att gälla längs stråket får bestämmas inom respektive detaljplan utifrån projektspecifika förutsättningar.

### **Räddningstjänstens utryckningsvägar**

Nerikes Brandkår framhåller även att vid förändring av trafikleder till stadsgator måste hänsyn tas till vilken påverkan det har på räddningstjänstens utryckningstider. Östra bangatan och Södra infarten är primära utryckningsvägar för Nerikes Brandkår när det gäller att nå olycksplatser inom stora delar av centrala Örebro.

Kommentar: Omvandlingen av nämnda gator ska ske med beaktande av utryckningstrafikens behov. Gatorna kommer att behålla sin funktion och ha ungefär oförändrad kapacitet.

## **Jernhusen Region Riks**

### **Sammanfattning:**

I det stora ställer sig Jernhusen sig positiva till syfte och mål med den fördjupade översiktsplanen och ser många fördelar med att utveckla järnvägsområdet och skapa ett resecentrum. Dock påpekar de att de ser vissa behov av justeringar på vissa punkter i

utställningsmaterialet. Jernhusen anser att det är viktigt med en framgångsrik etablering av nytt resecentrum, också för att det bidrar till bättre förutsättningar för ett ökat kollektivt resande vilket mycket av materialet är uppbyggt kring. Jernhusen är införstådda med att det som beskrivs i materialet är en vision och att behov av fortsatt analys och utredningar finns inför varje fortsatt etapp. Jernhusen äger idag fastigheten 3:237 Centralstationen, Olaus Petri 3:239 och området på andra sidan järnvägsspåret Olaus Petri 3:198. Jernhusens yttrande redovisas primärt ur ett resecentrums perspektiv och de bottnar i första hand i Jernhusens erfarenheter från liknande projekt runt om i Sverige.

### **Bebyggelse och förbindelse vid dagens befintliga järnvägsstation**

Jernhusen ställer sig positiva till att det i planförslaget finns en vilja att öka antalet stationsnära arbetsplatser. De vet av erfarenhet att fler arbetsplatser nära järnvägsstationer ökar det kollektiva resandet och bidrar också till en högre nivå av servicetjänster i närområdet. Flera av varandra oberoende studier visar att spårbunden trafik driver utvecklingen av såväl näringsliv som bostäder. Företag är mer benägna att etablera inom 600m radie och priserna på bostäder drivs av att ligga närmre spårbunden trafik. Forskning visar att den lokala arbetsmarknaden aldrig är större än totalt en timmes restid, det vill säga arbetstagarens totala restid från start- till slutpunkt är maximalt en timme. Med kommunens ambition att utveckla Norrcity kan ett väl utbyggt resecentrum fungera som katalysator för området. Det gynnar både kollektivtrafikresandet och tillväxten på orten.

I den fördjupade översiktsplanen finns redovisat en vision enligt arkitektförslag 3 om ett större resecentrum kring ett resetorg. Jernhusen förordar förslag 3 vilket innebär att platsen för resecentrumet kommer att tydliggöras på så sätt att de flesta kommer att kunna lokalisera vart platsen är geografiskt placerad vilket kommer att bidra till att skapa ökat intresse för resandet såväl som för platsen.

Det påtagligt förtätade området enligt förslaget kommer inte bara skapa rejäla förutsättningar till att en attraktivare kommersiell etablering möjliggörs men även att platsen upplevs attraktiv och spännande, en träffpunkt som inbjuder innevånare att åka till platsen och för resenären eller besökaren, att komma till staden. Förslaget medför en omfattande utbyggnad av området men skapar även tillväxtkraft för Örebro.

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanens inriktning svarar väl mot dessa synpunkter.

### **Densitet, funktion och arkitektur**

Positivt att i planeringen av stationsnära bebyggelse göra avvägningar avseende risker och störningar från järnvägen. Det ger förutsättningar för en vision om en tät bebyggelse i detta för tillväxten så viktiga område. Gällande lagkrav måste naturligtvis beaktas, inte bara med avseende på farligt gods och urspårningsrisker. Med lagkraven som grundförutsättning kan det konstateras att det i andra kommuner framgångsrikt har byggts till exempel kontor och bostäder i spårnära miljö, till exempel i Stockholm.

Skyddsavståndet från järnvägen är i planförslaget angivet till 25-40 meter. För att gränsa av det ytterligare samt förenkla för exploitörer bör en övergripande riskanalys för hela sträckan tas fram innan arbeten med enskilda detaljplaner påbörjas.

Kommentar: I den fördjupade översiktsplanen har uppgifter från en riskutredning för delsträckan vid Postterminalstomten använts. Längs järnvägens sträckning tillämpas rekommenderade skyddsavstånd för olika typer av markanvändning. Vilka faktiska



skyddsavstånd som kommer att gälla längs stråket får bestämmas inom respektive detaljplan utifrån projektspecifika förutsättningar.

## Utformning av Resecentrum

Resecentrum med närmaste omgivning har, med rätt utformning och funktion, störst potential i området att fungera som en attraktiv mötespunkt för resenärer och andra. I dag använder mindre än 2000 resenärer per dag centralstationen som utgångspunkt vilket motsvarar mindre än hälften av den totala resandeströmmen i området. Det vill säga mer resenärer kommer till tågen utan att passera centralstationen än de som gör det. Vid utformningen av ett resecentrum enligt arkitektförslag 3, vilket är det som Jernhusen förordar, kan med tillbyggnad mellan de av arkitekternas föreslagna utformning, ett kommersiellt utbud erbjudas och ett utbud som dagens resenärer förväntar sig är det därför avgörande att ett resecentrum sker mot att koncentrera resandeflödet. Ur resenärens synvinkel ska resandet vara tryggt, enkelt och innehålla hög grad av service. Enkelhetens uppnås genom tydliggöra en ”primär entré” – huvudentrén på stationsbyggnaden i förhållande till ”sekundär entrén” vid Nobelgatan. När resenären kommer in genom entrén på nya resecentrum vill hon kunna följa ett stråk av översiktighet, inte bara över utbud, butiker och service utan även kunna sitta och titta ut genom glaspartier och invänta avgången för sitt resslag. Utformningen av en väntsal för tåg och buss är kärnan i ett resecentrum och Jernhusen delar därmed kommunens svar att en delning kan ske av dessa funktioner. Resecentrums arkitektoniska utformning bör även ställas mot de kommersiella och estetiska värdena på platsen, utan att för den sakens skull göra avkall på kvalitén. Resetorget framför stationen används för uteserveringar och andra aktiviteter som skapar naturliga attraktionsmål men även viloplats på ytan. Ur ett resecentrumperspektiv är, vad Jernhusen erfar, det mycket svårare att få till en trygg och säker passage under jord än över. Detta gäller också vid tider på dygnet då den mänskliga närvaron är lägre. Jernhusen utläser i planförslaget att kommunens vision är att med tillgängliga medel tillskapa en så trygg och säker plats som möjligt. Området enligt förslaget stenläggs för att underlätta kopplingen mellan resecentrum och stadskärnan. Stenbeläggningen medför att området ges en ombonad karaktär vilket alla resenärer som uppehåller sig i området eller passerar genom, kommer uppskatta och bidra till områdets attraktivitet.

Kommentar: I planförslaget finns i närtid en byggbar yta i nordöstra hörnet av Resecentrum. I framtiden kan större ombyggnader göras, för att matcha en mycket stor resandeökning ihop med utvecklade järnvägsförbindelser. I planförslaget har Resecentrum flera entrépunkter, och vi strävar alltså inte mot att koncentrera resandeflödena utan tvärtom sprida ut och underlätta ankomsten till tågen. I den fördjupade översiktsplanen redovisas markanvändning och olika funktioner på ett översiktligt sätt. Utformningen blir en fråga för den fortsatta planeringen.

Här vill Jernhusen lyfta fram att stenbeläggningen även bör läggas över Östra Bangatan vilket kommer att bidra förutom till att sänka hastigheten och göra bilisterna mera uppmärksamma på gående och cyklister. Trafiksignaler samordnas för att möjliggöra detta lösningsförslag och för att skapa en jämnare trafikrytm över området. Trafiklösningen måste utformas, till förmån för gående, på ett mer säkert, tryggt och lättöverskådligt sätt än idag, även inkluderat in/utfart för buss. Om inte riskeras tillgängligheten till och integrationen av resecentrum för gående att försämrats. Jernhusen ser positivt på kommunens fortsatta arbete med frågan.

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanen inte ställning till om Järnvägsgatans korsning med Östra Bangatan ska vara kvar som en förbättrad tunnel eller med en signalreglerad plankorsning. Detta får avgöras i den fortsatta detaljplaneringen av resecentrum. Båda alternativen har fördelar och skapar god tillgänglighet.

Nobel tunneln enligt arkitektförslag 3 skapar med den öppna planlösningen en trygg sekundär entré för cyklister och privatbilar och taxi. Förslaget ger även en bra placering att parkera cyklar. Redovisat arkitektförslag 1 bygger på att integrera ett resecentrum i stadsmiljön. Förslaget riskerar att resultera i ett splittrat flöde med lägre mänsklig närvaro per passage som följd, särskilt om etablering av passage under mark sker utan att tillräckligt underlag av brukare finns på orten. För att undvika att detta sker ser Jernhusen det som viktigt med fler, mer detaljerade undersökningar och en väl genomarbetad etableringsstrategi av samtliga planerade passager. Förslaget kan betyda att en resenär kommer till ett tämligen odefinierat område som inte känns tryggt och resenären har svårt att få del av service och kommersiellt utbud. Resenären ska själv söka upp det som han är i behov av, detta under en längre promenad som inte alltid är det man har i tanken när en resa är förestående. Detta kommer att kännas ensamt under kvällstid. Ur resecentrumperspektiv vill Jernhusen framhålla att nya passager i centrala delar av stationsområdet måste etableras i särskild ordning. På så sätt ges bäst förutsättningar för att skapa trygg- och säkerhet för framgångsrika etableringar i området, också de kommersiella inom resecentrum. Jernhusen ser både en öppen dialog och etableringsstrategi som nödvändigt för framgång. Jernhusen ser ett behov av att Örebro stad även i detta tidiga skede exemplifierar en preliminär etableringsplan för nya passager. Viktigt att efter varje genomförd passageetablering ytterligare noga utreda effekter och konsekvenser av genomförda åtgärder samt eventuellt förändrat behov av den nästa på tur. Viktigast för tillväxttakten i Örebro är att få till stånd ett väl fungerande resecentrum även på sikt.

Kommentar: Vidare planering av passager sker i samråd med berörda intressenter, inklusive Jernhusen.

### **Buss, taxi och pendlarparkering**

Ur resecentrumperspektiv vill Jernhusen framhålla vikten av att placera korttidsparkering och "kiss&ride" avlämning och påstigning, steget längre bort än taxi i förhållande till flödet av resenärer. Detta har i andra stationsområden visat sig vara det mest lämpliga funktionssambandet för effektiva och attraktiva bytespunkter. Ur resecentrumperspektiv är en viktig förutsättning för en framgångsrik taxietablering att marken för taxistolpar, korttidsparkering och "kiss&ride" i detaljplanen definieras som kvartersmark. Busstorget ser Jernhusen möjlighet att utforma på befintlig placering. Detta med hjälp av dynamiska skyltar och en ej förutbestäm parkeringsplats. Bussarna ska ifall de har väntetid, utnyttja en uppställningsplats vilket medför att kapaciteten utnyttjas maximalt för det relativa begränsade område som busstorget medger. Att använda utrymme invid postterminalfastigheten samt Olaus Petri-tomten förordar Jernhusen att detta inte genomförs. En etablering i dessa områden skulle innebära en intensiv trafik omedelbart invid bebyggelse. Ur resecentrumperspektiv riskerar en avveckling av för mycket pendlarparkering att ha en hämmande effekt på antalet kollektivtrafikresande. Om fler bilar skulle välja kollektivt resande måste pendelparkering finnas i en väl avvägd mängd, men mycket god tillgänglighet till järnvägsstationen med en för funktionen rimlig ekonomisk kalkyl. Jernhusen ser positivt på kommunens fortsatta arbete med frågan.

Kommentar: Tillgängligheten för bussresenärer har hög prioritet i och med att dessa utgör en stor resandekategori och vi hoppas att användningen av bussterminalen kan effektiviseras ytterligare, t.ex. via aktiv styrning och flexibla hållplatslägen. Resande med taxi och privatbilar utgör mindre grupper men angöring för dessa resenärer ska finnas nära tåg och bussar. I planförslaget ingår Kiss & Ride på Postterminalen, längs Östra Bangatan och vid Västra Bangatan. Parkeringsplatser föreslås även på Jernhusens fastighet på västra sidan av spåren, norr om Nobel tunneln.

## **Södra station**

Enligt Jernhusens erfarenhet krävs att resecentrumet är samlat till ett ställe, och därför anser Jernhusen att Södra stationen inte ska vara med i den fortsatta planeringen av detaljplanen. Enligt Trafikverket krävs det betydande pengar för att komma upp i acceptabel bruksnivå för Södra station. Detta förutom risken att stationen även måste flyttas för att få plats med rationell spårtillgång för förbipasserande godstransporter. Dessa pengar kan användas för att få större utveckling på ett resecentrum. Jernhusen har erfarenhet även på orter med större flöden, att uteslutande för att erhålla ett riktigt attraktivt resecentrum som införlivar förväntningarna som den moderna resenärens ställer är att utforma det på ett samlat ställe. Resenärens har då möjlighet till full service som erbjuds till alla resenärer och som bidrar till ökat resande för framtiden. Ifall Södra station behålls kommer den kommersiella grunden att urholkas eller kanske till vissa delar försvinna.

Kommentar: I planförslaget tar vi ställning för att Södra station ska utvecklas som tågstation för att möta det ökade resandet i Örebroregionen. Service för resenärer ska finnas i den omgivande bebyggelsen. Resecentrum ska även fortsättningsvis vara centralstation och huvudplats för byte mellan tåg och buss.

### **Kollektivtrafik och cykelstråk**

Planförslaget föreslår att göra Östra Bangatan till en esplanad med 4 körfält och 2 körfält för kollektivt resande. Jernhusen ser positivt på en utformning i den riktningen då det bidrar till ökat kollektivt resande. Även möjligheten att utforma gång- och cykelstråk utmed gatan är rimlig åtgärd från möjligheten att minska Östra Bangatans för stora utbredning. Dock ser Jernhusen en stor risk att förslaget är förknippat med väldigt höga exploateringskostnader. De menar att det är viktigt att i ett tidigt skede ta fram möjliga finansieringslösningar och hur kostnaderna ska fördelas.

Kommentar: Inriktningen i planen är att göra Östra Bangatan mer stadsmässig utan att dess funktion eller kapacitet förändras. Kostnaderna för detta bedöms vara möjliga att hantera.

### **Koppling till Södra Grev Rosengatan**

Sjukhuset och CV-området är stora arbetsgivare i kommunen och för att tydligare koppla dessa verksamheter till resecentrum menar Jernhusen att det krävs att Östra Nobelgatan – Södra Grev Rosengatan utformas som ett viktigt stadsstråk. De menar att det också skulle gynna Norrcitys framtida utveckling.

Kommentar: Östra Nobelgatan och Södra Grev Rosengatan har inte studerats närmare i den fördjupade översiktsplanen. Inriktningen i planen stämmer dock väl överens med synpunkten.

### **Angöringsspår till CV-området**

Jernhusen påpekar att angöringsspåret till CV-området inte får begränsas.

Kommentar: Det har inte ingått i den fördjupade översiktsplanen att föreslå begränsningar gällande angöringsspåret till CV.

### **Integration av resecentrum via gatunätet**

Jernhusen samtycker att området gynnas av att Östra Bangatan får en mer stadsmässig karaktär samt att gator öppnas upp för genomfart. Dock menar de att de ser en stor risk för att förslaget är förknippat med väldigt höga exploateringskostnader. Det är viktigt att i ett tidigt skede ta fram möjliga finansieringslösningar och hur kostnader ska fördelas.

Åtgärderna i närheten av CV-spåret bör begränsas så länge spåret är i bruk för att undvika fördyrande åtgärder som förhöjda skyddsnivåer medför.

Kommentar: Den fortsatta planeringen efter den fördjupade översiktsplanen kommer att ske i geografiskt avgränsade projekt. Planeringen sker då också tillsammans med intressenter som kan möjliggöra förändringarna.

### **Exploateringsekonomi**

Överslagsmässiga kostnadsberäkningar av föreslagna investeringar efterfrågas. Jernhusen upplever inte att Örebro kommuns svar i utställningshandlingen som tillräckligt uttömmande. Jernhusen anser att det i framtiden i projektet avseende utvecklingen av resecentrum redan i detta tidiga skede finns anledning att ytterligare konkretisera förutsättningar avseende exploateringsekonomi. Vidare menar de att det är önskvärt att detta sker i enlighet med exploateringsstrategin, uppdelat enligt exempel: - prioritering av åtgärder avseende tid, ansvar, kostnad.

Kommentar: Se kommentar till föregående synpunkt.

### **AB Lokalhusman i Örebro**

#### **Sammanfattning:**

Lokalhusman i Örebro har lämnat synpunkter ang Resecentrum, området Norr, Södra station, Östra Bangatan och cykelstråk samt generella synpunkter. De generella synpunkterna rör dels en uppmaning om att planera för ett parkeringshus i ett någorlunda centralt läge då företaget ser att det dels kommer finnas ett behov av det, dels en uppmaning om att inte bygga för nära järnvägen då företaget anser att kan skapa framtida problem då ”den behöver ökad kapacitet”.

Kommentar: Parkeringshus kan komma att byggas utmed järnvägen, bland annat av de skäl som Lokalhusman i Örebro anger.

Lokalhusmans synpunkter angående Resecentrum är att det är viktigt att inte glömma/bygga bort möjligheterna för angöring med bil då hämtning och lämning ofta sker med bil. Dessutom anser de att det är trevligt med kommersiella ytor vid stationen men att det inte är det viktigaste. De menar att huvudsaken är att resandet fungerar bra. Därför uppmanar företaget kommunen att välja kontor före butiker. ”Centrumhandeln är inte i behov av en ny galleria.” Till sist uppmanar de kommunen att utveckla västra sidan av stationen så att det går bättre att angöra från det hållet.

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanen skapar förutsättningar för ett tillräckligt antal angöringsplatser vid Resecentrum. Serviceutbudet kommer att anpassas främst för de resandes behov.

Lokalhusmans synpunkter angående området Norr är att en öst-västlig förbindelse mellan Norr och Holmen är nödvändig. Deras uppmaning är att en det planeras för en biltunnel under järnvägen. De menar att Mannatorpslösningen idag med bommar inte är optimal. Vidare så föreslår de att en gata fortsätter i Virkesvägens eller Mannatorpsvägens förlängning; ”bygg vägen nu, tunneln när planerna gått igenom”.

Kommentar: I den fördjupade översiktsplanen ingår en väg mellan Norr och Holmen, i Virkesvägens förlängning. Om det ska vara en bro eller tunnel kommer att studeras vidare.

Synpunkterna angående Södra station är att stationen bör finnas kvar men att befintlig byggnad kan rivas samtidigt anses ytor för kontor passa bra här ihop med en stationslösning. Företaget är positivt till att grönytor/park bevaras. De skickar med en

uppmaning om att tänka på skuggningseffekter av höga hus. De föredrar en park i söder och byggnader i norr. De anser även att White arkitekters förslag verkar intressant förutsatt att byggnaderna inte innebär för mycket skugga.

Kommentar: Södra station föreslås vara kvar som station. Stationshuset kan dock rivras och ersättas med en kontorsbyggnad, men detta får avgöras i den detaljerade planeringen. Större delen av Eugénparken bevaras – dock den norra delen.

Vad gäller utvecklingen av Östra Bangatan så anser Lokalhusman att det är en ”livsnerv” som inte kan eller får byggas bort. De menar att allt för små gator kommer att skapa problem. Samtidigt så menar de att det är tveksamt om den behöver ha 70km/h till stationen. Däremot så anser de att det är troligt att Östra Bangatan till viss del måste fortsätta ha karaktären av en genomfartsled.

Kommentar: Inriktningen i planen är att ge Östra Bangatan mer stadsgatukaraktär som är bättre anpassat till innerstadens struktur och utformning utan att dess kapacitet påverkas nämnvärt.

### **Behrn Fastigheter AB**

#### **Sammanfattning:**

Behrn Fastigheter AB har lämnat in synpunkter på planförslaget. Då synpunkterna kom i form av ett längre dokument har deras synpunkter bilagts detta dokument medan synpunkterna kommenteras enligt nedan.

Kommentar: När det gäller Behrn Fastigheter AB:s synpunkt om att en begränsad överbyggnad av järnvägen bör belysas menar vi att detta inte omöjliggörs av den fördjupade översiktsplanen, men planerar inte för det till år 2035. Behrn Fastigheter AB framför att det kan ifrågasättas om Östra Bangatan bör göras till en stadsgata. Vi pekar på att detta ska ske utan att gatans kapacitet förändras.

### **Länsgården Fastigheter AB**

#### **Sammanfattning:**

Länsgården Fastigheter AB godkänner planen men har vissa synpunkter på kapitlet om området mellan Resecentrum och Svampen. De ställer sig positiva till en rakare sträckning av Östra Bangatan mellan Östra Nobelgatan och Ribbingsgatan och en förskjutning västerut. De vill däremot framhäva att det vore värdefullt om ytterliggare ett alternativ kunde utredas vilket skulle innebära att flytta större delen av Östra Bangatan närmare järnvägsområdet. De menar att detta skulle innebära att en stor del av bebyggelsen skulle distanseras från buller av järnväg och trafikområdet och hamna öster om bullerzonen.

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanen innehåller i utställningsversionen inte någon flytt av Östra Bangatan. Ett sådant projekt skulle fordra många fastighetsägares medverkan, finansiering och samordnade genomförande. En sådan plan befarar vi skulle fördröja byggnation längs Östra Bangatan. Det är möjligt att åstadkomma en hel del med gatan i sitt nuvarande läge.

### **Fastighetsägarna MittNord i Örebro län**

#### **Sammanfattning:**

Fastighetsägarna MittNord anser att det vore önskvärt om planförslaget förverkligas på ett sätt som ökar stadens estetiska välkomnande. De önskar även vara en samarbetspart även i kommunens framtida utveckling. Fastighetsägarna avstår från att lämna synpunkter på de förslag och visioner som presenteras i förslaget men vill lämna synpunkter på det huvudsakliga innehållet i planförslaget.

Kommentar: Den fortsatta planeringen efter den fördjupade översiktsplanen kommer att ske i geografiskt avgränsade projekt. Planeringen sker då också tillsammans med intressenter som kan möjliggöra förändringarna.

### **Balans mellan bostäder och arbetsplatser**

De ser positivt på att planförslaget föreslår att utrymme skapas för fler kontorslokaler. Men de vill samtidigt framhålla att det optimala är att skapa en balans mellan kontor och bostäder eftersom det bidrar till ett jämnare konsumtionsmönster över dygnet. En sådan balans underlättar för fler näringsidkare att bedriva en lönsam näringsverksamhet och därmed bidra till en levande stadsmiljö.

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanen eftersträvar balans mellan bostäder och arbetsplatser. I närheten av järnvägsstationerna bör dock arbetsplatser prioriteras för att skapa förutsättningar för ett hållbart regionalt pendlande. Ytorna närmast järnvägen är också svåra att använda för bostadsändamål på grund av skyddsavstånd och buller.

### **Restider**

De ser positivt på en utveckling som innebär att restiderna för fjärrtågen kan komma att minska betydligt. Örebro tillväxtpotential ökar ytterligare om staden kan knytas närmare till Stockholm/Mälardalen och även till Oslo/Karlstad i en framtid. Kortare restid skulle även kunna innebära ökade fastighetsvärden och därmed investeringsviljan framförallt i anslutning till Centralstationen.

Kommentar: Planförslaget utvecklas med avseende på järnvägens kapacitet och möjligheterna att bygga ut snabbtågstrafik. Mark reserveras för att inte omöjliggöra en utbyggnad av fler spår i framtiden.

### **Exploatering**

Vidare menar Fastighetsägarna MittNord att det sannolikt är en klok strategi för en kraftigt växande stad som Örebro att bygga ytsnålt och på höjden. Fastighetsägarna förutsätter att det kommer råda fri konkurrens om de markytor som öppnas för exploatering, och att ingen enskild aktör gynnas otillbörligt vad avser tillgång till byggbar mark. De önskar även att exploateringen av planområdet även fortsättningsvis sker med stor öppenhet och präglas av en välkomnande attityd gentemot näringslivets synpunkter på vad som kan och bör byggas samt vad som är kommersiellt möjligt.

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanen eftersträvar en bebyggelse som efterliknar innerstadens struktur och utformning. Den fortsatta planeringen sker i fri konkurrens och med stor öppenhet.

### **Trafik**

Ang omvandlingen av trafikleder till stadsgator så framhåller Fastighetsägarna att de inte är negativa till initiativ som syftar till att överbrygga de barriärer som trafikleder skapar, men vill inte vara med om en utveckling som ytterligare försvårar för biltrafik att kunna nå innerstadens utbud av handel och kultur. De menar att det i nuläget är så att innerstadens handel är hårt pressad av externhandeln, och att det är därför viktigt att inte förändra förutsättningarna för biltrafiken på så sätt att det ytterligare försvårar för handeln i city, och dess utveckling. De framför också att det säkert kan vara så att stadsgator kan skapa en trivsammare gatumiljö men påpekar att det inte får bidra till att den bilburna konsumenten i ännu högre utsträckning väljer externa köpcentra för inköp. De menar att det finns en risk för att den totala biltrafiken istället ökar om den externa handeln tillåts expandera på citys bekostnad och det är inte bra ur miljösynpunkt. Därför

förordar Fastighetsägarna MittNord mer noggranna utredningar vad stadsgator kan få för effekter på handeln i såväl Norr- och Södercity.

Kommentar: Inriktningen i planen är att göra Östra Bangatan till en stadsgata utan att dess kapacitet förändras. Däremot kommer den att bli tryggare och finare och skapa bättre tillgänglighet till stadskärnan genom t.ex. fler anslutande tvärgator.

### **Södra station**

Fastighetsägarna anser att det unika i att ha två närliggande stationer så som Örebro har är något att ta tillvara. De menar att det är viktigt att Södra station även fortsättningsvis är en hållplats för såväl fjärrtåg som regionaltåg. Med sitt läge innebär Södra station en betydande konkurrens fördel för besöksnäringen bl.a. till Conventum och är därmed en positiv faktor för såväl handel som hotell- och restaurangnäringen. De menar att dagens system för transport till och från Centralstationen inte är bra. Även om det är kommunens tanke att resenärer ska ta buss eller cykel till tåget så måste planeringen präglas av realism och inte önsketänkande menar Fastighetsägarna. De menar dessutom att det är svårt att förstå att Länstrafikens yta för bussanslutningar inte även kan rymma kommersiell busstrafik. De förutsätter att i en framtida bussterminal kan såväl Länstrafik som kommersiella bussbolag samsas om en och samma terminal, inte minst utifrån ett konkurrensneutralt perspektiv.

Kommentar: I planförslaget vill vi utveckla Södra station som tågstation. När det gäller transport till och från Resecentrum kommer alla transportslag att ges acceptabel standard. Det är osäkert om det går att inrymma alla typer av busstrafik på samma plats vid Resecentrum. Om kapaciteten inte räcker för det kommer resandekategorierna med flest resande att prioriteras.

### **TeliaSonera Skanova Access AB**

#### **Sammanfattning**

TeliaSonera Skanova godkänner förslag till fördjupad översiktsplan och framhåller sin önskan om att medverka i detaljplanarbetet i ett tidigt skede för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget.

Kommentar: Den fortsatta planeringen efter den fördjupade översiktsplanen kommer att ske tillsammans med intressenter och andra berörda aktörer.

### **OK-Q8 AB**

#### **Sammanfattning**

OK-Q8 AB välkomnar en förtätning av området vid Södermalmsplan men håller inte med om att fastigheterna Lokföraren 10 och 11 skall anses som byggbar yta eftersom OK-Q8 äger fastigheterna och det idag bedrivs verksamhet där i form av en McDonalds och en OK-Q8-station. Vidare önskar de att Örebro kommun bevakar att tillgänglighet med bil, cykel och till fots till deras anläggning säkerställs.

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanen visar kommunens ambitioner på längre sikt. Kartan visar var kommunen anser det möjligt och lämpligt med mer bebyggelse, men sedan är det upp till fastighetsägarna om och när man vill använda den möjligheten. Planen innebär inget hinder för OK-Q8 eller McDonalds att fortsätta bedriva verksamheten på nuvarande plats. Tillgängligheten till OK-Q8 kommer att utvecklas utifrån de förutsättningar som bebyggelseutvecklingen i stort ger.

### **Örebro kyrkliga samfällighet**

#### **Sammanfattning**

Örebro kyrkliga samfällighet påtalar att de vill att Ribbingsgatan behåller sin karaktär som lokalgata och att den inte öppnas mot Östra Bangatan. Som anledning uppger de att de inte vill att den ska erbjuda en genväg för trafik som inte ska till eller från området. Om Ribbingsgatan ändå ska öppnas önskar de att det blir en halv korsning, dvs enbart in- och utfart för norrgående trafik. De vill inte ha en hel, ljusreglerad korsning då detta skulle innebära en sämre miljö för de boende med ökat buller och ljus.

Kommentar: En öppning av Ribbingsgatan bedöms inte medföra några olägenheter av betydelse för boende och verksamheter kring gatan. Vilken lösning som ska väljas för korsningen är inte klar – det beror bland annat på vilka förutsättningar den kommande detaljplanen för Postterminalstomten ger – men ett alternativ är ”höger in-höger ut”, eller halv korsning som Örebro kyrkliga samfällighet benämner det.

## **Gustavsvik Resorts AB**

### **Sammanfattning**

Godkänner förslag till fördjupad översiktsplan.

## **Statoil**

### **Sammanfattning**

Statoil konstaterar att deras servicestation belägen på fastigheten Garaget 1 invid Svampen ligger inom området för den fördjupade översiktsplanen men har ingenting att erinra mot förslag till fördjupad översiktplan förutsatt att deras befintliga verksamhet inte påverkas negativt och anses uppfylla de krav som ställs på sundhet, brandsäkerhet, buller mm.

Kommentar: Det finns ingenting i planen som säger att verksamheten inte kan bedrivas vidare på nuvarande plats.

## **E.ON Sverige AB**

Sammanfattning:

E.ON Sverige AB lämnar synpunkter å båda dotterbolagens E.ON Elnät Sverige AB (E.ON Elnät) och E.ON Värme Sverige AB (E.ON Värme) vägnar och har bifogat två kartor i sitt yttrande (bilagor till denna samrådsredogörelse). Karta 1 visar E.ON Elnäts strategiska korsningar 10 och 130 kV (grön färg), några korsningar är viktigare än andra men ingen kan i dagsläget plockas bort enligt E.ON Sverige AB. Vidare påpekar de att det till detta tillkommer kablage som går längs med området på öst respektive västsidan. Karta 2 visar E.ON Värmes fyra järnvägsundergångar som alla är väsentliga stamledningar (rödmarkerade). De hänvisar även till att bolaget har ett nät av ledningar (gröna) som täcker i stort eventuella etableringar längs järnvägen.

Järnvägssträckning som omfattas av planförslaget korsas av befintliga kraft- och värmeledningar (se bifogade kartor 1 och 2). E.ON Elnäts och E.ON Värmes utgångspunkt är att bolagens ledningar inom planområdet kan vara kvar i befintligt läge och utförande. Eventuella ombyggnader på befintlig infrastruktur till följd av planförslaget skall bekostas av exploatören menar E.ON Sverige AB. Vidare påpekar de att om infrastruktur flyttas måste rättighet för det nya läget skapas. De vill även påvisa att det är viktigt att E.ON Värme och E.ON Elnät involveras i tidigt skede i det fortsatta planarbetet för att uppnå smidiga lösningar beträffande åtgärder på berörda ledningar.

Kommentar: Den fortsatta planeringen efter den fördjupade översiktsplanen kommer att ske tillsammans med intressenter och andra viktiga aktörer såsom E.ON. Hänsyn kommer att tas till befintliga ledningar och eventuella behov av rättigheter.



## City Örebro

### Sammanfattning:

City Örebro är mycket positiv till denna öppna process där olika behov, målbilder och perspektiv presenterats och där man försökt att presentera de olika vägvalens för- och nackdelar. City Örebro är även mycket positiv till kommunens vilja att stärka upplevelsen av Örebro som stad att anlända till. De anser att känslan av stad från resecentrum, men också från tågfenstret då för alla de resenärer som dagligen passerar Örebro behöver förstärkas. City Örebro vill gärna lyfta fram arbetet med Uppsala resecentrum som ett gott exempel där man förändrat flöden och bundit ihop staden bättre genom att skapa en känsla av att resecentrum inte har någon egentlig baksida utan i stället har två framsidor. Dessutom har man på ett framgångsrikt sätt utvecklat resecentrum till att bli en spännande mötesplats som stärker Uppsala som helhet och inte bara är en plats för resande till- och från Uppsala.

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanen har som syfte att utveckla Resecentrum även till en mötesplats och att aktivera västra sidan.

Trygghet, trivsel och tillgänglighet är City Örebros ledord och biltrafik samt parkering är fortfarande en mycket angelägen fråga för konsumenter och därmed viktigt att tillgodose för att värna en levande stadskärna. Ett av City Örebros mål är att bibehålla och utveckla en attraktiv stadskärna och ett andra att utveckla Örebro som handels- och mötesstad.

- **Trafikleder blir stadsgator:** City Örebro ställer sig positiv till att förändra gestaltningen från trafikled till stadsgata i enlighet med den inspirationsbild (Lindhagensgatan, Stockholm) som samrådsförslaget presenterar. Det är dock viktigt att detta sker utan att kapaciteten för biltrafiken försämras. Att sänka hastigheten från 70 km/tim till 50 km/tim är rimligt och skapar möjlighet att minska bredden på infartsleden utan att försämma tillgängligheten. City Örebro ställer sig även positiv till att öppna upp flera av de gator som ansluter till Östra Bangatan för att bättre tillgodose stadskärnans tillgänglighet med bil. Järntorgsgatan är ett exempel på en gata som bör öppnas. City Örebro ställer sig även positiv till att området kring Södra infarten utvecklas och får ett mer innerstadslignande uttryck. I dag saknas cykel-förbindelser utmed Ö Bangatan och utmed Östra Nobelgatan och City Örebro ställer sig positiv till att man utvecklar gång- och cykelstråken i anslutning till dessa gator - av utrymmesskäl ställer vi oss tveksamma till att man bygger cykelbana på båda sidor om Östra Bangatan.

Kommentar: Inriktningen i planen är att göra Östra Bangatan till en stadsgata utan att kapacitet förändras. Cykelförbindelse utmed Östra Bangatan ingår i planen, liksom fler öppnade tvärgator t.ex. Järntorgsgatan.

- **Området närmast spåren** bör nyttjas till markparkering och vi ställer oss positiva till att utveckla ytan närmast spåren till ett kollektivtrafikstråk för att förkorta restider – och avlasta Östra Bangatan så att tillgängligheten med bil kan bibehållas eller t.o.m. förbättras.

Kommentar: Delar av ytan närmast spåren kan nyttjas för parkering. Vi har föreslagit parkeringshus på flera ställen. Vi har inte tagit med det kollektivtrafikstråk som skissades i samrådshandlingen till utställningsversionen av planförslaget.

- **Övergångar/tunnlar:** Idag finns ingen möjlighet att ta sig mellan öster och väster utan att använda sig av en tunnel, vilket av många upplevs som otryggt. Vi anser därför att man bör se över de alternativ som finns ytterligare. Kan man kombinera övergång vid Södra station samtidigt som man tar bort ytterligare övergångar är önskvärt. I de tunnlar som finns kvar i framtiden anser vi att man bör sätta upp kameraövervakning.

Kommentar: En planskild förbindelse för gående planeras vid Södra station. Det går dock inte i detta skede att slå fast om det ska vara en bro eller en tunnel. Eventuell kameraövervakning är en fråga som hanteras i fortsatt planering och genomförande efter den fördjupade översiktsplanen.

- **Vasatorget:** City Örebro håller med översiktsplanen om att Vasatorgets potential bör utnyttjas bättre, det är viktigt att bullersanera så att platsen möjliggör möten. Idén om att möjliggöra för ett café i tunneln kan vara intressant, men tror att man i stället för tunnel bör se över möjlighet att passera över spåren i stället för under, denna tunnel upplevs idag som otrygg och många undviker att passera här på kvällstid. Kan man skapa övergång som ansluter till grönytor och mikropark tror vi att detta vore mer framgångsrikt. Vi föreslår därför att man ser över detta förslag till lösning.

Kommentar: En övergång över spåren bedöms som svår att åstadkomma med hänsyn till bland annat ramplängder och bevarande av siktlinjer. En övergång skulle också innebära större höjdskillnader för cyklister och andra passerande än vad en tunnel gör.

- **Södra station:** Förslaget om att utveckla Hagatunneln med kontorsbyggnad med C märkning i bottenplan samtidigt som man skapar en entré till södra station är ett intressant förslag som bör öka känslan av trygghet. Här är det viktigt att man skapar ljusinsläpp och attraktiva miljöer för verksamheter som i möjligaste mån, håller öppet 24-tim om dygnet, 7 dgr/vecka.

Kommentar: Möjligheten att skapa entré till Södra station från Hagatunneln ingår inte i planen till år 2035, men ska däremot inte omöjliggöras som alternativ för framtiden.

- **Eugenparken:** Arkitektförslag 2, med en utvecklad aktivitetspark i anslutning till södra station som behålls som pendlarstop. Ett bra förslag som bör utredas ytterligare, viktigt att tänka till när det gäller trygghetsaspekter och även utifrån ett värdskapstänk där detta blir en av stadens angöringspunkter. Vi har förståelse för att Södra station inte kan ha full funktion som station utan man bör utnyttja möjligheten att stärka platsen till att bli en trygg och citynära oas med pendlarfunktioner.

Kommentar: Merparten Eugénparken ska bevaras och utvecklas.

- **Parkering**  
Vi saknar att parkering inte behandlas tillräckligt i översiktsplanen, särskilt framtida angöringsparkering, s.k. ”*kiss & ride*”, med bil, både för den som avser byta/lämna av till såväl tåg som buss. City Örebro ser redan idag stora kapacitetsbehov för bilar som ska hämta/lämna resenärer och med en kraftigt ökad trafik måste bra lösningar på detta tas fram för att skapa rätt förutsättningar för bra flöden. Särskilt oroande är om den allmänna parkering som finns vid Postterminaltomten försvinner och blir bebyggd utan att ersättas med allmän parkering. Detta har City Örebro svarat på i tidigare samråd för detaljplanen. Viktigt att Örebro har tydliga parkeringsriktlinjer samt en handlingsplan som

beskriver åtgärder. Syftet med riktlinjerna är att skapa tillgänglighet och bidra till en utveckling som stödjer de mål som finns för stadens utveckling. Den mindre ytan nord/västerut, s.19, som är avsatt för ny parkering motsvarar inte det som finns idag och som försvinner. Den platsen är dessutom längre bort och har mer karaktären av långtidsparkering jämfört med kommande behov av angöringsparkering. Det är redan konstaterat i utredningar gjorda inför Parkeringsriktlinjerna att norrcity har ett underskott på besöksparkering. Vårt förslag är att den ytan redan nu skulle kunna användas för allmän parkering. Besöksparkering på Tappstället har City Örebro också svarat på samråd av detaljplan. Eftersom det redan är parkering idag anser vi inte att det stämmer att det blir ”ny” parkering, s.19. Det bör i stället definieras som att parkering försvinner, såvida det inte blir ett tillskott genom byggande av parkeringshus. Vid Södra station är det svårt att avgöra om det i förhållande till dagens antal parkeringsplatser avser att bli fler eller färre. Generellt anser vi att i centrala lägen, på värdefull mark, bör man prioritera parkeringshus framför markparkering och på så vis skapa ett tillskott av parkering. Det är positivt att cykelparkeringen utökas! För att skapa en trygg och säker miljö bör man kombinera detta med bemannade enheter, helst serviceenheter med 24-tim. service gärna i kombination med upplysta entréer eller verksamheter. Ett stort obemannat cykelgarage under markplan kan snabbt upplevas som en otrygg miljö framför allt kvällar och nätter. Dessutom måste man säkerställa att stöldrisken minimeras och för att hitta bästa lösningar kring detta bör denna fråga belysas i t.ex Brottsförebyggande rådet där representanter för både Polis och försäkringsbranschen finns representerade.

Kommentar: När det gäller transport till och från Resecentrum kommer alla transportslag att ges acceptabel standard. När det gäller närhet kommer resandekategorier med flest resande att prioriteras. Parkeringsriktlinjer är ett pågående arbete. Möjlighet att bygga parkeringsplatser och parkeringshus närmast järnvägen finns på flera platser i planen.

- **Bussterminal:** City Örebro anser att man bör ta bort fasta linjehållplatser för busstrafiken för att på så sätt bättre nyttja befintliga hållplatser, dessutom bör man se över möjligheterna att skapa busshållplatser i två plan för att öka kapaciteten ytterligare.

Kommentar: Örebro kommun håller med om att förutsättningarna för flexibla hållplatslösningar ska undersökas för att bättre kunna nyttja terminalen. En bussterminal i två plan bedöms kräva för mycket yta för ramper för att bli en effektiv lösning.

Det är avgörande för city att antalet allmänna parkeringsplatser inte minskar och att en prognos gör för behovet utifrån en växande befolkning och större utbud. Att som strategi, exempelvis vid ny planläggning, ta bort parkeringsplatser tycker vi inte är ok och det är bra att detta inte finns med i förslaget. Ev. skulle Park & ride-lösning kunna undersökas mellan Svampen-City-Gustavsvik-Gamla mässan, inklusive en ”shuttlebuss” däremellan. Det är viktigt att betona att det finns mycket arbete att göra vad gäller attityden till parkeringstillgänglighet. Det är lika viktigt att påverka upplevelsen av, inte bara den faktiska, parkeringstillgänglighet som kan förväntas för besökare, de som arbetar och bor i stadskärnan. I den frågan efterlyser vi ett större ansvar och fokus i samrådet.

Kommentar: Strategin i planen är att använda området närmaste järnvägsspåren till parkering och parkeringshus för att på så vis kompensera för de ytor som bebyggs.

## Grannkommuner

### Askersunds kommun

#### Sammanfattning

Askersunds kommun ställer sig positiva till förslaget och anser att den fördjupade översiktsplanen bör ge bra förutsättningar och riktlinjer förkommande detaljplanering. Askersunds kommun vill samtidigt påtala vikten av att kollektivtrafiken, såväl på väg som på järnväg, blir attraktiv och funktionell så att arbetspendlingen kan utvecklas då det idag är många som pendlar mellan Askersund och Örebro. Det är önskvärt att möjliggöra för människor att välja bort resande via bil och istället väljer busstrafik.

Kommentar: Planförslagets syfte är att förbättra infrastrukturen vid Resecentrum och på gator som bussarna trafikerar så att kollektivtrafiken kan utvecklas och öka.

### Lekebergs kommun

#### Sammanfattning:

Lekebergs kommun ställer sig positiva till förslaget och anser att den fördjupade översiktsplanen bör ge bra förutsättningar och riktlinjer förkommande detaljplanering. Lekebergs kommun vill samtidigt påtala vikten av att kollektivtrafiken, såväl på väg som på järnväg, blir attraktiv och funktionell så att arbetspendlingen kan utvecklas då det idag är många som pendlar mellan Lekeberg och Örebro. Det är önskvärt att möjliggöra för människor att välja bort resande via bil och istället väljer busstrafik. Lekebergs kommun vill även understryka vikten av att de riktlinjer och intentioner som den fördjupade översiktsplanen ger uttryck för, inte försvårar möjligheterna att i framtiden ansluta en ny västlig järnvägsförbindelse, vanligen benämnd Nobelbanan, till befintlig spårsträckning.

Kommentar: Planförslaget innehåller ställningstaganden som ska förbättra infrastrukturen vid Resecentrum och på gator som bussarna trafikerar så att kollektivtrafiken kan utvecklas och öka. Planförslaget tillgodoser behovet av spår för t.ex. Nobelbanan västerut mot Karlskoga genom att ange mark som reserveras för att inte omöjliggöra fler spår i framtiden.

### Ljusnarsbergs kommun

Avstår från att lämna synpunkter.

### Karlskoga kommun

#### Sammanfattning:

Karlskoga kommun är positiv till att Örebro kommun tar ett helhetsgrepp på järnvägsområdet, vilket kommunen bedömer kommer leda till att Örebro blir ett ännu mer attraktivt regioncentra, något som de menar hela regionen och därmed också Karlskoga kommun kan dra nytta av.

Vidare menar Karlskoga kommun att snabba och bekväma kommunikationer är en förutsättning för att binda samman länets arbetsmarknadsregioner och därmed stärka hela regionen i ett nationellt perspektiv. Utvecklingen av ett modernt resecentrum i Örebro anser de skulle bidra till en sådan utveckling.

Karlskoga kommunen vill även understryka vikten av att de riktlinjer och intentioner som den fördjupade översiktsplanen ger uttryck för inte försvårar möjligheterna att i framtiden ansluta en ny västlig järnvägsförbindelse, vanligen benämnd Nobelbanan, till befintlig spårsträckning.

Kommentar: Planförslaget innehåller ställningstaganden som ska förbättra infrastrukturen vid Resecentrum och på gator som bussarna trafikerar så att

kollektivtrafiken kan utvecklas och öka. Planförslaget tillgodoser behovet av spår för t.ex. Nobelbanan västerut mot Karlskoga genom att ange mark som reserveras för att inte omöjliggöra fler spår i framtiden.

### **Kumla kommun**

#### **Sammanfattning:**

Kumla kommun är positiva till att Örebro kommun har visioner för att förbättra området runt järnvägen med möjligheter till nya arbetsplatser, handel och bättre miljöer för resande. Kumla kommun framhåller att Örebro är en viktig motor för regionens tillväxt. Eftersom det är många kumlabor som arbetspendlar till Örebro samt många örebroarna som pendlar till Kumla menar Kumla kommun att det är angeläget ur ett klimat- och miljöperspektiv att få fler pendlare att välja att resa med kollektivtrafik. Örebro och Kumla kommun, tillsammans med andra grannkommuner, har en viktig uppgift att genom ökad samverkan åstadkomma bästa möjliga miljöer och service till pendlarna. Trivsamma, trygga miljöer i anslutning till resecentrum är då en viktig fråga. Det är också viktigt att byten till andra färdmedel fungerar på ett smidigt sätt.

Att behålla och utveckla Södra Station och skapa fler av- och påstigningar vid nya tågstopp är också angeläget ur ett Kumlaperspektiv. Det bidrar till ökade pendlingsmöjligheter. Kumla kommun menar att det här behövs en ökad samverkan mellan Örebro, Kumla och Hallsberg för att ta fram en gemensam kommunöverskridande vision om åtgärder som stärker ”klimatsmart pendling”. Kumla kommun ser gärna att Örebro i samband med de planerade förändringarna tar initiativ till ett sådant samarbete.

Kommentar: Planförslaget innehåller ställningstaganden som ska förbättra infrastrukturen vid Resecentrum och på gator som bussarna trafikerar så att kollektivtrafiken kan utvecklas och öka. I planförslaget tar vi ställning för att Södra station ska utvecklas som en station för tågpendling. Samarbete för ”ökad klimatsmart pendling” är en god idé, även om det inte ryms inom arbetet med den fördjupade översiktsplanen.

### **Hallsbergs kommun**

#### **Sammanfattning:**

Hallsbergs kommun har ingen erinran mot planförslaget.

# Kommunala nämnder, styrelser och bolag

## Byggnadsnämnden

Byggnadsnämnden anser att planförslaget generellt sett är för allmänt hållet men önskar lämna nedanstående kommentarer. Kommentarer pekar i sammanfattning dels ut ett antal olika kompletteringsbehov, exempelvis vissa typer av studier, utredningar eller karteringar, dels på behov av större tydlighet i vissa delar av planen, exempelvis i beskrivningar av vissa ställningstaganden, arkitektförslagen eller kring disposition. De förslag på komplettering och tydlighet som förslås anses kunna underlätta ytterligare för framtida detaljplanering i området.

## Arkitektförslagen

I planförslaget redovisas tre arkitektförslag för hur olika delar av planområdet kan bebyggas och utformas i framtiden. Det kan emellanåt vara svårt att förstå helheten i förslagen, något som skulle kunna åtgärdas genom tydligare bilder och ännu lite utförligare förklaringar och beskrivningar.

Kommentar: Arkitektförslagen används i mindre utsträckning i utställningsversionen av planförslaget men vi har ansträngt oss för att göra dem lättare att förstå.

## Markanvändningskarta

Planförslaget saknar idag en övergripande karta (markanvändningskarta) som tydligt visar vad kommunen vill åstadkomma, vilken bebyggelse (bostäder, kontor, handel övrigt) som avses vid olika platser i planområdet. Den fördjupade översiktsplanens vägledande roll i detaljplaneringssammanhang skulle bli större om en markanvändningskarta fanns med. Se exempelvis plankartorna för översiktsplanerna för Ekeby-Almby, Vinna-området eller Lången.

Kommentar: Planförslaget har kompletterats med en samlingskarta som anger huvuddragen i markanvändningen.

## Övrigt behov av karteringar

Vid sidan om en markanvändningskarta skulle även kommande detaljplanering i området underlättas av karteringar av olika skyddsavstånd, såsom för farligt gods, buller och översvämningar.

Kommentar: Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med kartor som visar planförslaget ihop med förorenad mark, översvämning, buller och så vidare.

## Järnvägen och framtiden

Även om planen behandlar ett område som till stora delar utgör och påverkas av en järnväg, vore det eventuellt på sin plats att få veta lite mer om själva järnvägen, om dess framtida behov och markanvändning, vad en Nobelbana kan komma att innebära, vad eventuell utökad pendeltågtrafik innebär/får för konsekvenser, kort sagt framtidens trafikering på järnvägen generellt och hur denna kan komma att påverka de platser som hanteras i planen.

Kommentar: Planförslaget tillgodoser behovet av spår för t.ex. Nobelbanan västerut mot Karlskoga genom att ange mark som reserveras för att inte omöjliggöra en utbyggnad framtiden. Områdena runt Södra station, Vasatorget och Resecentrum bör bebyggas så att vi inte omöjliggör en expansion av spår och resecentrumbyggnader i framtiden. Det exakta behovet av fler spår och hur de ska trafikeras kan dock inte utredas inom ramen för denna plan.

### **Detaljeringsnivå**

En fråga som inställer sig är om planen i sin helhet, eller delvis, är alltför generellt hållen. Planen hänvisar ibland till rekommendationer eller utredningsbehov, men borde kanske själv komma med och redovisa dessa. Ett exempel är Vasatorgets framtida utformning (sid 34) där slutsatsen är att ”omfattande ny bebyggelse på platsen är tveksamt [...]”. Slutsatsen kan uppfattas som tämligen vag. Vad innebär omfattande? Är det ny bebyggelse? Behöver vi nå längre i våra slutsatser kring Vasatorget (se även kommentar kring var planens tyngdpunkt ligger). Ett annat exempel är på sidan 70-71 där en rad olika utredningsbehov redovisas. Här borde planen kanske vara skarpare hållen (se avsnitt övrigt behov av karteringar).

Önskvärt därför att FÖP/MKB tar starkare ställning i frågor som gäller generellt för området. Exempelvis att gjorda riskutredningar innehåller krav på riskreducerande åtgärder vid bebyggelse, inom rekommenderade skyddsavstånd från järnvägen, som krav på obrännbara fasader, ventilation, entréer med mera. Bebyggelse undantas också inom 30 meter från järnvägen/spårmit. Detta är exempel på åtgärder som skulle kunna läggas fast så att de inte behöver utredas i varje enskilt fall (ex. Postterminalen, Gustavsvik).

Utredningar som efterlyses i övrigt rör strandskydd, översvämning, skyddsavstånd till industri, buller etcetera som planen tar ställning till översiktligt för att underlätta för detaljplanering.

Kommentar: Platsspecifika riskbedömningar, som de som är gjorda för Postterminalen och Gustavsvik, har projektspecifika förutsättningar som om t.ex. typ av verksamhet, antal personer som kommer vistas i byggnaderna och så vidare. Det är därför svårt att göra en generell riskbedömning för hela stråket, utan vi lägger istället in de generella skyddsavstånden. Eventuella avvikelser från dem får avgöras för varje projekt utifrån de projektspecifika förutsättningarna.

### **Övergripande disposition och formalia**

Ett avslutande kapitel i planen, innan MKB:n tar vid, redovisar planeringsförutsättningar. Eftersom en stor del av planen baseras på dessa förutsättningar, exempelvis ställningstagandena, vore det bra att fundera över kapitlets placering. Ska det helt eller delvis redovisas tidigare i planen? ”Områdets framväxt och utveckling” är ett avsnitt som kan flyttas fram. Finns säkert andra som kan flyttas fram.

Inledningsvis i planen redovisas ett antal visioner, syften, mål och strategier som på olika sätt lindas in i varandra. Det kan vara bra för planens tydlighet att stämma av dem mot varandra och stryka eller renodla de som inte tillför något ytterligare så att de inte blir

upprepningar av varandra. Ex. vad skiljer syfte och mål åt? En lösning kan vara ännu tydligare ställningstaganden.

Kommentar: Kapitlet ”Planeringsförutsättningar” innehåller viktigt planeringsunderlag men har medvetet placerats längre bak i planen så att själva planförslaget ska vara i fokus. Frågeställningarna som planen ska hantera är komplexa vilket motiverar många syftes- och målformuleringar.

### **Prioriteringar av ställningstaganden**

På sidan 13 redovisas viktiga ställningstaganden, som efterföljs av avsnitt som beskriver dem var och en för sig. Den punktvisa redovisningen på sid 13 åtföljs inte i dessa beskrivningar, något som borde ses över. Hur ser det ut med rangordning av och prioritering mellan ställningstaganden? Behövs det? Är exempelvis ”järnvägen ska vara kvar i ytläge...” och ”Östra Bangatan ska vara kvar i ytläge...” två överordnade ställningstaganden som övriga ställningstaganden blir en konsekvens/följd av, och borde det isf framgå tydligare i planen?

Kommentar: Planen har förtydligats.

### **Planområdet**

Drottningparken ingår inte i planområdet men återkommer i planhandlingen som en plats som kan utvecklas, ex. i strategierna för att ’utveckla stadsmiljöer’ och ’utveckla grönstrukturen’. Hur hantera Drottningparken i planen? Bör den införlivas i planområdet?

Samtidigt finns platser som berör planområdet som inte beskrivs i strategierna. Dessa platser påverkar dock planens intentioner och borde kanske vara med. Exempel är Kv Mejeriet och Kv Karmen som är lokaliserade på så sätt att de samspelar med vad som kan komma att ske i planområdet vid Östra Bangatan och Svampentterminalen för att exempelvis skapa tydliga entréer till innerstaden och omvandla Östra Bangatan till stadsgata. Är det lämpligt att utöka planområdet för att kunna ta ställning till detta geografiska sammanhang eller åtminstone beskriva projektens intentioner och vad de bidrar till och ger för stadsplaneringsförutsättningar i området?

Kommentar: Planområdet har inte justerats.

### **Övriga mindre synpunkter**

Sid 8: Här finns en formulering som berättar att planen har sin tyngdpunkt i området mellan Södra station och Resecentrum. Dels går det att fundera över om det finns en fara i en sådan avgränsning, exempelvis när det finns vissa ställningstaganden som handlar om att flytta innerstadens gränser utåt och skapa nya entréer till densamma, dels om det faktiskt finns en sådan tyngdpunkt såsom planen ser ut idag. Eventuellt skulle den då behöva bli än mer detaljerad kring dessa platser?

Kommentar: Avgränsningen har tagits bort och planen är nu mer detaljerad även i andra delar i planområdet.

Sid 11: Koherens mellan platserna som ska reserveras för kunskapsintensiva arbetsplatser och avståndet 600 meter till stationerna.



Kolla exempelvis avståndet till Holmen, som ligger på ca 1 kilometers avstånd till nuvarande Resecentrum.

Kommentar: Avståndet har ändrats till 1000 m.

Sid 11: Är parkerna inom planområdet fredade (se ex. sid 11 och ställningstagandet om att 'utveckla stadsmiljöer')? Är det ett ställningstagande i planen att inte bygga i park?

Kommentar: Vi har förtydligat strategin med ställningstagande att inte bygga i parkerna med undantag från södra delen av Eugénparken.

Sid 12: Frågor kring ställningstagandet om att skapa tydliga entréer till innerstaden: Vad ska gestaltningen visa? Byggnadsvolymer? Hur hantera att innerstaden ska börja i mitten av Aspholmen (i ett verksamhetsområde)?

Kommentar: Stycket om stadens entréer har utvecklats.

Sid 12: Frågor kring ställningstagandet att bevara och utveckla viktiga siktlinjer: Hur ska de bevaras? Med prickmark? Tydligare riktlinjer behövs kanske här. Motsvarar siktlinjerna gatubredd?

Kommentar: Siktlinjerna och vad de innebär har beskrivits bättre.

Sid 13: I planförslaget finns flera ställningstaganden varav ett lyder "området ska förtätas med ny bebyggelse". Om inte förtätning i sig är ett syfte i planen, utan ett medel eller en metod, bör syfte med tillkommande, kompletterande bebyggelse redovisas för varje geografiskt område. Exempelvis i området kring dagens resecentrum vill vi åstadkomma detta med förtätning. Vilken typ av förtätning är det tal om (bebygga lucktomter, bygga på höjden, bygga på våningar etcetera)?

Kommentar: Planen har förtydligats på några ställen.

Sid 14: I avsnittet som rör kapacitetshöjning och förbättrad utformning av Resecentrum behövs måhända en mer restriktiv skrivning kring rivning och ersättning av befintliga hus. Texten ger i dagsläget stöd åt att i detaljplanering ta bort byggnader och borde kanske ses över. Texten kan idag även ge sken av att det är oproblematiskt att riva/ta bort byggnader.

Kommentar: Stationsbyggnaden vid Södra station kan vara kvar eller rivas beroende på den bebyggelsen. Samma sak gäller tillbyggnaden på centralstationen. Den f.d. kanslibyggnaden ska vara kvar i det kortare tidsperspektivet men i framtiden kan det behövas en större resecentrumbyggnad som omfattar både bussterminal, spårrområde och befintliga byggnader.

Sid 14: Saknar i samma avsnitt beskrivningar/ställningstaganden kring bil. Är det ett ställningstagande att inte beröra biltrafikens koppling/förhållande till Resecentrum?

Kommentar: Del av Östra Bangatan och Postterminalen kan användas för bilangöring och ge plats för vistelse och mötesplatser vid stationen. Det framgår av utställningsshandlingen.

Sid 16: Dels hur karteringen av byggbar yta på Vasatorget korresponderar med ställningstagande på sid 33-34 om att inte bebygga torget, dels framstår ibland distinktionen mellan byggbar respektive möjlig byggbar mark som oklar.

Kommentar: Vi har numera tagit bort kategorin ”möjlig byggbar yta”. Ang Vasatorget så är det nu förtydligt att det endast handlar om kompletteringar i form t.ex. paviljonger.

Sid 22: Behöver det förtydligas att vid byggande av bostäder på platsen för dagens kombiterminal vid Svampen, riskerar dessa att fastna mellan bullerstörningar (järnvägen och Östra Bangatan). Möjlighet till tyst sida behövs säkerligen.

Kommentar: Vi har förtydligt att bostäder ska utformas med tyst sida i bullerutsatta lägen.

Sid 53: Svårt att överblicka kartan när den är i A4-format. Utnyttjar inte heller hela A4:an.

Kommentar: Kartorna kommer vara hel A4. A3-format av samlingskartan kommer att finnas.

Sid 60: Finns det ett kulturhistoriskt samband mellan centralstationen och före detta Hotel Continental-huset som bör beskrivas? Finns karterat på sid 56.

Kommentar: Järnvägsgatan, där Hotel Continental fanns, ledde ursprungligen rakt mot stationshuset. Detta samband försvann då slutet av Järnvägsgatan lades i tunnel. Genom att lägga igen tunneln och skapa en plankorsning, alternativt att räta ut och bredda tunneln kan detta samband bli tydligare igen.

Sid 62-64: Svårt att uttyda siffrorna i utskrivet ex. Större karta?

Kommentar: I utställningsshandlingen finns kartor även i A3-format.

Sid: 68: Kan föreslagen förbindelse i form av en bro vid Väståparken även motiveras eftersom den kan bli en viktig länk mellan Vasastan och Örnros/Södra station (dvs i ett vidare geografiskt perspektiv)?

Kommentar: Ja det stämmer, vi har lagt till den möjligheten i beskrivningen.

Sid 70: Det framgår inte tydligt vilka åtgärder som ska prioriteras på kort resp lång sikt, eller är det något som behöver utredas?

Kommentar: Handlar om genomförandeplanen. Det kapitlet har utvecklats, men prioriteringar kan behöva utredas i genomförandefasen och inom respektive delprojekt.

Sid 71: Tabblån illustrerar ett antal åtgärder för viktiga platser i planområdet. Finns ett behov av förklarande text. Är det dessa åtgärder som ska periodiseras? Är det en vidareutveckling av tabblån om strategier på sidorna 11-12?

Kommentar: Handlar om genomförandeplanen. Det kapitlet har utvecklats, men prioriteringar kan behöva utredas i genomförandefasen och inom respektive delprojekt.

## **Socialnämnderna väster och öster, Örebro kommun**

### **Allmänna synpunkter:**

- Säkerhetsaspekten är viktig, man ska känna sig säker ur trafiksynpunkt t ex bör det inte finnas trafikfarliga cykeltunnlar där man kan krocka. Bygg bort alla trafikfarliga tunnlar.
- Trygghetsaspekten är också viktig. Det ska inte finnas trånga tunnlar och andra ställen med överfallsrisk. Bra belysning är viktigt. Om man får in fler verksamheter än bara resande i området så blir det inte så ödsligt.
- Glöm inte barnperspektivet.
- Gör rullband och ramper för att underlätta för alla men främst för personer med fysisk funktionsnedsättning, äldre och personer med barnvagnar, undvik hissar då de har en tendens att bli ofräscha.
- Vid all ny bebyggelse vill vi (läs socialnämnderna väster och öster) ha parkeringsgarage i bottenplanet/-en.

Kommentar: Målet är att alla tunnlar ska vara säkra och trygga, men att bygga bort alla är inte realistiskt. Däremot kan vi satsa på att rusta upp vissa befintliga och bygga nya tunnlar ljusa och breda. Ett annat alternativ är broar som blir en del av ny bebyggelse vid spåren. Garage i bottenvåningarna på ny bebyggelse kan fungera i vissa fall men i andra fall är det viktigare att få in service och verksamheter i bottenvåningarna.

### **Synpunkter ang Södra station:**

- Det är viktigt att börja med att göra i ordning en planskuld korsning till spår 2 och 3.
- Södra station behövs för både skol- och arbetspendling, besökande till Conventum och resande från de södra delarna ska ha gång- eller cykelavstånd till järnvägsstationen. Då de södra delarna av Örebro byggs ut mycket behövs Södra station än mer framöver.
- Bygg gärna en bra cykelparkering under tak även vid Södra station.
- Bilparkeringsgarage behövs vid Södra station men bygg dem i första hand i bottenplanen på nya hus som byggs, istället för som separata parkeringshus.
- Whites förslag på sidan 27 ser bra ut.
- Parkerna vid Södra station behövs som gröna lungor, krokusplanteringen på våren är ett lyft för Örebro. Den kan kompletteras med perenner som tar över efter krokusblomningen.
- Södra station behöver mer service än idag

Kommentar: Planförslaget anger att Södra station ska utvecklas som tågstation med mer service och en säker gångpassage förbi spåren. Området närmast spåren är svårt att bebygga på annat sätt än med lägre parkeringshus. Planering av parker och cykelparkering kommer att ingå i detaljplaneringen av Södra station.

### **Synpunkter ang Vasatorget:**

- Vasatorget kan användas till torghandel, speakers corner, utomhusteater, tveksamt med café inne i tunneln, trevligare att se ljuset när man fikar.

Kommentar: Fler aktiviteter på Vasatorget är angeläget men vilka de ska vara är inte en fråga för den fördjupade översiktsplanen

#### **Synpunkter ang Väståparken:**

- I Väståparken vill vi (läs socialnämnden väster och öster) sola, spela boule och beachvolley och gå på café. En cykelbro efter järnvägen från Väståparken mot Vasatorget skulle göra parken mer lättillgänglig för flera.

Kommentar: Planförslaget anger att Väståparken ska vara en aktiv park men vilka aktiviteter som ska finnas är inte en fråga för den fördjupade översiktsplanen.

#### **Synpunkter ang Resecentrum:**

- Det är viktigt att göra området attraktivt, öppet och inbjudande. Det bör finnas service med t ex caféer, möjlighet att köpa matsäck, äta lunch.
- Whites förslag till Resecentrum ser väldigt trevligt ut, socialnämnd väster och öster undrar dock hur det är tänkt med trapporna vid snö och ishalka på vintern.
- Berg och Möllers förslag med en entré från Nobeltunneln och cykelparkering med cykelservice är bra. Tanken på sidan 40 att ta bort tunneln under Östra Bangatan ser trevlig ut men då måste det vara en betydligt lägre trafikbelastning på Östra Bangatan.
- Fjärrbussarnas hållplats vid postterminalen är OK om det finns bra täta lokalbussanknytningar som minskar restiderna för pendlarna.

Kommentar: Att bygga om Nobeltunneln till en entré och cykelgarage är en möjlighet i framtiden om järnvägen byggs ut med fler spår. Utredning visar att en signalreglerad plankorsning och övergångsställe över Östra Bangatan är möjligt med nuvarande och 10% ökad trafik men planförslaget anger inte vilken lösning som ska gälla, utan det blir en fråga för den fortsatta detaljplaneringen. Samordning mellan fjärrbussar och stadstrafik är en fråga för den regionala kollektivtrafikmyndigheten (Länstrafiken).

#### **Synpunkter ang Östra Bangatan:**

- Östra Bangatan smalnas av och blir en grön stadsgata, det är en sympatisk tanke, då kommer city närmare järnvägen, dock måste trafiksituationen för bilarna lösas med eventuell ny led österut.
- Om Östra Bangatan ska smalnas av är det bra att öppna alla möjliga tvärgator för att filtrera trafiken.
- Ett kollektivtrafikstråk utmed Östra Bangatan låter som en bra idé.
- Det känns rätt att prioritera arbetsplatser framför bostäder men det är samtidigt viktigt med blandad bebyggelse för en levande och trygg stadskärna.

Kommentar: Planförslaget anger att Östra Bangatan kan byggas om med bibehållen kapacitet men att flera tvärgator vore positivt för tillgängligheten och upplevelsen. Kollektivtrafiken ska ha hög framkomlighet längs gatan. Kontor och arbetsplatser är den huvudsakliga markanvändningen i planområdet på grund av de bullerutsatta lägena längs järnvägen och trafikerade gator. Bostäder kan vara möjligt i vissa lägen.

#### **Övriga synpunkter:**

- Hela förslaget ger en tydlig entré till centrum, det är viktigt med mycket grönska i området.

## **Miljönämnden**

### **Tågtrafik**

Ett tredje järnvägsspår över Svartån är en viktig förutsättning för att möta det ökande resandet och förbättrar möjligheten att passera stationsområdet med godståg. Växeln söder om Svartån bör flyttas söderut vilket medför att bullret vid kvarteret Glasmästaren (Badhusgatan) skulle minska. Förlängning av perronger bör ske norrut vilket medför att resecentrum utvecklas åt norr.

Kommentar: Frågor om spår och växlar hanteras inte i planen, men vidarebefordras till Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för Örebro C och Örebro S. Inriktningen med förlängning av Resecentrum norrut till Postterminalen finns med i planförslaget.

### **Vägtrafik**

Angörningsmöjligheterna för biltrafik och turistbussar bör utvecklas på fastigheterna vid fd. postterminalen. Långtidsparkering för bilar kan utvecklas på västra sidan av järnvägen i bangårdsområdet och på östra sidan järnvägen söder om Södra Stationen. Anordnas parkeringen i parkeringshus kan dessa nyttjas som bullerskärmar.

Ytterligare en planskild vägförbindelse bör tillskapas under järnvägen på norr för att på sikt ersätta Mannatorpsvägens plankorsning med järnvägen. Denna tunnel bör byggas vid Virkesvägen som har bättre förutsättningar att belastas med trafik mot Holmen och Osmundgatan än den alternativa sträckningen i Mannatorpsvägens förlängning som skulle ge störningar i Hagaby.

Kommentar: Planförslaget tillgodoser dessa synpunkter väl.

### **Gång- och cykeltrafik**

Ny gång- och cykeltunnel bör byggas mellan Gustavsvik och Aspholmen. Problemet med gångtrafiken över spåren vid Södra Stationen bör lösas genom att gång- och cykeltunnlar anläggs söder om Hagatunneln som samtidigt löser problemet med den smala gång- och cykeltunneln vid Hagatunneln. Perrongerna förlängs åt norr vid Södra Stationen. Ny gång- och cykelbro bör anläggas mellan Väståparken och Västra Bangatan när man bygger om spårbron för tredje järnvägsspåret. Olaitunneln bör utformas på ett säkrare sätt för cyklister. Lilla tunneln vid ån Lillån bör byggas om och breddas.

Kommentar: Istället för en ny gång- och cykeltunnel vid Södra station, som skulle bli väldigt brant eller få långa ramper, visar planförslaget på möjligheten att bygga en gångbro vid stationen och bredda Hagatunneln så att den rymmer breda dubbelriktade gång- och cykelbanor. Valet av lösning görs i den fortsatta detaljplaneringen. Planförslaget innehåller inga förändringar av Olaitunneln. I övrigt tillgodoser planförslaget dessa synpunkter väl.

### **Buller och Vibrationer**

Bullerskärmar saknas på båda sidor av järnvägen omedelbart söder om Svartån. Vid kvarteret Glasmästaren (Badhusgatan) är utomhusvärdena vid uteplats över normen för befintlig järnväg. Bullerskydd saknas även mot Väståparken.

Genom placering av parkeringshus utefter järnvägen kan bullerskärmar skapas. Fortsatt arbete med fönsteråtgärder för bullerstörda bostäder kan bli aktuellt vid ombyggnad av järnvägen.

Kommentar: Om det blir aktuellt att bygga bostäder i närheten av järnvägen kommer riktvärdena för nybyggnation att tillämpas, vilket ställer krav på bullerskydd. Den fördjupade översiktsplanen innehåller dock inga nya bostäder i området söder om Svartån. Även en större ombyggnad av järnvägen ställer krav på bullerskydd. Planen innehåller på kortare sikt ingen ombyggnad av järnvägen men har anpassats för att inte omöjliggöra en framtida ökning av antal spår. Väståparken ska utvecklas och det kan innebära att ett bullerskydd mot järnvägen behövs. Frågan om ett eventuellt bullerskydd behöver dock utredas närmare vid den fortsatta planeringen.

### **Mark**

Industrispåren från Södra Stationen bör vara kvar för att säkerställa att företag även i fortsättningen kan ha tillgång till järnväg. "Tåggarage" för regionalståg kan då även etableras på Aspholmen. Industrispårsreservaten till och på Holmens industriområde bör tas bort (järnvägen borttagen i praktiken sedan många år) och reservaten kan planläggas för gator eller kvartersmark. Svampenterminalen bör omlokaliseras till Törsjöområdet så att den tunga trafiken på norr minskar.

### **Dagvatten**

Åtgärder skall vidtas i varje detaljplan.

### **Riskanalys**

Det generella skyddsavståndet på 30 m skall hållas till byggnader där människor stadigvarande uppehåller sig. För bostäder gäller längre skyddsavstånd. Parkeringshus som även utgör bullerskärm kan placeras närmare järnvägen än 30 m.

### **Naturvård/Grönstruktur**

Grönstrukturen längs järnvägen kan förbättras i de planerade parkeringsområdena genom nyplantering och anläggning av gröna tak på parkeringshus. Eugénparken och Väståparken skall bevaras och utvecklas med nya gång- och cykelvägar och planteringar.

### **Säkerhet**

Området vid Lilla tunneln upplevs i dag som otryggt. Anslutningarna bör rätas upp så att bättre genomsikt fås. Detta gäller särskilt tunneln under Östra Bangatan när man kommer från öster. Tunnlarna bör göras bredare.

### **Kollektivtrafik/Turistbussar**

Ytan för bussar vid resecentrum är mycket svår att utöka. Att flytta ut hållplatserna för några stadsbusslinjer i skapade fickor på Östra Bangatan är en tänkbar lösning. Turistbussarna som i dag har sina hållplatser på Fredsgatan bör beredas plats på Postterminalfastigheten.

Kommentar: Planförslaget tillgodoser ovanstående synpunkter (dagvatten, risker, naturvård, säkerhet, kollektivtrafik) väl.

## **Fritids- och turistnämnden**

### **Sammanfattning:**

Fritids- och turistnämnden ställer sig positiv till den fördjupade översiktsplanen i allmänhet, och i synnerhet till de grönområden som föreslås skapas i anslutning till de områden som växer fram längs med den så kallade pulsådern.

Flera av Fritids- och turistnämndens uppdrag handlar om att tillgängliggöra möjligheten till motion, bland annat genom upprustning av parker och motionsspår för att stärka möjligheterna till rekreation och motion, samt att skapa fler platser för spontan lek och idrott. Nämnden ser att av flera av de platser som presenteras i den fördjupade översiktsplanen finns flera tänkbara platser som lämpar sig för framför allt spontan lek och idrott, bland annat Väståparken och Eugénparken.

Kommentar: Planförslaget tillgodoser dessa synpunkter väl.

## **Kultur- och medborgarnämnden**

### **Sammanfattning:**

Kultur- och medborgarnämnden ställer sig positiv till den fördjupade översiktsplanen. Då planförslaget föreslår att Vasatorget ska utvecklas, kanske genom att torget kompletteras med paviljonger som aktiverar platsen och tillför nya funktioner ser nämnden att paviljongerna skulle kunna lämpa sig för olika kulturella verksamheter, och tack vare det strategiska läget skulle den kulturella mångfalden synliggöras. Kultur- och medborgarnämnden anser att området Lilla Å-promenaden, som är ett populärt kulturstråk med offentlig konst, är svårorienterat och att det bitvis kan upplevas som otryggt eftersom det följer ned under en smal tunnel under järnvägen. Nämnden framhåller att det därför är viktigt att området blir mer lättillgängligt.

Kommentar: Fler aktiviteter på Vasatorget är angeläget men vilka är inte en fråga för den fördjupade översiktsplanen. I planförslaget betonar vi betydelsen av att räta ut passagen under järnvägen och Östra Bangatan, vid Lillån. En naturlig sträckning vore att följa ån.

## **Tekniska nämnden**

### **Sammanfattning:**

Tekniska nämnden har lämnat in följande synpunkter på planförslaget. Nämnden anser att eftersom järnvägen idag är en barriär bör det i först hand studeras om passager över järnvägen kan ske med broar istället för passager under järnvägen i tunnlar då dessa oftast upplevs som otrygga. Vidare så anser Tekniska nämnden att trafiksituationerna för samtliga trafikanter, både skyddade och oskyddade, måste utredas noggrant innan beslut om öppning av gator ut mot Östra Bangatan tas så inte onödiga trafikproblem uppstår. Nämnden föreslår att sex olika platser för insamling och återvinning av producentmaterial ska planeras in inom området, förslagsvis tre på var sida om järnvägen. I yttrandet poängterar nämnden också att det är viktigt att utrymmen för hantering av avfall planeras in så att hämtningen inte måste ske inne i områden (exempelvis rekreationsområden) där många uppehåller sig. ”Detta är särskilt viktigt i områden där barn och ungdomar vistas.” Såväl hämtutrymmen som tillfartsvägar bör planeras enligt Tekniska nämnden, så att olycksrisken minimeras. Slutligen vill nämnden belysa att det i planförslaget på sidan 18 skrivs om att Södra infarten ska byggas om i samband med att större underhållsåtgärder genomförs vilket tekniska nämnden inte anser är realistiskt då underhåll och ombyggnation inte är samma sak samt att det heller ej har samma kostnadsbärare. ”En förändring av Södra infarten ska studeras av Stadsbyggnad i samband med detaljplanarbetet för ny tillfart till Örsro från Södra infarten.” Dessutom anser tekniska nämnden att en fördjupad utredning med en konsekvensbedömning ska genomföras där en nedgrävning av Östra Bangatan ska

belysas. Nämnden beslutade även om att föreslå att ställningstaganden i cykelnätsplanen som berör området ska föras in i planförslaget för järnvägsområdet innan den antas.

Kommentar: Vi noterar synpunkten om att broar av trygghetsskäl är att föredra framför tunnlar, men det blir en senare fråga vid planering och utformning av varje passage. Östra Bangatan ska vara en stadsgata med lägre hastighet och GC-banor varför vi har sett fler möjligheter än risker för trafikanterna med en ny typ av gata. Men säkerhetsfrågorna kommer att prövas vid eventuella öppningar, oavsett om detaljplanen behöver ändras.

Den fördjupade översiktsplanen håller inte en sådan detaljeringsgrad att platser för återvinningsstationer kan pekas ut. Zonen allra närmast järnvägen, som inte kan bebyggas med exempelvis kontor eller bostäder, planeras för parkering, grönytor och andra anläggningar och aktiviteter. Här kan också återvinningsstationer passa, och hänsyn till detta behov ska tas i framtida detaljplanering av exempelvis området mellan Postterminalen och Svampen. I detaljplaneringen ska också hänsyn tas till utrymmen och tillfartsvägar för sophämtning.

Vi ser framför oss en större ombyggnad av Södra infarten finansierad av exploaterings- eller investeringsmedel, men samordnad med underhållsåtgärder. Nedgrävning av Östra Bangatan har utretts och planen tar ställning för att inte gräva ned gatan.

När det gäller ställningstaganden om cykelvägar från cykelnätsplanen som berör utredningsområdet så finns alla på nämnda på ett eller annat sätt i den fördjupade översiktsplanen.



## Politiska partier

### Wadköpings socialdemokratiska förening

#### Sammanfattning:

Wadköpings socialdemokratiska förening har inkommit med synpunkter som främst rör Södra station, Resecentrum och önskemål om en hundpark.

#### Södra station

Föreningen anser att det är viktigt att Södra station finns kvar som ”hållplats” för alla tåg. De menar att detta är mycket viktigt både för konferensdeltagare och andra besökare på Conventum och för dem som bor, arbetar och studerar på söder och i dess förlängning. Som alternativ föreslår de att det nuvarande stationshuset byggs ut (eller att det rivs och ett nytt byggs där det nuvarande finns) så att det blir som en ljudskärm mot bullrande tåg. Ett annat alternativ som föreslås är (som ingår som ett av förslagen) att ett större hus med ingång från en breddad Hagatunnel byggs.

Wadköpings socialdemokratiska förening menar att övergången över spåren mot Väster är ett problem och att det här behövs en lösning.

”I båda fallen bör Eugenparken rustas upp till att bli den oas parken förtjänar. Här bör finnas en servering för dem som kommer tidigt till tåget. Här bör också finnas bänkar att slå sig ner på för att söka skugga under de stora träden.” De föreslår även att Hagatunneln byggs om, de menar att den är trång och att många är rädda att passera genom tunneln när det är mörkt.

Vidare så anser föreningen att alla förändringar måste göras med full tillgänglighet för rullstolar, barnvagnar och gående äldre. Dessutom menar de att avisering av tåg och bussar ska vara anpassade för personer med syn- och hörselnedsättning.

Kommentar: Kommunen förutsätter att Södra station finns kvar som tågstation. Planen innehåller en planskild förbindelse över/under järnvägen. Eugénparken behålls och rustas upp. Hur utformningen blir är en fråga för vidare planering, men tillgängligheten för de nämnda grupperna kommer att tillgodoses. Aviseringen av tåg och bussar är inte en kommunal fråga.

#### Resecentrum

Vad gäller Resecentrum menar föreningen att angöring för taxi och privatbilar måste förbättras då de anser att det inte är rimligt att bära bagage 200 m.

Även här menar de att avisering av avgående tåg och bussar måste vara anpassade för personer med syn- och hörselnedsättning samt full tillgänglighet för personer med nedsatt rörelseförmåga.

Kommentar: Angöring för taxi och privatbilar kommer att ske inom rimligt avstånd från viktiga målpunkter på Resecentrum. Aviseringen av tåg och bussar är inte en kommunal fråga.

#### Hundpark

Wadköpings socialdemokratiska förening tar även upp att det finns ett behov av hundpark. ”Någonstans inom planområdet bör kunna inrättas en hundpark. För detta behövs en någotsånär stor gräsyta med ett staket och en grind, bänkar för hussar och mattar och några hundlatriner. Kommunen måste klippa gräset precis som i övriga parker, i övrigt tar varje hundägare reda på sin hund. Det är fåfängt att tro att hundparken kan förvaltas av hundägare. Hundägare är inte en fast grupp, deras hundar åldras och har över tid så varierande behov av att leka och umgås i en park. Men i centrala delarna av Örebro finns numera väldigt många hundar som skulle må väl av att leka okopplade, vilket ju den senaste ordningsstadgan har omintetgjort.

Att ha en hund är, bland mycket annat, en form av friskvård för äldre människor både genom de dagliga promenaderna, genom möten med andra hundägare och genom den sociala samvaron med den egna hunden. Denna form av friskvård bör få kosta lite pengar i kommunens budget.”

Kommentar: Genom planförslaget skapas möjligheter att anlägga en hundpark. Detaljeringsgraden i den fördjupade översiktsplanen är dock inte tillräckligt hög för att ange exakt användning av parkmarken.

## **City S-förening**

### **Sammanfattning:**

City S-förening har inkommit med nedanstående synpunkter:

- Viktigt att ta hänsyn till tillgänglighet för medborgare med olika funktionsnedsättningar och behov av hjälpmedel. Man ska kunna resa kollektivt vare sig man är rullstolsburen, i behov av rollator, syn- eller hörselsvag etc. Viktigt att inte enbart tänka på fysiska funktionsnedsättningar utan även kognitiva och psykiska. Det bör vara en rättighet att lätt kunna ta sig fram på ett resecentrum, kunna köpa biljett och att även kunna uppfatta information via högtalarsystem. I dag är det nästan omöjligt att uppfatta information om t ex förseningar eller ändringar i trafiken.

Kommentar: Tillgängligheten för de nämnda grupperna kommer att tillgodoses i den fortsatta planeringen. Aviseringen av tåg och bussar är inte en kommunal fråga.

- Förra ombyggnaden av resecentrum för 15 år sedan blev inte särskilt lyckad och fullföljdes inte helt ut. Nu behöver man satsa på en förändring som är hållbar under lång tid framåt och anpassad till den teknikutveckling som kommer att ske. Det kanske inte går att förena syften som att minska barriären mellan östra och västra stadsdelarna med syftet att få ett effektivt resecentrum. Även om tanken på att utveckla ”Pulsådern” är god måste man kanske främst stärka det som är hjärtat i systemet, d v s resecentrum. Att nu satsa på att stärka både Centralstation och Södra station gör kanske att det blir för kostsamt. Är det rimligt att en stad av Örebros storlek har två stationer? Satsa på ett stort utbyggt resecentrum som förflyttas längre söderut och som läggs i höjd med Vasatorget istället. Använd området och byggnaderna runt nuvarande stationsområde till en utbyggd bussterminal istället. Postterminal-området kan byggas ut till lång- och korttidsparkeringar och fjärrbusstrafik.

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanen har som syfte att ta fram en lösning som är hållbar för en längre tid framåt. Kommunen kommer att stärka Resecentrum men förutsätter också att Södra station finns kvar som tågstation. Ett stationsläge vid Vasatorget har diskuterats i tidigare fas i projektet, men avfärdats på grund av att det bland annat skulle innebära stora byggkostnader och eftersom det där inte finns utrymme för det antal spår och plattformar samt bussterminal och angöringsfunktioner som krävs för ett resecentrum.

- Bygg inga trappor vid centralstation, det kommer inte att fungera i snö och halka.

Kommentar: Hur utformningen med trappor etc. blir är en fråga för vidare planering.

- Bygg in ett nytt resecentrum helt under tak och med rullgångbanor mellan de olika angöringsplatserna för buss och tåg. Gärna terminaler i flera plan i likhet med Stockholms central.

Kommentar: Resecentrum kommer i huvudsak att anordnas i ett plan för att undvika höjdförflyttningar för fordon och resenärer. Hur utformningen med rullgångbanor, tak etc. blir är en fråga för vidare planering.

- Viktigt med angöringsplatser för taxi, privatbilar och lokalbussar i nära anslutning till hållplatserna. Många resenärer har svårt att orka rulla eller bära sitt bagage långa sträckor. Trapporna och hissarna på nuvarande station är förkastliga. Trapporna för branta och dåligt skötta liksom hissarna.

Kommentar: Angöringsmöjligheter kommer att anordnas så nära hållplatser och perronger som möjligt. Hur utformningen av trapporna blir är en fråga för vidare planering och skötsel av hissar kan inte heller planeras i detta skede.

- Gör ett stort resecentrum och låt Södra station enbart bli en station för lokal pendling och inrätta en liten tåg-shuttle mellan resecentrum och Södra station för resenärer som ska till Conventum eller som ska ta sig till södra stadsdelarna.

Kommentar: Kommunen kommer att stärka Resecentrum men förutsätter också att Södra station finns kvar som tågstation. Det är troligen inte möjligt att få in en tåg-shuttle längs med järnvägen men eventuellt kan en bussförbindelse läggas på den nämnda sträckningen. Det är en fråga för framtida linjeplanering.

- Nuvarande stationslokaler på centralstation är inte ändamålsenliga. Riv eller gör något annat av dem.

Kommentar: Nuvarande stationsbyggnad kommer att behållas men ytorna där är tänkta att kompletteras med fler byggnadsvolymer för att kunna inrymma den service som kommer att behövas i framtiden med ett ökat resande.

- Om Östra Bangatan blir en esplanadliknande stadsgata kommer genomfartstrafiken att söka andra vägar, i alla fall den tunga trafiken. Kommer trafiken på den redan hårt belastade Alnängsgatan/Trädgårdsgatan då att öka? Det är redan långa köer där vid rusningstrafik. Eftersom den trafikleden är minst lika central som Östra Bangatan skulle den kanske också behöva göras om till esplanad, eller...

Kommentar: Inriktningen i den fördjupade översiktsplanen är att göra Östra Bangatan till en stadsgata utan att förändra gatans kapacitet. Därmed ska omvandlingen av Östra Bangatan inte ge konsekvenser för Alnängsgatan/Trädgårdsgatan (som för övrigt inte ingår i utredningsområdet för den fördjupade översiktsplanen).

- Eftersom det är så begränsat utrymme och dessutom så långsmalt behövs en södra och en norra entré till ett inbyggt resecentrum. Lägg den södra vid Vasatorget och den norra ungefär vid Olaigatan och bussarna norr därom. Då behöver man inte bygga ut södra station.

Kommentar: Resecentrum kommer att kunna nås via flera "entréer", vilket är viktigt för att göra det så enkelt och tillgängligt som möjligt för pendlare. Så långt som till Vasatorget kommer man inte att kunna förskjuta Resecentrum, se kommentar ovan.

- Södra station är viktig för Södercity och kongressverksamheten. Låt den vara kvar. Bra med stationsbyggnad vid Hagatunneln.

Kommentar: Kommunen förutsätter att Södra station finns kvar tågstation. Möjligheten till entré till plattformarna från Hagatunneln genomförs inte i närtid men ska inte omöjliggöras inför framtiden.

- Synd att man inte kan tänka sig att bekosta en nedgrävning av spåren genom stan. Det är enda möjligheten att binda ihop väster och öster och att få en stor yta att bygga ut ett funktionellt resecentrum, dessutom att få bort buller för omkringliggande bostäder.

Kommentar: Kommunfullmäktige fattade i juni 2012 beslutet att inte gräva ned järnvägen, och nu går planeringen vidare mot att utveckla järnvägen i ytläge.

- Tanken om siktlinjer är god men det kanske är viktigare att lätt ta sig till stationen än att se den.

Kommentar: Det bedöms inte föreligga någon konflikt mellan tillgängligheten till stationerna och ambitionen att bevara viktiga siktlinjer i staden.

- Har svårt att se att förslagen som finns på resecentrum skulle göra Norrcity attraktivare. Det som behövs är fler arbetsplatser och fler bostäder.

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanen innehåller flera olika delar som bidrar till att göra Norrcity mer attraktivt. I det ingår bland annat utbyggnad av arbetsplatser, en grönare och mer innerstadslig gatumiljö längs Östra Bangatan och ett mer attraktivt Resecentrum.

- Lägg västra entrén till Resecentrum vid Vasatorget, då skulle torget få ett naturligt liv och rörelse och funktion med angöring och servicefunktioner.

Kommentar: Avståndet från Vasatorget till bussterminal och plattformar blir för långt för att en entré där skulle bli ändamålsenlig. Se även ovanstående kommentar.

- Lägg hållplatser och angöring för långfärdsbussar mellan nuvarande centralen och postterminalen. Nu finns inte ens ett väderskydd på Fredsgatan där många människor står och väntar. Det är skämmigt för Örebro att inte erbjuda bättre på- och avstigningsplatser för t ex de som väljer att åka kollektivt till flygplatser.

Kommentar: Bussterminalen kommer att behöva få ökad kapacitet för att möta framtida resandeökningar. Utrymmet mellan järnvägen och Östra Bangatan är smalt och därför bedöms det svårt att inrymma även fjärrbussarna i bussterminalen. Hållplatser för till exempel fjärrbussarna kan komma att läggas vid Postterminalstomten och kan där få en bättre utformad hållplats än den som finns på Fredsgatan i dag.

### **Vasa socialdemokratiska förening**

- Man kom fram till att förslag nr 3 innebär en nybyggnation som inte passar in i miljön i norrcity. Förslag nr 2 innebär en inglasning av en del av resecentrum men längre gångavstånd till övriga centrum vilket inte är önskvärt. En fråga som ställdes var hur hållbar inglasningen blir. Gruppen kom fram till att förslag nummer 1 är det bästa förslaget. Överbyggnaden i söder blir en naturlig koppling mellan väster och centrum. Den breda ljusa passagen norr om stationen minskar på samma sätt känslan av gräns mellan Norrcity och Väster.

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanen kommer inte att förverkliga något av arkitektförslagen i sin helhet eftersom de innebär tämligen omfattande byggnation, vilket planen inte förordar. Den fortsatta planeringen har dock starka inslag av alternativ 1.

- Dock så är det viktigt att överbyggnadens alla uppgångar blir tillgängliga med ramper med en lutning på max 1:20 (Boverkets rek på utomhusramper) eller hiss. Samma sak gäller för trappan mellan station och passagen.

Kommentar: Tillgängligheten för olika kategorier av resenärer kommer att tillgodoses i den fortsatta planeringen.

- En annan sak som man måste beakta i arbetet med området kring resecentrum är att det måste finnas parkeringsplatser så att det täcker behovet för alla arbetsplatser i närområdet vilka omfattar Rättscentrum och polishuset samt ett flertal mindre arbetsplatser. Ett parkeringsbehov finns även för resenärer som åker till och från tåg och busstationen.

Kommentar: Parkeringsbehovet för olika arbetsplatser såsom Rättscentrum och Polishuset ska i huvudsak lösas på respektive fastighet. Den fördjupade översiktsplanen skapar dock fler platser för parkering nordväst om stationsområdet.

- Busstationen utformning måste göras på ett sådant sätt att man kan ta emot alla bussar som har behov att angöra Örebro centrum och så att en utbyggnad är möjlig efter behov (Länstrafik-, express- och kryssningsbussar).

Kommentar: Bussterminalen kommer att behöva få kraftigt ökad kapacitet för att möta framtida resandeökningar. Utrymmet mellan järnvägen och Östra Bangatan är smalt och därför bedöms det svårt att inrymma alla typer av bussar i bussterminalen. Vi vill dock studera om terminalen går att använda effektivare med flexibla platser och aktiv styrning, samt att vi planerar för en bussuppställning vid Postterminalen och längs Östra Bangatan.

- Frågan om järnvägens nedgrävning framfördes. Kommunen har dock beslutat att så inte är aktuellt för närvarande. En tanke som framfördes och kan vara värd att utreda är om man kunde lösa problemet med den tunga godstrafiken med ett spår väster om stan från exvis Hovsta till Mosås.

Kommentar: I kommunens översiktsplan ingår ett reservat för en yttre järnväg för gods. Kommunens strategi är att flytta ut godstrafiken till ett yttre godsspår.

- Ang Vasatorget: Ett långsiktigt stadsplaneringsmål för Örebro bör vara - tåg och bilar under jorden, människor över jorden - detta ska beaktas vid all planering av infrastrukturen i staden. Det är också viktigt ur ett miljö- och estetiskt perspektiv. Trygghetsfaktorn är viktig och föreningen förordar fortfarande överbevakningskameror i tunnlar under jord, för cyklister och gångtrafikanter, i detta fall Vasatunneln. Föreningen ser i dagsläget ingen möjlighet till byggnation på torget, bostäder är ej lämpligt att bygga p.g.a bullernivån från järnvägen. I medborgarenkäten för väster som föreningen gjorde i somras ansåg inte heller medborgarna att byggnation på torget var ett bra alternativ. Det som kan göras på torget nu är att göra det mer estetiskt tilltalande, blommor konstnärlig utsmyckning, trevliga parksoffor, vatten o.s.v.

Konstprojekt, Open art, behöver inte begränsas av järnvägen utan kan omfatta hela Örebro.

Kommentar: Den bebyggelse som kan tänkas vid Vasatorget är inte för bostadsändamål utan kan utgöras av mindre paviljonger för aktiviteter vid torget. Eventuella övervakningskameror är en mer detaljerad fråga som inte hanteras i den fördjupade översiktsplanen.

- Vi anser slutligen att framtidens järnväg, går ej genom staden. Det gäller i första hand transporter. Kan gå via flygplatsen och mot Karlskoga. Det västliga järnvägsreservatet bör utredas grundligt.

Kommentar: I kommunens översiktsplan ingår ett reservat för en yttre järnväg för gods och strategin är att flytta ut godstrafiken ut ur staden.

- Synpunkter på "Södra stationsförslaget" från mötet: Vi i vår grupp ansåg att arkitektförslag 1 är att föredra. Vi tycker att det är viktigt att parken mellan nuvarande S. station och Rudbeckstunneln blir kvar intakt. Vi tycker vidare att en övergång för fotgängare från stationen till Örnros är ett måste, så fort som möjligt, och med god tillgänglighet. Parkeringshuset är bra för teckning av parkeringsbehov, både till stationen och Conventum. Vi tycker också att en gång/cykelövergång i V Bangatans förlängning mot Hagaparken är viktig av säkerhetsskäl i förhållande till järnvägen. Vi tycker också att arkitektförslag 2:s förslag om Hagatunneln som entré till stationen är intressant, vilket skulle öppna upp tunnels från dagens mörka och trånga passage, svårt att kombinera med förslag 1, men borde funderas på!!

Kommentar: Eugénparken ska bevaras till största del. En planskild förbindelse för fotgängare ingår i den fördjupade översiktsplanen men det är ännu inte möjligt att slå fast om det ska vara en bro eller en tunnel. En gång- och cykelförbindelse mellan Västra Bangatan och Väståparken ingår också i planen. Hagatunneln kan byggas om till entré till stationen i ett längre tidsperspektiv i samband med utbyggnad av järnvägen.

- Synpunkter på Vasatorget: Ingen husbebyggelse på torget! Torget bör snyggas till med offentlig konst och ett fint grönt parkarrangemang. Möjlighet till handel på torget bör utredas vidare. Vasatunneln bör kameraövervakas kvällen och nattetid av trygghetsskäl.

Kommentar: Den bebyggelse som kan tänkas vid Vasatorget är inte för bostadsändamål utan kan utgöras av mindre paviljonger för aktiviteter vid torget. Torghandel är en tänkbar användning för torget. Eventuella övervakningskameror är en mer detaljerad fråga som inte hanteras i den fördjupade översiktsplanen.

## **Centerpartiet**

### **Sammanfattning:**

Centerpartiet i Örebro kommun är positiv till mycket i förslaget till fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik. Partiet anser att det är viktigt att utveckla området längs järnvägen och önskar höja kvaliteten och se ett ökat utrymme på Resecentrum. De anser att en förbättring av dessa områden skulle innebära en utveckling för hela staden. Centerpartiet anser att Resecentrum ska bli en naturlig mötesplats för service, handel, restauranger mm och en viktig bytespunkt för kollektivtrafik.

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanen svarar väl mot dessa synpunkter.

Partiet är även positivt till stadsgator men anser att det är viktigt att behålla Östra Bangatans kapacitet för bilarna då de anser att gatan är och kommer att fortsätta vara en viktig genomfartsgata. Av det skälet vill inte Centerpartiet minska ned antalet körfält, istället menar de att områdena som finns går att utnyttja bättre, som exempel nämner de att förslaget med cykel- och gångvägar i anslutning till gatan vore en bra åtgärd. Vidare menar de att det vore intressant att undersöka möjligheten till att ha överbyggda gångbroar från både Resecentrum till Norrcity och från Södra station till Conventumområdet. Dessa gångbroar skulle kunna medföra att personer, på ett tryggt, smidigt och snabbt sätt, kan ta sig från Resecentrum respektive Södra station vidare till city. Ur ett trygghetsperspektiv anser även Centerpartiet att gång- och cykelpassager både över Östra Bangatan i första hand ska ske med broar istället för tunnlar. Vad gäller en ökad och bättre framkomlighet i centrum och för en minskad biltrafik genom centrum anser Centerpartiet att möjligheten till att gräva ned en del av Rudbecksgatan fram till Hagatunneln ska undersökas, samtidigt som de menar att trafiken på Östra Bangatan ska fortsätta gå ovan mark. Partiet motiverar förslaget med att det skulle medföra att alla trafik i öst-västlig riktning skulle kunna passera under korsningen i en tunnel utan stopp vilket då skulle öka framkomligheten och ge mer plats för cykelbanor och framtida spårtaxi. Den förlängda Rudbeckstunneln skulle då möjliggöra för ett centrum ovanför Rudbecksgatan som partiet anser skulle kunna bli ”så gott som bilfri”.

Kommentar: Östra Bangatan är tänkt att utformas som en stadsgata utan att dess kapacitet förändras. Planskilda passager vid Resecentrum och Södra station är viktiga inslag i den fördjupade översiktsplanen men det går i detta skede inte att slå fast vilka av dem som ska vara broar och vilka som blir tunnlar. Att gräva ned en del av Rudbecksgatan bedöms inte som lämpligt av många skäl, bl.a. de ramper som skulle krävas för anslutningar till Östra Bangatan och de höga kostnaderna.

Dessutom önskar Centerpartiet se att möjligheten till någon form av ”spårtaxi” mellan Svampen och Gustavsvik samt även från Väster via Hertig Karls allé mot Örebro universitet (med en avstickare till USÖ) undersöks. I anslutning till dessa skulle det behöva iordningsställas pendlarparkeringar så människor utifrån enkelt och smidigt kunde pendla in till Resecentrum och till city. Partiet menar att det idag i stort sett inte finns pendlarparkeringar och det måste prioriteras i framtiden. Vid pendlarparkeringarna ska det finnas laddstolpar för elbilar. Angående parkeringar i området så fortsätter Centerpartiet med att det är viktigt att se till att det är möjligt att ladda sin elbil eller elbuss, dvs att laddningsstolpar finns på parkeringarna.

Kommentar: Spårtaxi är ett koncept som lämpar sig för områden där det finns många reserelationer med måttliga resandeflöden, till exempel campusområden. Mellan Svampen och Gustavsvik är det lämpligt med en mer kapacitetsstark kollektivtrafik, och detta är en fråga att hantera i framtida linjenätsplanering. Den fördjupade översiktsplanen innehåller platser där fler parkeringsplatser kan ordnas. Vilka av dessa som kan göras till pendlarparkeringar behöver studeras vidare. Laddningsmöjligheter för elbilar är en fråga som hr hemma i den mer detaljerade planeringen.

Partiet är positivt till förslaget om att Södra station ska fortsätta vara en station med tågstopp så att det även i framtiden finns möjlighet att tågpendla från stationen – speciellt iom Conventum.

Avslutningsvis menar Centerpartiet att deras vision är att det i framtiden inte går godstrafik genom stadens centrala delar och partiet vill därför fortsätta arbeta för ett ”tredje spår” utanför staden.

Kommentar: I kommunens översiktsplan ingår ett reservat för en yttre järnväg för gods och strategin är att flytta godstrafiken ut ur staden.

## Organisationer, föreningar m.m.

### Hagaby Villaägareförening

#### Sammanfattning:

Hagaby Villaägareförening ser positivt på förslaget till fördjupad översiktsplan för området. Föreningen har under flera år aktivt jobbat för en förändring av järnvägsområdet, främst området kring Mannatorpsterminalen och är därför mycket glada att se att processen nu kommit vidare. Föreningen har valt att dela in sina synpunkter enligt nedan.

#### Punkter som Hagaby Villaägareförening anser är positiva i förslaget:

- Förslaget innebär att området kring Svampen, som utgör en viktig entré till Örebro men är allt annat än välkommande i nuläget, kommer att få en mer tilltalande utformning.
- Den störande verksamheten vid Mannatorpsterminalen flyttas. Omlastning mellan tåg och lastbil sker inom en snar framtid utanför stadskärnan och inte bland bostäder.
- Sänkt hastighet på Östra Bangatan från Norrplan och söderut som en del i omvandlingen från trafikled till stadsgata. Boende i Hagaby, men även i Ringstorp, blivande bostadsområdet vid mejeriet, Bergslagsgatan, Hovstavägen, Tunnelgatan, Arlavägen, Norra Lillåstrand, Norrbackavägen mfl., störs nu av trafikbuller från Östra Bangatan. Det finns ingen anledning att ha hög hastighet förbi bostadsområden eftersom tidsvinsten är försumbar. Det är mycket tilltalande med föreslagen allé längs Östra Bangatan och även grönzoner enligt förslaget.
- Förslag på ny tvärlänkförbindelse mellan Baronbacken/Holmen och Svampenområdet, från Hovstavägen via Virkesvägen och Osmundsgatan fram till Smidesvägen. Detta förslag innebär att befintliga grönområden, såsom Mannatorpsparken, kan bevaras och att miljöpåverkan minskas.
- Flytten av kombiterminalverksamheten möjliggör att området vid nuvarande Mannatorpsterminalen skulle kunna utnyttjas på ett helt annat sätt. Det tilltalar Hagaby Villaägareförening att uppföra idrottsanläggningar, service, grönområden, butiker, arbetsplatser osv. Det finns redan nu flera intressenter som är positiva till ett "Leisure center" på platsen med exempelvis motion, gymnastik, bad, hälsocenter etc.
- Hagaby Villaägarförening ser positivt på den föreslagna gång- och cykelbanan från nuvarande Mannatorpsterminalen och söderut, mellan järnvägsspåren och Östra Bangatan fram till området vid Postterminalen/Resecentrum och vidare söderut.
- Det föreslagna nya kollektivtrafikstråket från Svampen till Gustavsvik förlagd mellan järnvägen och Östra Bangatan är välkommet. Det skulle innebära nya möjligheter för boende kring Svampen, och inte minst Hagabyborna, att på ett mycket snabbt och effektivt sätt kunna åka kollektivt.

Kommentar: Synpunkterna ger stöd för inriktningen i den fördjupade översiktsplanen. Vissa mindre förändringar kommer dock att genomföras.



**Punkter där Hagaby Villaägarförening anser att det finns utrymme till förbättring, alternativt punkter som de anser inte fått tillräckligt med utrymme i förslaget:**

- Förslaget till fördjupad översiktsplan innebär en ny en tvärförbindelse mellan Baronbacken/Holmen och Svampenområdet. Detta ser Hagaby Villarägarföreningen positivt på, speciellt som föreslagen sträckning inte påverkar befintlig bebyggelse på ett negativt sätt. Byggandet av en tunnel under järnvägen vid området för nuvarande kombiterminalen medför även den positiva effekten att dagens järnvägs korsning vid Mannatorpsvägen kan stängas. Det är idag en stor irritationskälla och miljöbov med mycket långa perioder av fälda bommar och därigenom köbildning. Dock måste gång- och cykeltrafik fortfarande kunna ta sig över/under järnvägen på lämplig plats, då sträckan är en viktig länk, inte minst för Hagabyborna, att kunna nå skolor/fritidsaktiviteter/kollektivtrafik/övriga stadsdelar etc. Hagaby Villaägarförening ser fram mot en fortsatt dialog för att gemensamt nå fram till bästa lösning för fordons-, gång- och cykeltrafik.

Kommentar: Utformningen av tvärförbindelsen, som kan bli i Virkesvägens sträckning, kommer att planeras i samråd med berörda såsom Hagaby Villaägarförening. Avsikten är att den ska ha både biltrafik och gång- och cykeltrafik.

- Föreningen önskar att kommunen bygger ett järnvägsspår för godstrafik utanför staden. Det är inte sunt förnuft att leda bullrande godsvagnar genom hela Örebro, dessutom lastade med en stor mängd farligt gods! Speciellt inte som majoriteten av vagnar ändå inte ska till Örebro utan bara passera staden. Utnyttja istället utan onödigt dröjsmål det järnvägsreservat som finns enligt antagen översiktsplan. Detta skulle innebära positiva effekter för hela staden för all framtid.

Kommentar: I kommunens översiktsplan ingår ett reservat för en yttre järnväg för gods och strategin är att flytta godstrafiken ut ur staden.

## **Riksbyggens Brf Örebrohus nr 12**

### **Sammanfattning:**

Brf Örebrohus nr 12 har lämnat in synpunkter som hänvisar till de trafikproblem de upplever vid sitt område som utgörs av fem huskroppar med lägenheter samt ett affärshus (fd Konsumbutik) belägna mellan Ånstagatan och Svartå

Bangata/Idrottsvägen. De upplever att de idag har besvär av genomfartstrafik med cykel och mopeder inom gården. Entréportarna till Svartå Bangata 10A-10C samt 12A-12C ligger i direkt anslutning till deras gångbana och det har förekommit ett antal incidenter mellan pensionärer, lekande barn och hundar som kommer direkt ut på gångvägen. Skyltning om förbud mot cykel/moped/motorcykel är uppsatta åt båda hållen men respekteras inte enligt bostadsrättsföreningen. De menar att orsaken till detta är den trafik som uppstod när bron över Svartån från Älvtomtagatan mot Ånstagatan öppnades och trafiken till Svartå Bangata kördes genom deras område.

Föreningen vill därför framföra önskemål om att en eventuell gång- och cykeltunnel inte planeras så att den ansluter till deras område. De nämner dessutom att det, vid tidigare möte mellan kommunen och Banverket, framkommit att tre av föreningens hus ligger så nära järnvägsspåret att de hamnar inom en oacceptabel ljudnivå och detta bör enligt föreningen beaktas vid planeringen av fler spår. Vidare framför de att de ser det som en självklarhet att Södra station skall vara kvar.

Kommentar: En planskild förbindelse vid Södra station för fotgängare ingår i den fördjupade översiktsplanen men det är ännu inte möjligt att slå fast om det ska vara en

bro eller en tunnel. En sådan förbindelse bedöms inte ge några påtagliga negativa konsekvenser för Brf Örebrohus område. Vid utbyggnad av fler spår ställs högre bullerkrav än för befintlig miljö. Bullerskydd med hjälp av skärmar etc. är dock en mer detaljerad fråga som hanteras först vid vidare planering. Kommunen förutsätter att Södra station finns kvar som tågstation.

## **PRO Örebro Samorganisation**

### **Sammanfattning:**

PRO Örebro Samorganisation tycker det är positivt att det byggs fler bostäder i Örebro, de anser att det finns ett stort behov av hyresrätter i centrala Örebro och i närheten med till kommunikationer och service och som även de (med) låga pensioner kan efterfråga. Vidare så anser de att Svampen ser väldigt ödslig ut och att det är viktigt att byggnationer snart kan komma igång, likaså vid Södra station. De anser även att Resecentrum har blivit rörigt med stadsbussar, landsvägsbussar och turistbussar, och vid Södra station är övergången olycksdrabbad. Föreningen menar att det behöver rensas upp där och att Flextrafiken kan ha fler hållplatser. Vidare påpekar de att det är viktigt med service när områdena byggs ut, som exempel använder de att Ladugårdsängen har väntat 22 år på en livsmedelsbutik. Förutom detta så önskar PRO Örebro Samorganisation att de får vara med och påverka utbyggnaden och hoppas få en inbjudan till direkt samråd inför större förändringar. De hade hoppats på flera offentliga möten med information under det samråd som varit.

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanen innehåller viss ny bostadsbebyggelse, men det går i detta planeringsskede ännu inte att fastslå vilken upplåtelseform bostäderna kommer att få. Byggnationer planeras vid Svampen och i mindre omfattning vid Södra station. Planförslaget syftar till att öka kapaciteten för bussar vid Resecentrum men det är en fråga för fortsatt planering att åstadkomma tydlighet avseende olika färdmedelsslag. Övergången vid Södra station är tänkt att ersättas med en planskild korsning – det är ännu oklart om det blir på bro eller i tunnel. Utbyggnaderna kommer att få service i den utsträckning som det beräknade kundunderlaget möjliggör. Vidare planering kommer att bedrivas i samråd med berörda intressenter.

## **Områdesgrupp Norr**

### **Sammanfattning:**

Områdesgrupp Norr ser positivt på förslaget till fördjupad översiktsplan och lämnar samtidigt in synpunkter enligt nedanstående.

### **Punkter som Områdesgrupp Norr anser är positiva i förslaget:**

- Förslaget innebär att området kring Svampen, som utgör en viktig entré till Örebro men är allt annat än välkommande i nuläget kommer att få en mer tilltalande utformning. (Sid 12, 21)
- Den störande verksamheten vid Mannatorpsterminalen flyttas. Omlastning mellan tåg och lastbil sker utanför stadskärnan och inte bland bostäder. (Sid 11, 16, 22, 23, 44)
- Sänkt hastighet på Östra Bangatan från Norrplan och söderut som en del i omvandlingen från trafikled till stadsgata. Boende i Hagaby, Ringstorp, blivande bostadsområdet vid mejeriet, Bergslagsgatan, Hovstavägen, Tunnelgatan, Arlavägen, Norra Lillåstrand, Norrbackavägen m.fl. störs nu av trafikbuller från Östra Bangatan. Det finns ingen anledning att ha hög hastighet förbi bostadsområden eftersom tidsvinsten är försumbar. Det är mycket tilltalande med allé och grönzoner. (Sid 13, 18, 19, 21, 46)
- Förslag på ny tvärlänkförbindelse mellan Baronbacken/Holmen och Svampenområdet, från Hovstavägen via Virkesvägen, Osmundsgatan fram till Smidesvägen. Detta förslag innebär att befintliga grönområden

(Mannatorpsparken) kan bevaras och att miljöpåverkan minskas. (Sid 12,19,21,23,44)

- Flytten av kombiterminalverksamheten möjliggör att området vid nuvarande Mannatorpsterminalen skulle kunna utnyttjas på ett helt annat sätt. Det tilltalar Områdesgrupp Norr att uppföra idrottsanläggningar, service, grönområden, butiker, arbetsplatser osv. Det finns redan nu flera intressenter som är positiva till ett "Leisure Center" på platsen med exempelvis motion, gymnastik, bad, hälsocentral etc. (Sid 11, 22, 23, 44).
- Områdesgruppen ser positivt på den föreslagna gång- och cykelbanan från nuvarande Mannatorpsterminalen och söderut, mellan järnvägsspåren och Östra Bangatan fram till området vid Postterminalen/Resecentrum (och vidare söderut). (Sid 20)
- Det föreslagna nya kollektivtrafikstråket från Svampen till Gustavsvik förlagd mellan järnvägen och Östra Bangatan är välkommet. (Sid 15)
- Förslaget att framtida Resecentrum blir kvar i området kring sitt nuvarande läge (Sid 13, 14, 35) är mycket bra och viktigt för balansen i hela Örebro med den genomströmning av människor det innebär. Det är av yttersta vikt att utformningen av Resecentrum medför att Norr-City utvecklas och förstärks.
- Nuvarande bussterminal föreslås överbyggas och där anser Områdesgruppen i så fall att ett tak bör byggas ända fram till spårområdet. (Sid 42)
- Förslaget att förlägga en ny terminal för fjärrbussar och landsortsbussar på postterminalområdet är utmärkt (Sid 42)! Det finns utrymme att kunna förlänga stationsområdet, antingen enbart perrongerna med tak alternativt inglasade terminalbyggnader, norrut för att få en naturlig utökning av Resecentrum. Dessutom skulle möjligheten kunna utvärderas att även låta den lokala kollektivtrafiken flytta från nuvarande bussterminal till denna nya terminal.
- Förslaget innehåller fler spännande idéer för att göra Järnvägsgatan mer levande och skapa en tydligare koppling med Resecentrum. Vi ser fördelar med samtliga förslag kring Resecentrum, men tilltalas speciellt av visionen att möjliggöra skapandet av öppnare ytor, vilket innebär ökad rörelse på platsen och därigenom ökad trygghet. Detta oavsett om en tunnel i Järnvägsgatans förlängning är aktuell eller ej. Dagens trafiklösning med en smal gång/cykeltunnel under Östra Bangatan är inte bra av flera skäl. Det behövs troligtvis ytterligare tankeverksamhet för att nå bästa möjliga lösning på platsen. Om alternativet med en fortsatt tunnel fram till Resecentrum blir aktuell behövs kanske ändå en plankorsning i form av ett ljusreglerat övergångsställe för rullstolsbundna, gående med barnvagn, tungt bagage osv, konstruerat så att man inte kan komma direkt ut i gatan utan att först stanna. Alternativet är flera inglasade hissar från Östra Bangatans gatunivå/Resecentrum till Järnvägsgatan/ tunnelnivån som komplement till de breda trappor som finns i ett av förslagen. (Sid 14, 35-42)
- Genom att riva befintliga hus norr om stationsbyggnaden kan ett större sammanhängande område skapas vilket exempelvis kan användas för cafépaviljonger, serveringar etc för att i ett senare skede ingå i ett utbyggt Resecentrum. (Sid 42)

Kommentar: Synpunkterna stämmer väl överens med inriktningen i den fördjupade översiktsplanen. Vissa inslag i samrådsversionen utgjordes av alternativa skisser från anlitate arkitektföretag och dessa var exempel på tänkbara lösningar och inte beskrivningar av kommande förändringar. Den slutgiltiga planen kommer därför att i vissa delar vara förändrat jämfört med samrådsversionen.

**Punkter som Områdesgrupp Norr anser att det finns utrymme till förbättring, alternativt punkter som områdesgruppen anser inte fått tillräckligt med utrymme i förslaget:**

- Förslaget till fördjupad översiktsplan innebär en ny tvärförbindelse mellan Baronbacken/Holmen och Svampenområdet. Byggandet av en tunnel under järnvägen vid nuvarande kombiterminalen medför den positiva effekten att dagens järnvägs korsning vid Mannatorpsvägen kan stängas. Det är idag en stor irritationskälla och miljöbov med mycket långa perioder av fällda bommar och därigenom köbildning. Dock måste gång- och cykeltrafik fortfarande kunna ta sig över/under järnvägen på lämplig plats, då sträckan är en viktig länk för att kunna nå skolor/fritidsaktiviteter/kollektivtrafik/övriga stadsdelar etc.

Kommentar: Utformningen av tvärförbindelsen kommer att planeras i samråd med berörda såsom Områdesgrupp Norr.

- Bygg ett järnvägsspår för godstrafik utanför staden. Det är inte sunt förnuft att leda bullrande godsvagnar genom hela Örebro, dessutom lastade med en stor mängd farligt gods! Speciellt inte som majoriteten av vagnar ändå inte ska till Örebro utan bara passera. Nyttja istället det järnvägsreservat som finns enligt antagen översiktsplan. (Sid 7)

Kommentar: I kommunens översiktsplan ingår ett reservat för en yttre järnväg för gods, och strategin är att flytta godstrafiken ut ur staden. När det kan bli verklighet kan vi däremot inte säga i nuläget.

- Förslaget innehåller önskemål att uppföra bl.a. bostäder i norra delen av platsen för nuvarande Mannatorpsterminal (Sid 22, 23, 44). Vi anser det olämpligt ur miljö- och säkerhetssynpunkt att här bygga bostäder, bland annat med tanke på buller från järnväg och fordonstrafik, transporter av farligt gods etc. Tar man hänsyn till riskzon och säkerhetsavstånd blir dessutom ytan begränsad för bostadsbyggande, men kan användas för annan byggnation som idrottsanläggningar, service, kontor, kommunikation etc.

Kommentar: Större delen av området vid Mannatorpsterminalen kommer mycket riktigt att lämpa sig för olika slags arbetsplatser och verksamheter. På de platser där man kan åstadkomma en tillfredsställande boendemiljö, till exempel med avseende på buller, kan bostäder bli aktuellt.

- Området kring nuvarande Postterminal borde kunna nyttjas bättre i planeringen av ett nytt Resecentrum. Även området norr om Postterminalen skulle kunna utformas, anpassas och nyttjas till ändamål med anknytning till Resecentrums framtida behov. Exempelvis föreslås korttidsparkering och taxiangöring på västra sidan norr om Nobeltunneln (Sid 42). Bättre vore istället att nyttja området kring Postterminalen för dessa ändamål i ett utökat framtida Resecentrum. Däremot kan en pendlarparkering med fördel anläggas vid området beläget på västra sidan. Förslaget innebär en ny gångförbindelse under spåren omedelbart norr om Nobeltunneln (Sid 42). Behovet bör övervägas noggrant eftersom det finns en uppenbar risk att tunnlar skapar otrygghet och därför inte används i någon större utsträckning.

Kommentar: Området mellan Resecentrum och Svampen ska i framtiden utvecklas och bli en naturlig del av innerstaden och ytan kring Postterminalen kan i viss mån nyttjas för Resecentrums framtida behov. Området kring Postterminalen bedöms dock ligga för långt från kärnan av Resecentrum för att utgöra en bra plats för taxiangöring, men kan kanske lämpa sig för korttidsparkering.

## Stiftelsen Hem för Gamla i Örebro/SHG Seniorboende

### Sammanfattning:

Stiftelsen äger fastigheten Liljan 5 (Angelgården) intill Vasatorget och väljer att begränsa sina synpunkter till området kring Vasatorget och dess närhet.

Stiftelsen håller helt med om första meningen på sid 35 i planförslaget, stiftelsen menar att ”den är verkligen ett understatement! En mera öde, ödslig och sällan trampad markbit i centrala Örebro går knappast att uppbringa. Och då menar vi innanför cirkeln och parkeringsplatserna.”

Stiftelsen upplever att marken ”innanför cirkeln” i stort endast används av gångtrafikanter och cyklister i östlig och västlig riktning från och till tunneln och västerut via Ekersgatan (främst) och Angelgatan. Vidare menar de att bilister främst söker parkeringsplatser intill cirkeln vid Vasatorget. De menar att Vasatorgets gång- och cykelväg har blivit en genomfartsled. Stiftelsen instämmer i slutsatserna att först pröva enklare lösningar än nya bebyggelser med kontorshus eller liknande. De menar att det skulle förstöra torgets karaktär och till och med riskera att det inte blir något torg kvar. För att få ett levande torg anser stiftelsen att kommunikationsmöjligheterna måste bli avsevärt bättre. Stiftelsen föreslår att genom att få till stånd en attraktiv gång- och cykelled i sydlig och nordlig riktning längs Västra Bangatan kan vara ett sätt att få ett levande torg. Ett grundläggande inslag i förslaget är också en bro över Svartån över Västå park enligt sida 30 i planförslaget. Ett bättre nyttjande av parken skulle därmed komma automatiskt menar stiftelsen. Vidare föreslår de att en attraktiv gång- och cykelled förbi Vasatorget längs spårområdet norrut mot resecentrum.

Dessutom skulle ett underlättande för biltrafiken i nordlig och sydlig riktning vara ett sätt att förbättra kommunikationerna och därmed möjligheterna till ett levande Vasatorg. Som exempel tar de upp Karlslundsgatan in via torget och norrut. ”På torget får bilarna få bara köra med väldigt låg hastighet med flera hinder. Dock lättare och mera naturligt än i dag.” Men de anser att det ändå ska vara möjligt att enkelt och naturligt nå torget, kunna passera och fortsätta. Detsamma gäller norrifrån. Stiftelsen föreslår att även Västra Bangatans norra del ska utnyttjas för mer biltrafik. De anser inte att det idag är en levande gata, utan i stort bara en stor parkeringsplats. ”Mer trafik norrifrån och möjligheter till mer levande Vasatorg.” Som slutsats skriver stiftelsen: ”bättre kommunikationer – mer levande miljö och förutsättningar för för kaféer, restauranger och andra mötespunkter på Vasatorget”.

Kommentar: Attraktivare gång- och cykelförbindelser norrut och söderut ingår i planen, liksom en bro över Svartån vid Västå park. Mindre kompletterande byggnader och aktiviteter på torget kan skapa förutsättningar för en mer levande plats. Att underlätta för biltrafiken bedöms däremot inte göra Vasatorget mer levande.

# Synpunkter från enskilda personer

## Från inskickade brev

*Leif G:son Nygård*

*Berggatan 25, 703 64 Örebro*

**Angående Resecentrum:** Inlämnad synpunkt föredrar White Architects förslag för Resecentrum (Resecentrum integrerat i stadsmiljön). ”..ett resecentrum i två plan, med ett cykelrum på nedre plan, är innovativt och framtidsinriktat.. (..) samma förslag rymmer också en kollektivtrafikbana mellan själva stationsområdet och Östra Bangatan, vilket är alldeles utmärkt för att öka kollektivtrafiken i stråket mellan Svampen och Gustavsvik.”

**Angående Östra Bangatan** är synpunkten som sådan: ” Jag gillar också skarpt förslaget att göra Östra Bangatan, från Resecentrum till Svampen, till en stadsgata. Det ligger i linje med att öka innerstadskaraktären; möjliggöra exploatering längs med järnvägen och Östra Bangatan till service-, handels- och kontorsområde och därmed förtäta staden och göra den mer inbjudande vid infart norrifrån. Dessutom behöver Norr som stadsdel upprustning för att bli attraktivare för boende och företagare. Tillsammans med byggnation av bostadsområdet i kvarteret Mejeriet bidrar därför en stadsgata till en gynnsam utveckling av området norr om Resecentrum.”

**Angående området vid Svampen:** ”Bygg badhus med gymnastikhall! Det har en rad fördelar: Ett helt nytt bostadsområde kommer att byggas i kvarteret Mejeriet med ca 600 lägenheter. Ett nytt bostadsområde på norr är delvis redan klart: Rynningeåsen. Där bor många barnfamiljer. Två skolor ? förutom alla förskolor ? finns på Norr: Norrbyskolan och Olaus Petri skola. Sedan har vi alla andra innevånare dels på Norr City, dels väster om järnvägen, i Gamla Hjärsta, dels i Lillån och Hovsta. Alla dessa ? barn, elever, lärare och alla andra örebroare på Norr ? skulle vara betjänta av ett bad- och gymnastikhus på terminalområdet.

- Ett bad- och gymnastikhus skall och bli ett ?nav? för viss service- och handel i Svampen-området vilket ligger i linje med förtätning av innerstaden och exploatering av området efter järnvägen och Östra Bangatan.

- Ett bad- och gymnastikhus på terminalområdet skulle på ett naturligt sätt vara den norra ändhållplatsen (Svampen) för kollektivtrafikbanan mellan järnvägen och Östra Bangatan och bidra till ökat kollektivresande i innerstaden. Tillsammans med ett parkeringshus i området skulle detta resande förstärkas ytterligare.

- Befintliga badhus i Örebro ? Brickebacken, Eyrabadet, Hagabadet, Gustavsvik ? kommer inte att räcka till för en starkt växande stad med över 150 000 innevånare inom 8 år. Gustavsvik har dessutom en större målgrupp än de lokala badhusen och förutom Örebro stad är inriktade på Sverige och Europa vilket på sikt minskar tillgängligheten till bad för barn och ungdomar vissa tider.

- Barn och ungdomar i Örebro vill ägna sig åt gymnastik, men de får inte plats i befintliga lokaler. En lång kö har uppstått ? och det är djupt olyckligt! Kommunen måste skapa plats för dem. Att barn- och ungdomar vill röra sin kropp ska prioriteras eftersom det motverkar skador och sjukdomar på sikt. Redan idag lider barnen och ungdomarna fysiskt av alltför lite kroppslig rörelse ? många har barnfetma ? och psykiskt stress p g a. alltför mycket sittande vid TV, dator, läsplatta och smartphones. Det påverkar skolresultaten och på sikt Sveriges välbefinnande.

Det är av dessa skäl som jag föreslår att ett kombinerat bad- och gymnastikhus byggs vid ? Svampenterminalen?

Jag är övertygad och att alla på Norr, från Hovsta till Norr City, från Gamla Hjärsta till Rynningeåsen, kommer att applådera och skicka faktiska och virtuella rosor till Stadsbyggnadskontoret om detta blir verklighet! En av dem är jag.”

Kommentar: Synpunkterna noteras och skickas också vidare till Kultur- och fritidsförvaltningen.

***Kjell Larsson***

**Angående Resecentrum:** Inlämnad synpunkt är att järnvägen genom stan ska sänkas i tunnel. Motiveringen är att det skulle frigöra många stora och värdefulla ytor för Resecentrum och bebyggelse.

**Angående Östra Bangatan:** Östra Bangatans bredd föreslås bibehållas för all trafik till USÖ, resecentrum och eventuell kvarvarande handel i Norrcity. ”Alternativet är att flytta USÖ till Marieberg eller Lillån. Östra Bangatan kommer förr eller senare behöva kompletteras med spårvagnstrafik.”

**Angående Gustavsvik:** ”Vid Gustavsvik måste parkeringsytor ordnas för fullt utnyttjande av anläggningar, det räcker inte med någon form av genomsnittsform. Jämför med Eyraområdet vid fotbollsmatcher eller Adolfsberg centrum sedan byggnadet av bostäder på gamla parkeringsplatsen har påbörjats.”

Kommentar: Kommunfullmäktige fattade 2012 beslut att den befintliga järnvägen ska vara kvar i ytläge. Planförslaget utgår från detta. Avsikten är att antalet körfält ska behållas på Östra Bangatan men gatan kan få mindre mått, mindre refugyta, gång- och cykelbanor och träd och därigenom bli en trevligare gata. Enligt detaljplanen för Gustavsvik ska 550 parkeringsplatser ordnas framför entrén, i parkeringshus och på marken. Ytterligare parkering ska ordnas vid kvarteret Tappstället.

***Ulla-Britt Jansson***

”Det som behövs och önskas är en 50-meters simbassäng utomhus!”

Kommentar: Synpunkten noteras och vidarebefordras till Kultur- och fritidsförvaltningen.

***Thomas Alréus***

”Resecentrum måste byggas ut, som ni vet. Bygg över, inte under, järnvägs- och nuvarande busscentrum, med ett nytt däck. Mer bussar får plats + en hel del parkeringar. När det gäller Vasatorget. När väl järnvägsspåren är övertäckta med ett betongblock. Bygg ett hotell. Torget får då en naturlig del, park, av hotellplatsen. MAO. Bygg in hela sträckan från Gustavsvik till Svampen. Massor med mark för komers frigörs.”

Kommentar: I planförslaget säger vi att bussterminalen och spåren kan byggas över i framtiden om kanske 25 till 50 år, i samband med att järnvägen byggs ut, och ge plats för ett större Resecentrum. För Vasatorget finns inte motsvarande tankar på stora ombyggnader utan där handlar det om mindre kompletteringar, t.ex. en cafépaviljong, och att tillföra platsen aktiviteter av olika slag. Möjligheten att bygga över spåren begränsas av risker med farligt gods.

***Lennart Alm***

**Sammanfattning:**

Lennart Alm har lämnat in synpunkter baserade på planförslagets kapitel benämnt Slutsats, sid 42. Lennart Alm är positiv till förslaget om en pendelparkering på västra sidan av järnvägen, norr om Nobeltunneln, på Jernhusens fastighet. Angående bussterminalen som enligt planförslaget föreslås blir kvar, helt eller delvis, men kan även byggas över föreslår Lennart Alm att den ska byggas över helt ända fram till spåren så att taket blir en del av taket över närmaste perrong. Vad gäller planförslagets del om nya hållplatser på Östra Bangatan mellan Järnvägsgatan och Olaigatan – ”

Alternativt är en kollektivtrafikgata eller en kombinerad gata för kollektivtrafik och övrig trafik” anser Lennart Alm att en kollektivtrafikgata med hållplatser är bra om den kan fullföljas längs större delen av sträckan Gustavsvik – Södra station ”eller i vart fall Resecentrum – Svampenområdet”.

Lennart Alm är positiv till planförslagets tanke om att fjärrbussar och kanske vissa landsbussar skulle kunna få en ny terminal på Postterminaltomten, delen närmast spåren. Lennart skriver:

”Utmärkt! För att korta avståndet - underlätta förflyttning till egentliga stationsområdet med perronger - kan man anlägga rullande gångbanor under tak, som på större flygplatser. Vissa tåg kan också stanna längre norrut än i dag om perronger förlängs åt det hållet. Den tanken fanns med redan i förslagen kring Postterminalområdet. (Detaljplaneförslag Bn 1052/2011)”

Angående planförslagets förslag om ett undra entréplan från Nobeltunneln för cykelparkering och annat anser Lennart Alm att förslaget förutsätter att äldre byggnader som idag står norr om stationshuset rivs (”ett undre entréplan för en terminalbyggnad i plan med befintligt stationshus (bild White arkitekter sid 37) (...) Här skulle man kunna bygga in en hiss. Detta skulle underlätta förflyttning mellan spårområdet och den lägre liggande torgytan mellan cykel-gångtunneln under Ö. Bangatan och Nobeltunneln.”

Lennart menar att ”förslaget skapar öppna och överskådliga ytor med delvis parkliknande atmosfär. Det medför ökad rörelse på platsen vilket även ger känslan av trygghet.”

Lennart Alm anser att det vore bättre att använda Postterminaltomten som redan idag används av privatbilister vid hämtning och lämning av resande än att lägga korttidsparkering och taxiangöring på västra sidan eller eventuellt till Nobeltunneln eller ytor norr om Nobeltunneln på den västra sidan. Han motiverar sitt ställningstagande med att det, enligt planförslaget skulle bli väldigt trångt för de som lämnar eller hämtar resenärer då flera persontåg kommer eller avgår med korta mellanrum. Han menar att en breddning av bron över Nobelgatan skulle underlätta denna situation.

Lennart Alm ställer sig frågande till planförslagets tanke om att skapa en ny gångförbindelse under spåren norr om Nobeltunneln. ”Varför? Omotiverade tunnlar skapar otrygghet i onödan! Om man behöver ytterligare en tunnel, förutom den i dag befintliga Nobeltunneln, bör den byggas så att den är bred, öppen och väl upplyst med god ögonkontakt med omgivande bebyggelse, samt verkligen inleder till omfattande gång- cykeltrafik. Särskilt under den mörka tiden på dygnet finnas annars risken att den tänkta tunneln blir outnyttjad, då man kan passera genom Nobeltunneln som förutom av gång- och cykeltrafik även används av biltrafik.”

Angående planförslagets förslag om att förbindelsen från Järnvägsgatan förbättras, antingen med passage i plan över Östra Bangatan eller med en förbättrad, rakare tunnel skriver Lennart Alm:

”Två alternativ; tunnel under Ö Bangatan eller övergångsställe i markplan. Alternativet med passage i markplan återställer delvis kontakten med Järnvägsgatan som den var förr i tiden. Ger överblickbarhet och förståelse för hur platsen fungerar ur kommunikationssynpunkt. Risken är påtaglig att trafikproblem uppstår vid angränsande korsningar om trafiken stoppas upp vid ett övergångsställe. Om man väljer det skisserade nya raka tunnelalternativet, kan man ändå behöva ha ett trafikljusreglerat övergångsställe för rullstolsbundna, barnvagnar, rullatorer samt resenärer med tungt bagage/rullväskor. Vid övergångsstället bör man i så fall montera ett "farthinder" - en typ av zig-zag passage - för att förhindra att människor kan köra/rusa ut på gatan. Förslag vid tunnelalternativet. Bygg en inglasad hiss från markplan till tunneln omedelbart intill Ö.Bangatan vid den breda trappa som finns med på arkitektbyrån Whites förslag. I arkitektbyrån Berg C.F. Möller förslag med resetorg finns ett höghus inritat på skissen. Tanken är att platsen ska "markeras". Torgytan är begränsad och kan uppfattas som trång/inbyggd med detta hus. Fullföljer man tidigare förslag för Postterminalområdet, med höga byggnader där, blir området kring Resecentrum ändå



markerat. Det kan för norra stadsdelen uppfattas som en pendang till Behrns höghus vid Rudbecksgatan. ”

Kommentar: I planförslaget säger vi att bussterminalen och spåren kan byggas över i framtiden om kanske 25 till 50 år, i samband med att järnvägen byggs ut, och ge plats för ett större Resecentrum. Samma sak gäller Nobeltunneln. Det undre planet skulle kunna exploateras och bli entré och kanske cykelgarage i framtiden. Planförslaget föreslår att befintliga byggnader på Resecentrum ska vara kvar, i det närmare tidsperspektivet. Bron över Nobeltunneln kan inte breddas utan större ombyggnader av tunneln, eftersom den idag medger högsta fri höjd för tunneln. För att kunna använda den befintliga tunneln norr i Nobeltunneln, i höjd med Postterminalen, krävs säkerligen ombyggnader för att den ska bli attraktiv och trygg. Men den ingår i planförslaget för att visa på möjligheten att ordna ett gångstråk där.

### **Gösta Andersson**

#### **Sammanfattning:**

Gösta Andersson har inkommit med synpunkter kopplade samman med en kartbild (bilaga). Synpunkterna gäller korsning vid järnväg i Hagaby, förslag på en tunnel mellan Östra Nobelgatan/Vasagatan, en sänkning av korsningen Nobelgatan/Östra Bangatan med två meter, en breddning av bron vid järnvägen över Nobelgatan. Vidare föreslås att godstrafiken leds om utanför stadskärnan, upprättande av ett hotell på stolpar över Rudbecksgatan, ett parkeringshus på västra sidan av Södra station samt en bred gång- och cykeltunnel i kombination med passage till Södra stations perronger. Gösta Andersson motiverar förslagen enligt nedan:

- **Korsningen i Hagaby:**

Inkommen synpunkt är att en viadukt byggs för att ersätta de två korsningarna i Hagaby. Förslaget motiveras med att det blir en bättre kontakt mellan Holmen och Norr samt att det skulle ge en finare entré från norra järnvägsinfarten.

Kommentar: Planförslaget innehåller en ny passage förbi spåren vid Virkesvägen. Planförslaget tar inte ställning till om den skulle kunna ersätta båda plankorsningarna i Hagaby.

- **Tunnel mellan Östra Nobelgatan/Vasagatan och sänkning av Nobelgatan/Östra Bangatan:**

Förslaget är att en tunnel för genomfartstrafiken (en fil för vardera riktning) mellan Östra Nobelgatan och Vasagatan byggs. Samtidigt föreslås det en sänkning av korsningen Nobelgatan/Östra Bangatan med två meter. Fördelarna menar Gösta Andersson är att hela utrymmet mellan spåren och husen vid Bangatan kan användas för Resecentrum samt att sänkningen av korsningen ger bättre kontakt/sikt under järnvägen.

Kommentar: Planförslaget tar ställning till att Östra Bangatan ska vara kvar i markplan.

- **Breddning av bron vid järnvägen över Nobelgatan:**

Samtidigt (som ovan) bör bron vid järnvägen över Nobelgatan breddas för att ge möjlighet till dubbelriktad trafik mellan Stationen och Postterminalen menar Gösta Andersson.

Kommentar: Bron över Nobeltunneln kan inte breddas utan större ombyggnader av tunneln, eftersom den idag medger högsta fri höjd för tunneln. Den möjligheten

finns i en längre framtid om järnvägen byggs ut.

- **Led om godstrafiken utanför stadskärnan:**

Gösta Andersson anser att godstrafiken måste ledas om utanför stadskärnan.

Vidare skrivs det att ”kostnaden för detta kan inte vara problemet, fördelarna på sikt överväger dessutom tydligt.”

Kommentar: Planförslaget utgår från att godstrafiken är kvar genom staden, men möjligen finns att i framtiden att bygga ett yttre godsspår.

- **Hotell på stolpar över Rudbecksgatan:**

Förslaget är att ett hotell på stolpar byggs över Rudbecksgatan, med entré från Eugénparken.

Kommentar: Ett hotell på platsen är svårt att åstadkomma utan större ombyggnad av Rudbecksgatan eller att hotellet läggs långt ovan mark då fri höjd i tunneln för större fordon måste upprätthållas.

- **Parkeringshus på västra sidan (av Södra station):**

Gösta Andersson föreslår att hotellbygget lämpligen kan kombineras med ett parkeringshus på västra sidan, ”tunneln ska ju ändå byggas om.”

Kommentar: Synpunkten är tillgodosedd i planförslaget.

- **Bred gång- och cykeltunnel i kombination med passage till Södra stations perronger:**

Förslaget är att en bred gång- och cykeltunnel i kombination med passage till Södra stations perronger byggs. Vidare menar Gösta Andersson att denna tunnel bör förlängas till Södra allén vilket enligt insändaren skulle ge en mycket effektiv möjlighet till en s k cykelmotorväg mellan västra stadsdelarna och Örebro universitet.

Kommentar: Istället för en ny gång- och cykeltunnel vid Södra station, som skulle bli väldigt brant eller få långa ramper, visar planförslaget på möjligheten att bygga en gångbro vid stationen och att bredda Hagatunneln så att den rymmer breda dubbelriktade gång- och cykelbanor. En framtida passage vid Södra allén har tillgodosetts i planförslaget.

### ***Gunnar Kindenberg***

#### **Sammanfattning:**

Gunnar Kindenberg har inkommit med synpunkter till planförslaget. En allmän synpunkt är att det är en intressant utredning med många goda idéer och ett helhetsgrepp. Däremot anser Gunnar Kindenberg att det inte är nödvändigt med en samlad plan för hela området, däremot är Gunnar Kindenberg positiv till att principer fastställs enligt nedanstående:

- innerstaden byggs ut
- en blandad bebyggelse med bostäder och verksamheter
- kvartersstad
- stadsgator istället för trafikleder
- kontinuerligt gatunät utan avstängningar
- barriärer byggs bort

Gunnar Kindenberg har lämnat följande kommentarer och synpunkter:

- **Två tågstationer (sid 7):**  
Lite ovanligt men inte unikt. Det finns inte bara i Stockholm, Göteborg och Malmö utan även i: Karlskrona C-Bergåsa, 2 km; Mora C-Morastrand, 1 km; Sundsvall C-Sundsvall V, 1 km; Umeå C-Umeå Ö, 2 km; Östersund C-Östersund V, 1 km; Gävle-Gävle V, 2 km

Kommentar: Intressant upplysning, formuleringen i planförslaget har ändrats.

- **Göra om trafikleder till stadsgator, exempel på förändring (sid 11):**  
Lägg till entréer mot gatan och angöringsplatser, det är viktigt; det går att föreskriva sådant i detaljplanen, se detaljplanerna för västra delarna av Sörbyängen.

Kommentar: Relevanta förslag, formuleringen i planförslaget har ändrats.

- **Öppna gator (sid 18):**  
Bra! viktigast är Södra allén, Järnvägsgatan och Ribbingsgatan; bygg en stadsgata genom Holmen som binder samman Baronbackarna med Norr. Vid Järnvägsgatan återskapas dessutom siktlinjen mot stationshuset.
- **LOD (sid 19):**  
Anläggningar av det slaget är kanske svåra att förena med stadsmässighet; Landbotorpsallén är ett avskräckande exempel.

Kommentar: Utrymmeskrävande dagvattenlösningar får inte rum men det finns andra ytsnåla lösningar som till exempel biofilter/"raingarden" som kan användas.

- **Skyddsavstånd till järnvägen (sid 23,24):**  
Vid Stockholm C, mellan järnvägsområdet och Norra Bantorget finns bebyggelse med kontor bara några meter från spårområdet; hela den bebyggelsen torde inrymmas inom de 25-40 m som här antas vara svårt att bebygga.

Kommentar: Skyddsavstånden kommer att prövas i detaljplaneringen.

- **Stråket från Svampen till Gustavsvik (sid 25):**  
Kombinera alt Berg och White, (Rundquists bild går inte att läsa)

Kommentar: Illustrationerna över hela stråket har ersatts med en ny.

- **Södra station (sid 27):**  
Viktigt att behålla stationen (lokal/regionalståg); det behövs en planskild GC-förbindelse även i södra änden av stationsområdet om man vill slippa genvägar över spåren (till Virginska t ex); plankorsning med Södra allén som öppnas för biltrafik i båda riktningarna mot Ö Bangatan (stärker denna som stadsgata och avlastar Fabriksgatan förbi Virginska)

Kommentar: Planförslaget anger en ny gångpassage över spåren vid Södra station som allra viktigast för att öka säkerheten. En framtida GC-passage vid Södra allén har också pekats ut.

- **Stationsentrén vid Hagatunneln (sid 28):**  
Bilangöring?

Kommentar: Bilangöring i Hagatunneln kan vara möjlig i framtiden vid en större utbyggnad av spåren som även kan omfatta tunneln.

- **Vasatorget (sid 32):**

Dålig bildkvalité, svårt att se hur det är tänkt. Förslag: obelisk/ hög skulptur i skärningspunkten för gatorna som leder till Vasatorget; den finns redan under julsåsongen (julgran)

Kommentar: Planförslaget anger att kompletteringar till exempel paviljonger kan vara tänkbart på Vasatorget. Bilderna har tagits bort.

- **Resecentrum (sid 35):**

Flytta resecentrumet norrut till i fd postterminalen. Där finns utrymme för expansion. Med den utökning av tågtrafiken som kommer att behövas framöver kommer det att behövas mer platt-formsutrymme och det finns inte utrymme nog för det med nuvarande placering. Nuvarande busshållplatsytan kan bebyggas. - På 90-talet planerades för ett tredje spår mellan Örebro C och Örebro S men planeringen nu bör göras så att det ryms fyra spår mellan Hovsta och Adolfsberg (bef. resp. ev. anslutningspunkter för Nobelbanan).

Kommentar: I planförslaget redovisas tänkbar plats för vissa resecentrumfunktioner på Postterminalen och mark reserveras på västra sidan för fler spår i framtiden. Trafikverket gör en åtgärdsvalsstudie med sikte på att klara järnvägstrafiken till år 2050.

- **Järnvägsgatan – resecentrum (sid 41)**

Välj alt 2! Vid Stockholm C finns en plankorsning över Vasagatan som väl har ungefär motsvarande trafikflöden som Ö Bangatan och det verkar fungera utan större problem. Vi har ju f.ö. en sådan korsning redan i Örebro: Östra Bangatan-Rudbecksgatan. - "Shared space"? Går det inte bra med "delat utrymme" eller "delad yta" i stället?

Kommentar: I planförslaget tar vi inte ställning till om gång- och cykeltrafiken ska korsa Östra Bangatan via ett signalreglerat övergångsställe eller en förbättrad tunnel. Däremot kan vi konstatera att en "shared space-lösning" nog är utesluten grund av trafiksäkerhets- och framkomlighetskäl.

## **Från webben**

Örebroarna har via en hemsida "jarnvagsområdet.orebro.se" kunnat skicka in synpunkter och förslag under samrådsperioden. Sammanlagt har 90 synpunkter lämnats in. Av inkomna synpunkter är 57 procent lämnade av män och 43 procent är lämnade av kvinnor. Åldersgruppen 19-39 år är den vanligaste, den står för 36 procent av inkomna synpunkter. Den nästa största åldersgruppen är 40-59 år och den gruppen står för 31 procent av inkomna synpunkter. Nedan är en sammanfattning av samtliga synpunkter. Synpunkterna i sin helhet finns i bilaga.

### **Förslaget "Resecentrum, allmänt"**

- Tror att många resenärer skulle uppskattas att det finns ett café inte bara Pressbyrån.
- Måla om tunneln vid Järnvägsområdet!
- Både förslagen låter bra! Det behövs en tydlig väg till Järntorget och centrum från stationen.

- Områdena måste ha minst två framsidor, en mot väster och en mot öster. Helst kanske det bör vara fyra framsidor, mot norr, söder, öster och väster. Man ska känna sig välkommen från vilket håll man än kommer.
- Miljön behöver bli lugnare, sätt plexiglasförsedd vägg mellan bilar och cykelbana från korsningen vid Gustavsgatan ner under Nobeltunneln och fram till korsningen vid stationen.

### **Förslaget "Större resecentrum runt ett resetorg"**

- Gillar idén att lyfta upp gångtrafik och cykeltrafik till samma plan som biltrafiken, men olycksrisker och trafikstockning gör att en planfri korsning ändå är bättre.
- Höghus för att skapa mer "storstadskänsla" är inte önskvärt.

### **Förslaget "Resecentrum integrerat i stadsmiljön"**

- Det är flera som är positiva till Whites förslag, som både behåller den historiska känslan men även känns modern och öppen. Det känns hållbart, både ekonomiskt, ekologiskt och socialt, att utgå från vad som finns idag.
- En integrerad lösning med den övriga stadsmiljön skulle få bort "muren" som järnvägen och Östra Bangatan i dag utgör mellan väster och centrum av Örebro.

### **Förslaget "Resecentrum angöring - direkt vid stationen"**

- Trafiksituationen för angöring med taxi och privatbilar måste förbättras.
- Flytta angöringspunkten för taxi till västra sidan

### **Förslaget "Järnvägsgatan Passage i plan"**

- Får inte bli trängre för biltrafiken.
- Blir en omväg för cyklisterna om det inte går att korsa järnvägen i höjd med Olaigatan. Bredda istället befintlig tunnel för att öka sikten och tryggheten.

### **Förslaget "Järnvägsgatan som planskild passage"**

- Mycket modern och fin, den öppnar ett idag "tråkigt" ställe. Säkrare att gå och cykla där istället för tunneln.
- En breddad och rak planskild underfart för cyklar och gående från Centralstationen mot Järnvägsgatan är att föredra då antalet cyklar som passerar här dygnet runt från och till de västra stadsdelarna är stort!

Kommentar Resecentrum: Synpunkterna noteras. I planförslaget har angöring för biltrafiken flyttats till Postterminalen och till Östra Bangatan som behöver byggas om till en finare och tryggare stadsgata med gång- och cykelbanor och fler passagemöjligheter. Vi tar inte ställning till om gång- och cykeltrafiken ska korsa Östra Bangatan via ett signalreglerat övergångsställe eller en förbättrad tunnel, men uppfattar att många är positiva till en ombyggd tunnel.

### **Förslaget "Södra station, allmänt"**

- Södra station borde byggas in något som liknar ett resecentrum och där det lätt går att ta sig till Conventum via en planskild korsning.
- Eugénparken har potential och ska/borde leda folk till Conventum genom en trevlig och livfull park. Gärna något som lockar folk kanske en lekpark. Caféeer är alltid trevliga och en cafépaviljong i parkmiljö vore ett värdefullt. Platsen behöver bli tryggare. Idag är det mycket buskar som skymmer sikten och gör det olustigt på kvällen och på vintern när det är mörkt.
- Vad är planerna för grusparkeringen som finns på västra sidan?
- Går det att göra något åt ljudnivån som det blir av plingandet och grindar som slår vid järnvägsövergången för gångtrafikanter?
- Bättre cykelparkering behövs.

- Lagg ner Södra station. Förläng området för Centralstationen söder ut. Ordna en naturlig förbindelse i rät linje mellan Södra och Centralen för cykel och gångtrafik.

### **Förslaget "Södra station, stationen förskjuts något norrut"**

- Varför ska vi flytta stationen längre norrut? Vad är det ens för mening med två tågstationer om avståndet är så kort?

### **Förslaget "Södra station, stationen är kvar i samma läge"**

- Riv det nedgångna magasinet på västra sidan om Södra Stationen och bygg något vettigt även här. Kanske ett äldreboende för tågentusiaster?
- Hagatunneln borde breddas så att utrymme finns för cykeltrafik åt båda hållen på varje sida om tunneln.
- Tycker förslaget kvar i samma läge känns bäst då det använder yta som idag inte används.
- Byggandet av planskilda över-/undergångar över järnvägen det kanske mest prioriterade i hela det här projektet.
- Örebro södra borde utvecklas till en regional- och pendeltågsstation.
- Om stationen ska flyttas åt något håll bör den flyttas söderut, i höjd med Gustavsvik. Med två stationer i en så liten stad som Örebro så är det motiverat att öka avståndet mellan stationerna, inte minska avståndet.

Kommentar Södra station: I planförslaget är Södra station kvar som tågstation på ungefär samma plats med en ny säker gångpassage över spåren som ersätter dagens grindar och signal. Eugénparken utvecklas till en park för olika aktiviteter. På västra sidan finns plats för parkeringshus och kontorsbyggnad. Hagatunneln behöver byggas om med breda dubbelriktade gång- och cykelbanor. Inga tunnlar under Östra Bangatan planeras, utan gatan föreslås istället bli en finare och tryggare stadsgata. De ytor som idag används för taxi och angöring på östra sidan planeras bebyggas med kontor med service i bottenvåningen. Cykelparkering och vistelseytor ska bevaras ihop med parken.

### **Förslaget "Östra Bangatan, gatan behåller sin karaktär"**

- Gatan ska behålla nuvarande karaktär. Snart det enda ställe i Örebro där biltrafiken flyter bra. Övergång för cyklister och fotgängare går lätt att lösa med lämplig tunnel.

### **Förslaget "Östra Bangatan, utvecklas som en grönare stadsgata"**

- Örebro ska inte vara en bilstad, toppen om fotgängare och cyklister kunde ta sig mellan norra och södra delen av centrum via Östra bangatan.
- Förslaget om att skapa en grönare stadsgata är tilltalande. Vägen från Svampen till korsningen mot Nobelgatan upplevs som ett slags oattraktivt "industriområde".
- Lagg Östra Bangatan i en tunnel förbi Resecentrum och samtidigt utveckla den som en stadsgata. På så vis frigörs yta för attraktiva bostäder- affärs- kontorsytor och inte minst möjlighet att skapa ett resecentrum värt namnet.
- Det första man borde ta tag i är att få bort godsterminalen. Denna utgör ett mycket fullt inslag i gatubilden. Vad är planerna för Norr?
- Kan vara önskvärt att sänka medelhastigheten på Östra bangatan några km/h. Men att "förstöra" vägarna genom att bygga avsmalningar osv känns riktigt dumt.
- Hur är luftkvalitén och bullernivåerna längs gatan? Är det lämpligt att gå och cykla längs och i närheten av denna gata överhuvudtaget med nuvarande trafik och i framtiden?
- Om man smalnar av gatan, var ska bilarna åka då? Man kan inte bara förändra (smalna av) denna gata utan att se helheten av transportsystemet. Alternativa vägar vore bra att få se förslag på. Skulle gärna se en cirkulationsplats vid Svampen.

- Om trafikmängden minskas på Östra Bangatan och Rudbecksgatan/Hagatunneln kan gångstråk öppnas mot Badhusgatan och parken fortsätta på den sidan om gatorna (här finns vackra och stadsmässiga hus som förtjänar att lyftas fram), samt även mot Behrnhuset.
- En cykel- och gångväg som följer Ö Bangatan skulle vara en klar förbättring för cyklister och gående att nå olika delar av centrala Örebro. Gatuskyltar för gående som visar var olika gator leder underlättar för de som kommer till vår stad av olika anledningar!

Kommentar Östra Bangatan: Synpunkterna noteras. I planförslaget tydliggör vi att Östra Bangatan inte ska läggas i en tunnel och att den ska bli en stadsgata med ungefär samma kapacitet för trafik som idag. Busstrafiken behöver prioriteras genom egna körfält på vissa sträckor. Våra beräkningar pekar inte på problem med luftkvaliteten längs gatan. Gång- och cykelbanor längs gatan ingår i planen. Godsverksamheten vid f.d. Svampenterminalen ska avvecklas och området bebyggas.

### **Förslaget "Vasatorget utvecklas som torg"**

- Fler caféer och restauranger med uteserveringar, regelbunden torghandel
- Blomsterarrangemang på torget är vackert, och gärna någon grönska mot bullerplanket mot järnvägen, kanske med lekplats?
- Låta länsbussar angöra längs Östra Bangatan för att på så sätt frigöra Vasagatan och Vasabron från tung busstrafik? Gör om trafiklösningen för cyklister, bilister och fotgängare.
- Man måste man först bestämma vilka typer av verksamhet man ska ha på torget för att bygga rätt typ bullerskydd invid järnvägen. Finns det inga privata initiativ?
- Plats för skatepark, speakers corner och ev. en musikscen.

Kommentar Vasatorget: Synpunkterna noteras. Det finns inga planer på att dra om busslinjerna från Fabriksgatan och Vasagatan till Östra Bangatan. Bullerskydd ser vi som ett sätt att skärma av platsen oavsett aktiviteter på torget. Den fördjupade översiktsplanen är ett sätt för kommunen att visa på möjligheterna i järnvägsområdet för övriga intressenter.

### **Allmänna synpunkter**

- Vi behöver knyta ihop handelsområdet Holmen med resecentrum och senare även norr city och Ringstorp. Gärna med inslag av gröna ytor och stråk.
- Viktigt att inte bygga för tätt in på järnvägen och begränsa området kring Östra bangatan. En framtida järnväg behöver ha möjlighet att expandera med fler spår och högre hastighet.
- Förbättra gång- och cykeltunneln vid Tunnelgatan. Bör breddas och få sig ett rejält lyft. Rusta upp tennisbanan, skapa ev. annan aktivitetsplan ex. basket.
- Man skulle kunna skapa en fantastisk "konsthall" som tågen åker igenom när de passerar Örebro. Tänk er att skapa en upplevelse som tågresenärer över hela Sverige kommer att tala om.
- Hur man löser bullerfrågan? Ljudnivån är väldigt hög när framför allt godstågen bromsar in vid station eller dundrar förbi i hög fart. Godstågen borde inte gå igenom innerstaden.
- Önskar att kommunen utreder möjligheten att bygga ett nytt spår väster om staden enbart för godstrafiken.
- Järnvägen kan inte enbart ses i ett Örebroperspektiv utan måste ses i ett riksperspektiv. Hur ska järnvägen utformas för att fungera så väl som möjligt långt fram i tiden?
- Örebro är en fin liten stad som verkar värna om arkitekturen, fortsätta med detta!

- En cykelled efter järnvägen från järnvägsövergången vid Hagaby, på den västra sidan, hela vägen till Södra station.
- För att kunna behålla ett levande centrum så krävs att centrum är lättillgängligt för både resande med bil och andra framdriftsmedel.
- Örebro borde satsa pengar på tunnelbana. Kanske en eller två linjer genom stan som knyter ihop den bättre än med buss.
- Engagera 10-20 av de mest kreativa människorna i Örebro och få deras synpunkter i personliga möten. Det är svårt att tycka till utan att en kommunikation.
- Vem betalar? Det känns som om vissa delar borde bekostas av Jernhusen och vissa av Länstrafiken eller är det kommunen som ska stå för hela kalaset?

Kommentar: I planen föreslår vi att grönstråket längs Lillån (vid Tunnelgatan) ska knytas ihop och förlängas söderut och österut vilket kan innebära att tunneln görs om och att andra aktiviteter kommer till förutom tennisbanorna. Det skulle även bidra till att knyta ihop Holmen med övriga staden. Kommunen har en långsiktig inriktning att flytta godstågen till en ny bana utanför staden, men i planen förutsätter vi att all tågtrafik är kvar genom Örebro. Vi tar höjd för att det kan behövas fler spår för persontrafiken i framtiden. Ett cykelstråk från Lillån och söderut, på västra sidan av spåren, är en intressant idé och kan utvecklas som en del i ett grönstråk. I planen säger vi att Östra Bangatan ska byggas om till en stadsgata som skulle bidra positivt till tillgängligheten till stadskärnan. Tunnelbana ingår inte i planeringen men däremot högt prioriterade busslinjer som på sikt kan övergå i spårbunden trafik. Kommunen prövar olika former av kommunikation. Mindre dialoggrupper är ett bra förslag. För att genomföra de olika projekten i järnvägsområdet, t.ex. ombyggnad av Södra station och Resecentrum, behövs många aktiva intressenter. Fastighetsägarna och Länstrafiken är några av de viktigaste.

### **Från utställningen**

Örebroarna har via en brevlåda i utställningslokalen kunnat lämna in synpunkter och förslag under samrådsperioden. Sammanlagt har 132 synpunkter lämnats in. Nedan är en sammanfattning av samtliga synpunkter. Synpunkterna i sin helhet finns i bilaga.

#### **Allmänt resecentrum:**

- Bättre anslutning till resecentrum behövs! Både för bussar, taxi och privatfordon.
- Stor väntehall med restaurang, butiker och biljettförsäljning. Stationen behöver fräschas upp!
- Bättre tillgänglighetsanpassning. Varför så mycket trappor?
- Vi behöver inte en till "Krämaren" till Örebro. Inte heller mer glas och box byggnader. Det är inte snyggt.
- Tänk framåt. Ett spårvagnsnät mellan Örebro centrum och Marieberg. Spårvagnar är miljömässiga och anläggs allt mer i städer.
- Området behöver "öppnas upp", stadskärnan och Väster måste bli mer lättillgängligt!
- Glöm inte att tillgänglighetsanpassa resecentrum!
- Självklart måste det finnas rulltrappor vid övergången över järnvägen.
- Kan stationshuset inte vara kvar måste man bygga något som ser ut som en station. Hoppas att det går att bygga värdiga hus som också möter funktionsbehovet, att man också ser till utsidan.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Tillgängligheten är viktig på Resecentrum och måste tas omhand i den fortsatta detaljerade planeringen. I planen säger vi att Östra Bangatan ska byggas om till en stadsgata som skulle bidra positivt till tillgängligheten till stadskärnan. I planförslaget har angöring för biltrafiken flyttats till Postterminalen



och till Östra Bangatan för att bland annat ge plats för vistelse och service för dem som reser. Prioriterade kollektivtrafikstråk (finns i planen) kan på sikt kan övergå i spårbunden trafik.

### **Resecentrum integrerat i stadsmiljön**

- Whites förslag är en favorit. Med öppna möjligheter och snyggt upplägg ger det Örebro den rätta känslan och charmen. Känns lockande!
- Det ser ut som att ni vill riva den gamla stationsbyggnaden. Låt bli med det! Nytt är fint, men det är mycket finare med de gamla fina husen.

Kommentar: Stationsbyggnaden ska vara kvar, men dess tillbyggnad skulle kunna rivas för att ge plats för andra viktiga resecentrumfunktioner.

### **Större resecentrum kring ett resetorg**

- Rundqvists idéer med mer grönområden och smarta gröna fasader är önskvärt! En satsning på solpaneler och energibesparande luftkonditionering i större byggnader.
- Berg CF Möllers förslag intressantast! Skapar hus och gator som kommer att stå sig i decennier. Lyft trafik o byggnader över järnvägen! Då slipper ni gräva ner jvg!

Kommentar: I planförslaget är det en förutsättning att järnvägen är kvar i ytläge. Att bygga över järnvägen och gator kan vara möjligt i framtiden i samband med att järnvägen byggs ut.

### **Allmänt kring passager**

- Förbättra sikten i korsningen Gustavsgatan/Nobelgatan. Möjlighet att ta sig under Nobellgatan utefter Centrumleden! Gångtiden över övergångsstället är på tok för kort.
- Det behövs ett ordentligt övergångsställe för cyklister och gångtrafikanter vid postterminalen.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Ett signalreglerat övergångsställe över Östra Bangatan vid Postterminalen finns med i detaljplanen för Postterminalen.

### **Östra Bangatan:**

- Positivt om den utvecklas som en grönare stadsgata.
- Tror inte på avsmalning av Östra Bangatan, trafikvolymen är för stor. Det kanske fungerar med dagens trafik men inte morgondagens. Kan omvandla dess gestaltning utan att minska kapacitet, ok att minska hastighet men inte kapacitet.
- Saknar en vettig analys av trafikflödet. På bilderna ser det ut som att ni vill reducera antal körfält för bilar på Östra Bangatan. Bilarna lär ju inte bli färre när Örebro växer och centrum förtätas!

Kommentar: I planförslaget ska Östra Bangatan bli en stadsgata med ungefär samma kapacitet för trafik som idag, dvs med samma antal körfält. Busstrafiken behöver prioriteras genom egna körfält på vissa sträckor.

### **Södra station**

- Behåll läget och utveckla Södra station. Låt det bli en bussförbindelse gärna via Ladugårdsängen-Sörbyängen till universitetet. En plats för rapbattles, skateparker eller freerunning parker?
- Korsningen för gångtrafikanter måste bli säkrare! Viktigt att tunneln blir bredare för cyklister och gångare, men även bilister.
- Är Södra station nödvändig?

Kommentar: I planförslaget är Södra station kvar som tågstation på ungefär samma plats med en ny säker gångpassage över spåren som ersätter dagens grindar och signal. Eugénparken utvecklas till en park för olika aktiviteter. Hagatunneln behöver byggas om med breda dubbelriktade gång- och cykelbanor. Förslaget på ny busslinje vidarebefordras till ansvariga för kollektivtrafiken. Södra station fyller en viktig funktion för pendlare och studerande ungdomar, och för besökare till Conventum. Med ökat tågresande i regionen ökar behovet av att ha två tågstopp i Örebro.

### Allmänna synpunkter

- En förändring i staden är välkommen och behövs nästan. Ett moderniserat samhälle innebär en förändring som kan göra att vi ser saker på ett nytt och fint sätt. Vill ha en grönare och öppnare stad, där människor ur olika generationer kan bo och leva tillsammans! Bevara parkerna. Bra med förnyelse! Äntligen ska kommunen modernisera city, bevara det fina i Örebro men med inslag av modernitet.
- Skapa interaktiv leplats-aktivitetsområde i närhet till centrum, typ spöklekplatsen i Varberg. Breda öppna gångvägar med god belysning men satsa på trevliga sittplatser att vila benen på som förhöjer ett omödat intryck.
- Bygg inga fler allt för färgade fasader och balkonger. Det räcker med rättscentrum. Lite mer känsla för den gamla staden skulle inte skada.
- Om kommunens vision med länspendel, utbyggd Nobelbana kommer det att på sikt krävas fler spår genom Örebro. Vore bra att redan nu reservera planer för dessa Järnvägsspår.
- Tänk på logistiken både lokalt och regionalt, alla ska inte till Örebro centrum utan vidare, till ex yttre industriområde, och då måste det finnas anslutningar.
- Gör ett kulturstråk längst banan plats för konsthall m.m. Ett kulturhus för alla.
- Satsa stort och gräv ner järnvägen. Ingen avskiljande barriär! Det skapar stor markyta för bostäder, kontor och fria ytor.
- Gör en Norra station för tåget vid Svampen terminalen. Ofta har lokalbussen gått när man kommer till Resecentrum.
- Glöm inte bort tunneln/tunnlarna mellan Tunnelgatan och Holmen. En mörk och obehaglig tunnel där bl.a. många skolbarn passerar varje dag.
- Stora ödsliga torgplatser i betong har och kommer troligen aldrig ge mervärden eller skapa attraktiv offentlig miljö.
- I en framtida miljökonsekvensbeskrivning bör ni betänka energiåtgång pga byggnadsval (stora öppna ytor är trevliga men leder till stora energiförluster pga värmeläckage). Tänk på risken med att transportera farligt gods i närheten av Svartån om det området byggs ut.
- Försök få igång öppna ytor för att förhindra "rackartyg". Undvik tunnlar, trappor och slutna rum. Vid Karlaparken och Vasatorget behövs det i första hand åtgärder.
- Dags att bygga mer på höjden inne i stan. Det är dags att sluta ta jordbruksmark i anspråk den kommer att behövas i framtiden.
- Ser mycket ofta hur folk korsar järnvägsspåret både barn, gående och släpande på cyklar. Tågen tutar ofta. En gångtunnel vore därför önskvärd vid den stängda överfarten vid Gustavsvik.

Kommentar: Vi tar höjd för att det kan behövas fler spår för persontrafiken i framtiden. Kommunfullmäktige beslutade 2012 att inte gräva ned den befintliga järnvägen i en tunnel, så därför utgår planeringen nu från att järnvägen är kvar i ytläge. I planen föreslår vi att tunneln vid Lillån och Tunnelgatan görs om så att den blir tryggare. Planen innehåller mycket byggbara ytor, där merparten av den nya bebyggelsen kan ha 6-10 våningar. Ett nytt stråk eller passage föreslås över eller under järnvägen vid Gustavsvik, men när den ska byggas framgår inte i planen.