

Programnämnd Samhällsbyggnad

Fördjupning av översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik, Örebro kommun

Sammanfattning

Fördjupning av översiktsplanen för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik beskriver behovet av utveckling och bevarande i området, markanvändningen och förändringar i närtid och i framtiden. Planen innehåller förslag på ny bebyggelse, parkering, gång- och cykelstråk, andra trafiklösningar, kopplingar över eller under järnvägen, grönområden, parker samt mer ingående idéer för resecentrum, Södra station och Vasatorget. Planen visar också hur en utbyggnad av järnvägen kan möjliggöras för framtiden. Planen ska nu antas av kommunfullmäktige.

Beslutsunderlag

- Fördjupning av översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Samrådsredogörelse

Förslag till beslut

Örebro stadsbyggnad föreslår Programnämnd Samhällsbyggnad att besluta enligt följande:

- Fördjupning av översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik godkänns och överlämnas till kommunfullmäktige för antagande.

Ärendet

Kommunen vill utveckla området längs järnvägen, minska järnvägens störningar och barriäreffekt och att höja kvaliteten och öka utrymmet på resecentrum. En fördjupning av översiktsplanen har tagits fram som beskriver behovet av utveckling och bevarande i området, markanvändningen och förändringar på kort och längre sikt. Fördjupningen av översiktsplanen ska vara vägledande för kommande beslut och planer. Planen omfattar området längs järnvägen och Östra Bangatan mellan Gustavsvik och Svampen. Dessutom ingår delar av Gustavsviksområdet, Aspholmen, trafikapparaten runt Södra infarten, området vid nuvarande godsterminalen vid Svampen och Holmens verksamhetsområde fram till Lillån. Planen har sin tyngdpunkt och behandlas mer detaljerat i området mellan Södra station och Resecentrum.

Planen visar var vi vill vara om 20 år (år 2035). Många projekt kommer emellertid att genomföras i närtid, inom de närmaste 10 åren. För att peka ut riktningen i framtiden, efter 2035, finns ytterligare ett tidsperspektiv 20-50 år som utgår från utvecklingen av järnvägen och behovet av snabb

tågförbindelse mellan Oslo, Örebro och Stockholm och ökad pendling västerut mot Karlskoga och Karlstad. En sådan ny tågförbindelse kan kräva fler järnvägsspår genom Örebro. Kommunens strategi är att på sikt flytta godstrafiken till ett yttre godsspår utanför staden. Det kan ge mer byggbara ytor på grund av mindre skyddsavstånd och buller.

Planen innehåller förslag på ny bebyggelse och parkering, nya gång- och cykelstråk och andra trafiklösningar, nya kopplingar över eller under järnvägen, nya grönområden, parker, platser och torg. Planen visar också hur en utbyggnad av järnvägen ska vara möjlig i framtiden. Två övergripande ställningstaganden är att järnvägen ska vara kvar i ytläge (Kommunfullmäktige 2012-06-20, § 184) och att Östra Bangatan inte ska grävas ned i tunnel.

På resecentrum föreslås mer cykelparkering, kanske i form av cykelgarage, utökade vistelseytor samt taxiplatser och busshållplatser längs Östra Bangatan. En byggbar yta för service, hotell och kontor finns i det nordöstra hörnet. En större ombyggnad av resecentrum, som även kan omfatta busstorget och spårområdet, kan ske i framtiden ihop med en utbyggnad av järnvägen. Södra station utvecklas som tågstation med en ny planskild passage över spåren. En byggbar yta för kontor finns söder om Eugén-parken. Eugénparken och Väståpark utvecklas som parker. Vasatorget kan kompletteras med viss bebyggelse, t.ex. en paviljong, och även tillföras andra aktiviteter.

Om en fördjupning av översiktsplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt Plan- och bygglagen ska kommunen ta fram en miljökonsekvensbeskrivning (PBL 3:8 och MB 6 kap.). Miljöbedömningen har gjorts med hjälp av checklista och slutsatsen är att en miljökonsekvensbeskrivning behövs. Efter samråd med länsstyrelsen har den avgränsats till att handla om följande:

- Risker (risker avseende farligt gods, förorenad mark och översvämning)
- Lokala störningar (risk för lokala störningar från verksamheter samt buller från tåg och trafik)
- Miljö kvalitetsnormer för luft
- Strandskydd

Planen ska nu antas av kommunfullmäktige enligt Plan- och bygglagen 3:19.

För att förverkliga planen och komma vidare i stadsutvecklingen ska fortsatt arbete med järnvägsområdet bedrivas i sex delprojekt: Söder om södra station (delar av Aspholmen och Gustavsvik), Södra station, Vasatorget, Resecentrum inklusive postterminalen, Norr om resecentrum (Svampen-terminalen och del av Holmen) samt Östra Bangatan. Av dessa projekt ska Södra station starta först och därmed ha högst prioritet. Projektet Pulsåder i den hållbara staden, som varit arbetsnamnet för arbetet med järnvägsområdet, blir fortsatt forum för samordning av delprojekten.

Beredning

Projektet Pulsåder i den hållbara staden har en politisk styrgrupp och en ledningsgrupp med tjänstemän som haft regelbundna möten sedan 2011.

Medborgardialog i tidigt skede februari-augusti 2013. Våren 2012 samlades synpunkter in inför beslut om järnvägens höjdläge.

Förslag till fördjupning av översiktsplanen var utskickad på samråd från november 2013 till januari 2014. Se samrådsredogörelsen.

Planförslaget var sedan utställt för granskning i enlighet med bestämmelserna i 3 kap. 24§ under tiden 21 augusti- 21 oktober 2014. Meddelande om granskningen har sänts till cirka 80 myndigheter, regionala organisationer, fastighetsägare, grannkommuner och intresseföreningar, samt till ca 140 privatpersoner som tidigare har lämnat synpunkter. Granskningshandlingarna fanns tillgängliga på orebro.se, Stadsbiblioteket och Servicecenter.

Inkomna yttranden

Inkomna yttranden med kommentarer samt en sammanställning över ändringar i planhandlingen som dessa gett upphov till, se bilaga.

Konsekvenser

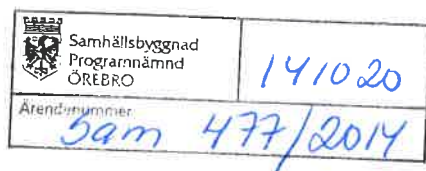
Konsekvenser beskrivs i planhandlingen kapitel 8 och 9, samt i Miljökonsekvensbeskrivningen.

Anita Iversen, planstrateg översiktlig planering



Länsstyrelsen
Örebro län

Camilla Lund
Direkt: 010-224 84 72
camilla.lund@lansstyrelsen.se



GRANSKNINGSYTTRANDE
2014-10-17 Dnr: 401-4735-2014

Örebro kommun
Programnämnd Samhällsbyggnad
Box 30000
701 35 ÖREBRO

Bilagor:

1. Trafikverkets yttrande

Fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik, Örebro kommun

Fördjupningen av översiktsplanen (FÖP) har överlämnats till Länsstyrelsen i enlighet med 3 kap. 24 § plan- och bygglagen (PBL). Länsstyrelsen har beretts tillfälle att lämna synpunkter.

Länsstyrelsens sammanfattande synpunkter

Länsstyrelsen anser att FÖP:en kan fungera som ett bra underlag vid kommande planläggning, lovgivning och tillståndsprövning inom området. Länsstyrelsen anser att synpunkterna som framfördes vid samrådet har beaktats och tillgodosetts i planen och är särskilt positiv till kapitlet "Så här kan platserna i järnvägsområdet se ut" som på ett tydligt sätt illustrerar kommunens viljeinriktning. Länsstyrelsens kvarstående synpunkter redovisas nedan.

Riksintressen

Område av riksintresse för anläggningar för kommunikationer

Det område som reserveras för framtida spårutveckling genom staden (västra sidan om befintliga spår) är tillräckligt för att tillgodose riksintresset för järnväg.

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

Länsstyrelsen anser att det är positivt att FÖP:en redovisar olika typer av störningar och risker som behöver beaktas i kommande planläggning. Planen är generellt hållen i dessa frågor och hänvisar i stor utsträckning till olika utredningsbehov och rekommendationer. Länsstyrelsen delar kommunens ställningstagande att de utredningsbehov och rekommendationer som anges i planen ska följas vid efterkommande planering. Planen har dock tydliggjorts för de markanvändningar som föreslås och Länsstyrelsen är i detta sammanhang positiv till att bostadsbebyggelse inte föreslås i omedelbar närhet till järnvägen.



Länsstyrelsen
Örebro län

GRANSKNINGSYTTRANDE

2014-10-17

Dnr: 401-4735-2014

Länsstyrelsen delar Trafikverkets åsikt om att en riskanalys för hela järnvägens genomfart i Örebro skulle vara ett bra stöd i det fortsatta arbetet och vid kommande planläggning. Länsstyrelsen delar även Trafikverkets synpunkt om att det bör tydliggöras att det skyddsavstånd på 30 meter som bevakas vid nybyggnation vid järnvägen även ligger till grund för bedömning om lämplig verksamhet vid ändrad användning av befintliga byggnader.

Statliga intressen

Transportsystem

Se bifogat yttrande från Trafikverket.

I detta ärende har länsrådet Kjell Unevik beslutat. I handläggningen har också bitr. länsarkitekt Lena Lundkvist deltagit och samhällsplanerare Camilla Lund varit föredragande.


Kjell Unevik


Camilla Lund

Ärendenummer
TRV 2014/62847
Ert ärendenummer
SAM 477/2014

Dokumentdatum
2014-10-13
Sidor
1(1)



Örebro kommun
Programnämnd Samhällsbyggnad
Box 30000
701 35 Örebro

Kopia till:
Länsstyrelsen Örebro län

Granskningshandling

Fördjupad översiktsplan för Järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik

Trafikverket lämnade i samrådsskedet ett yttrande över planförslaget. Synpunkterna i yttrandet har bemötts i samrådsredogörelsen.

Efter att ha tagit del av granskningshandlingen önskar vi föra fram nedanstående.

Skyddsavstånd ny bebyggelse - järnväg

Trafikverket vill uppmärksamma att det skyddsavstånd på 30 meter som vi bevakar utmed järnvägen i samband med nybyggnation, även ligger till grund för bedömning om lämplig lokalisering av verksamhet vid ändrad användning av befintliga byggnader.

Vi ser gärna ett framtagande av en riskanalys för järnvägens genomfart i Örebro (se Nerikes Brandkärs samrådsutlåtande), vilket skulle vara ett viktigt stöd i det fortsatta arbetet med framtagande av nya eller reviderade detaljplaner för området längs järnvägen.

Det område som reserveras för framtida spårutveckling (västra sidan om befintliga spår) genom staden är tillräckligt för att fortsatt tillgodose riksintresset järnväg i planområdet.

Fortsatt arbete

Möjligheten för Örebro att nyttja markytor längs järnvägen tydliggörs genom den spårlösning som förordas i nu pågående åtgärdsvalsstudie för Örebro bangård, studie beräknas klar under hösten 2014. I detta skede stämmer granskningshandling väl med intentionerna i Åtgärdsvalsstudien. Trafikverket välkomnar ett fortsatt samarbete i och kring kommande delprojekt för genomförande av FÖP och kommande detaljplanearbete för att skapa lösningar enligt planen och förtätning av staden och som tillgodoser Riksintresset järnväg och minsta avstånd till bebyggelse och bullerproblematiken.

Trafikverket kan inte idag, utifrån de brister och behov som bl a åtgärdsvalsstudie för Örebro bangård hanterat, ta ställning i frågan om, när eller hur en framtida godstrafik ska passera Örebro i ett sk yttre godsspår.

Trafikverket Region Öst


Mikael Klingstedt
Enhetschef Samhällsbehov

Trafikverket
Box 1140
631 80 Eskilstuna
Besöksadress: Tullgatan 8

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Catrin Englund
Samhällsbehov
Direkt: 010-123 57 88
Mobil: 076-811 30 10
catrin.englund@trafikverket.se

Kommentar till länsstyrelsens yttrande

Angående riskanalys för hela järnvägssträckningen genom Örebro. Vi vet redan utifrån de riskutredningar som gjorts i detaljplanearbete för Postterminalen och Gustavsvik och den riskutredning som gjorts för järnvägen genom Kumla att en sådan generell riskutredning skulle påvisa ungefär det som fördjupade översiktsplanen anger, att risken är oacceptabelt hög och byggnation därför inte kan göras inom ca 30 meter från spåret och att riskreducerande åtgärder behövs vid byggnation närmare än ca 70 meter från spåret. Behovet av sådana åtgärder och möjligheten att då minska skyddsavståndet är beroende av vad man bygger, hur det används och hur det utformas, vilket vi inte vet förrän ett konkret projekt utformas. Därför behöver riskutredningar göras för varje projekt i detaljplaneskedet. Det kan ändå finnas viss nytta med en generell utredning men Örebro kommun har inte beslutat om en sådan kommer att tas fram.


Ärendenummer
TRV 2014/62847
Ert ärendenummer
SAM 477/2014

Dokumentdatum
2014-10-13
Sidor
1(1)



Örebro kommun
Programnämnd Samhällsbyggnad
Box 30000
701 35 Örebro

Kopia till:
Länsstyrelsen Örebro

 Samhällsbyggnad Programnämnd ÖREBRO	141016
Ärendenummer: Sam 477/2014	

Granskningshandling

Fördjupad översiktsplan för Järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik

Trafikverket lämnade i samrådsskedet ett yttrande över planförslaget. Synpunkterna i yttrandet har bemötts i samrådsredogörelsen.

Efter att ha tagit del av granskningshandlingen önskar vi föra fram nedanstående.

Skyddsavstånd ny bebyggelse - järnväg

Trafikverket vill uppmärksamma att det skyddsavstånd på 30 meter som vi bevakar utmed järnvägen i samband med nybyggnation, även ligger till grund för bedömning om lämplig lokalisering av verksamhet vid ändrad användning av befintliga byggnader.

Vi ser gärna ett framtagande av en riskanalys för järnvägens genomfart i Örebro (se Nerikes Brandkärs samrådsutlåtande), vilket skulle vara ett viktigt stöd i det fortsatta arbetet med framtagande av nya eller reviderade detaljplaner för området längs järnvägen.

Det område som reserveras för framtida spårutveckling (västra sidan om befintliga spår) genom staden är tillräckligt för att fortsatt tillgodose riksintresset järnväg i planområdet.

Fortsatt arbete

Möjligheten för Örebro att nyttja markytor längs järnvägen tydliggörs genom den spårlösning som förordas i nu pågående åtgärdsvalsstudie för Örebro bangård, studie beräknas klar under hösten 2014. I detta skede stämmer granskningshandling väl med intentionerna i Åtgärdsvalsstudien. Trafikverket välkomnar ett fortsatt samarbete i och kring kommande delprojekt för genomförande av FÖP och kommande detaljplanearbete för att skapa lösningar enligt planen och förtätning av staden och som tillgodoser Riksintresset järnväg och minsta avstånd till bebyggelse och bullerproblematiken.

Trafikverket kan inte idag, utifrån de brister och behov som bl a åtgärdsvalsstudie för Örebro bangård hanterat, ta ställning i frågan om, när eller hur en framtida godstrafik ska passera Örebro i ett sk yttre godsspår.

Trafikverket Region Öst


Mikael Klingstedt
Enhetschef Samhällsbehov

Kommentar till Trafikverkets yttrande

Kommunen har noterat Trafikverkets inställning till riskavstånd på 30 meter vid ändrad användning av befintliga byggnader. Vi kommer att göra separata riskanalyser för respektive detaljplan och säkerhet är även en aspekt som behandlas i bygglovprövningar.

Angående riskanalys för hela järnvägssträckningen genom Örebro. Vi vet redan utifrån de riskutredningar som gjorts i detaljplanearbete för Postterminalen och Gustavsvik och den riskutredning som gjorts för järnvägen genom Kumla att en sådan generell riskutredning skulle påvisa ungefär det som fördjupade översiktsplanen anger, att risken är oacceptabelt hög och byggnation därför inte kan göras inom ca 30 meter från spåret och att riskreducerande åtgärder behövs vid byggnation närmare än ca 70 meter från spåret. Behovet av sådana åtgärder och möjligheten att då minska skyddsavståndet är beroende av vad man bygger, hur det används och hur det utformas, vilket vi inte vet förrän ett konkret projekt utformas. Därför behöver riskutredningar göras för varje projekt i detaljplaneskedet. Det kan ändå finnas viss nytta med en generell utredning men Örebro kommun har inte beslutat om en sådan kommer att tas fram.

Angående åtgärdsvalsstudien som kom efter att fördjupningen av översiktsplanen fått sin form så har mer information om planerade åtgärder på järnvägen nu inarbetats i planhandlingen.



Yttrande avseende utställningshandling för *"Fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik"*, Örebro kommun.

Sammanfattning

Det utställda förslaget bedöms vara en bra utställningshandling till fördjupad översiktsplan (FÖP) för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik. Många av de synpunkter som Regionförbundet lyfte under samrådsskedet har beaktats i det reviderade planförslaget. Flera av kommunens ställningstaganden anknyter till mål i den regionala utvecklingsstrategin (RUS) och i regional översiktlig planering (RÖP).

Regionförbundets mening är dock att kommunen i fortsatt arbete med FÖP:en ytterligare kan förtydliga ställningstaganden och frågor med regional och nationell inriktning.

Allmänna synpunkter

Det utställda förslaget har i väsentliga delar kompletterats och justerats i linje med regionförbundets synpunkter i samrådsskedet. Som exempel kan nämnas att planförslagets syfte kompletterades 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. Planens tidsperspektiv har även tillförts ett nytt framtidsperspektiv, efter år 2035, för att bättre matcha järnvägens framtida utveckling. Detta gör det möjligt att bättre och tydligare kunna samordna Trafikverkets planering inom åtgärdsvalsstudien kring Örebro C och Örebro S och kommunens övergripande fysiska planering.

Vår samlade bedömning är därmed att merparten av de synpunkter som regionförbundet lagt i samrådsskedet har beaktats och utvecklats vidare i det utställda förslaget, men att ytterligare förtydliganden och konkretiseringar bör göras i vissa delar som framgår i nästa avsnitt.



Granskning mot bakgrund av regionala mål och riktlinjer

Utställningshandlingen innehåller beskrivning av de behov som uppstår via en utvecklad järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm. Regionförbundet ser fortfarande visst kompletteringsbehov gällande denna aspekt och önskar att beskrivningen tydliggörs (både avseende text och kartunderlag).

Vidare nämns det, under avsnitt *Behov av andra analyser* (s.79), att analyser behövs av hur pendlingen till länets och regionens tätorter påverkas och hur förslaget kan bidra till nationell tillväxt, exempelvis avseende betydelse för de olika alternativen i planförslaget om Örebro blir en regional/nationell resenod i stråket Stockholm-Oslo. Dessa frågor är mycket omfattande och svåra att hantera enbart i en FÖP. Kommunen bör dock tydliggöra på vilket sätt och när i planeringsarbetet man avser att analysera dessa aspekter mer noggrant.

Regionförbundet bedömer det som mycket viktigt att kommunen ytterligare försöker integrera FÖP:ens mål och resultat i ett större planeringssammanhang. Under samrådsskedet nämnde regionförbundet det pågående samarbetet i Mälardalen med *"En Bättre Sits"* och utökad samverkan avseende regional tågtrafik inom MÅLAB, *"Ny trafik 2017"*. Dessa nämns inte i planförslaget.

Nobelbanan och åtgärdsvalsstudien kring Örebro C och Örebro S samt dess beröringspunkter till FÖP:en belyses till viss mån i planförslaget. Regionförbundet bedömer att planförslaget fortfarande inte belyser dessa frågor tillräckligt tydligt. Exempelvis behandlas frågan kring ett tredje järnvägsspår över Svartån inte alls trots dess avgörande betydelse för en kapacitetshöjning i linje med vad som kan krävas i framtiden. FÖP:ens samlade planområde är av central betydelse för att kunna möta ökat regionalt och nationellt resande och att kunna nå ambitionen om en sammanhållen arbetsmarknadsregion i Örebro län.

I kartunderlaget tillhörande planförslaget redovisas mark som är avsett för en utbyggnad av järnvägsinfrastrukturen (*"mark reserverad för att inte omöjliggöra fler spår"*, jmf. samlingskarta s.16). Generellt ser Regionförbundet positivt på ställningstagandet och att kommunen planerar för att alla tåg även i framtiden ska kunna passera de centrala delarna i Örebro med stopp vid både Södra station och Örebro Resecentrum och inte vid en satellitstation utanför stadskärnan (s.17). Däremot bedömer vi att formuleringen bör skärpas i rubricering av avsnittet i planhandlingen. Förslagsvis till; *"möjliggöra flera spår"* genom Örebros centrala delar.

Planförslaget markerar skillnad mellan verksamheter med lång- och kortsiktig användning längst spårområdet för att kunna använda en del mark tills dess utbyggnad av infrastruktur påbörjas. Regionförbundet anser att kartunderlaget kan förtydligas, främst avseende färgval av områden för olika



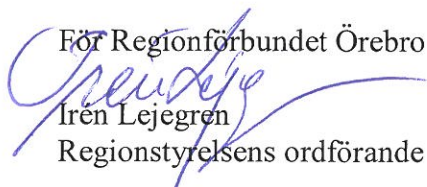
markanvändning. Vidare kan en tematisk, detaljerad karta kring spårområdet, avstämd med resultaten från åtgärdsvalsstudien, vara till hjälp och stöd för vidare planeringsarbete kring Nobelbanan och andra regionala och interregionala samarbeten.

Ett tydligt lokalt/kommunalt planeringsunderlag gör det enklare att argumentera för prioritering av utbyggnad av en snabb järnväg i stråket Oslo-Stockholm i det nationella och internationella planeringssystemet för transportinfrastruktur.

Enligt utställningshandlingen avser kommunen att bibehålla ett markreservat i kommunens översiktplan för ett yttre järnvägsspår för gods väster om Örebro tätort. Regionförbundet noterar kommunens önskan om färre störningar och minskade risker från tågtrafiken och kommunens beskrivning av positiva effekter för områden nära befintlig central järnvägssträckning. Parallella järnvägssträckningar, dvs. sträckningar både genom och runt en tätort, som kommunen har reserverat mark för är mycket ovanligt i Sverige.

Att genomföra planer på nytt Resecentrum i Örebro och vid Södra station med förstärkning av järnvägskapaciteten för framtida behov och att samtidigt föreslå ett nytt godsstråk väster om staden skulle sannolikt innebära för omfattande kostnader för att detta verkligen kan komma att genomföras. Dessutom genomförs en åtgärdsvalsstudie för Örebro C och Örebro S där godstrafik genom staden t.o.m. 2050 är en förutsättning.

Kommunen bör förtydliga sitt ställningstagande i FÖP:en avseende markreservatet och hänföra frågan om markreservatet för nytt godsspår till översyn av kommunens översiktplan.

För Regionförbundet Örebro län

Irén Lejegren
Regionstyrelsens ordförande

Kommentar till Regionförbundets yttrande

Formuleringen ”inte omöjliggöra fler spår” kom sig av att ett genomförande låg bortom planens tidshorisont, men vi håller med om att det var ett för passivt uttryck och inte speglar kommunens ambitioner för höghastighetsspår, så detta är ändrat i planhandlingen.

Eftersom granskningsversionen av fördjupningen av översiktsplanen arbetades fram innan vi tagit del av remissversionerna av Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för Örebro C och Örebro S och funktionsutredning för Örebro Södra depåanslutning, är det naturligt att planhandlingen saknade viss information som har framkommit i dessa, vilket nu är åtgärdat även om fördjupningen av översiktsplanen behandlar hela området på en mer övergripande nivå och inte innehåller lika mycket information och detaljer om järnvägsanläggningen som Trafikverkets handlingar gör. Att varken åtgärdsvalsstudien eller funktionsutredningen är fastslagna ännu är ytterligare en anledning till att vi inte valt ha med detaljerade spårkartor i planhandlingen. Däremot hänvisar vi nu till åtgärdsvalsstudien i planhandlingen.

Örebro kommun har i sitt remissvar till Trafikverket samtyckt till det alternativ 1A som Trafikverket lägger fram i sitt förslag till åtgärdsvalsstudie, med reservation för svårigheten att ta ställning då utredningen saknar saknar tillräckliga motiv för både valda och bortvalda förslag till åtgärder, belysning av ekonomiska faktorer samt en vidare analys av trafikverkets prognos i förhållande till kommunens mål om resandeökning samt trafikoperatörernas målbild. Att möjliggöra utbyggnad av järnvägen genom staden för att möta ett kanske tredubblat resande till år 2030 är ett av syftena med fördjupningen av översiktsplanen. Kommunen har dessutom som strategi att se till att det är möjligt att i en längre framtid flytta ut godstrafiken till ett yttre godsspår genom att skapa ett reservat för en sådan järnväg.



Örebro kommun
samhallsbyggnad@orebro.se

Yttrande över Fördjupad översiktsplan för järnvägs- området mellan Svampen och Gustavsvik – granskningshandling

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten tackar för att ha fått möjlighet att lämna synpunkter på granskningshandlingen Fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik.

Kollektivtrafikmyndigheten deltog tidigare i samrådet kring planförslaget.

Vi vill återigen betona att det område som omfattas av planförslaget är angeläget för kollektivtrafikmyndigheten, då det dels omfattar två av länets viktigaste bytespunkter för kollektivtrafiken, dels omfattar gator som i mycket stor omfattning trafikeras med bussar.

För några av kollektivtrafikmyndighetens största utmaningar är den översiktliga planeringen för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik helt avgörande. Det handlar bland annat om att järnvägen och de två stationerna ska ha sådan kapacitet att resandet kan tredubblas fram till år 2030. Att kapaciteten för anslutande resor (cykelparkeringar, gc-stråk, etc) är anpassad för denna utveckling. Att resecentrum klarar att möta en framtida expansion av busstrafiken. Att framkomligheten för bussarna bidrar till kortare restider.

Övergripande synpunkter

Järnvägens kapacitet

Mot bakgrund av vårt tidigare yttrande anser vi nu att planförslaget väl tar hänsyn till hur man kan tillgodose framtida kapacitetsbehov för järnvägen. Den mark som i den fördjupade översiktsplanen tillskrivs för järnvägsändamål tar nu hänsyn till de kapacitetsbehov som klargjorts i Trafikverkets förslag till åtgärdsvalsstudie. Vi upplever därför att kommunens ställningstagande blir otydligt när man vidhåller att ett godsstråk för järnvägen ska finnas kvar utanför staden.

Kollektivtrafikmyndigheten har i princip inga invändningar mot en sådan lösning. Dock torde det behov av ytterligare spårkapacitet genom staden,



som klargörs i åtgärdsvalsstudien, begränsas om godstrafiken samtidigt flyttas ut från staden.

Såväl Örebro kommun som kollektivtrafikmyndigheten bedömer att tågresandet kommer att tredubblas till år 2030. Kommunen behöver därför klargöra vilket alternativ man avser att medverka till, så att vi har en tillräcklig spårkapacitet till år 2030.

Restider med buss (restidskvot)

I samrådet påpekade vi att planen skulle stärkas om den kompletterades med ett mål om att utformningen av gator/vägar skulle bidra till att det maximalt tar 1,5 gång så lång tid att resa med stadsbuss som bil, samt att det tar maximalt tar 1,2 gång så lång tid att resa med expressbuss som bil. Vi noterar att synpunkten delvis har beaktats. Vi ser gärna också att planen klargör att målstandard för restidskvot på de gator som trafikeras med expressbuss ska vara 1,2. I samrådsredogörelsen anger Örebro kommun att det inte behövs så detaljerade mål, då man menar att planen endast delvis kan bidra till att målet nås. Kollektivtrafikmyndigheten menar tvärtom att planen är av helt avgörande betydelse för huruvida expressbussarnas restidskvoter ska kunna nås. En restidskvot om 1,2 är i de flesta fall inget bekymmer på större vägar och i mindre orter. Däremot är bussarnas framkomlighet påtagligt begränsad inom det aktuella planområdet. Det är därför mycket angeläget att det beskrivs hur gatorna kan utformas för att expressbussarna ska klara sin restidskvot.


Busskörfält

Kollektivtrafikmyndigheten är positiva till att det klargjort att det ska finnas möjlighet till busskörfält längs Östra Bangatan/Södra infarten. Vi anser dock att det är befogat med busskörfält även i snittet mellan Nygatan och Östra Nobelgatan.

Flexibla hållplatslägen

På s. 38 anges att en förutsättning vid planering av bussterminalen vid resecentrum ska vara aktiv styrning av bussarna till flexibla hållplatslägen. Kollektivtrafikmyndigheten är positivt inställda till detta ställningstagande.

För Örebro läns landsting


Marie-Louise Forsberg-Fransson
Landstingsstyrelsens ordförande



Rickard Simonsson
Landstingsdirektör



Örebro kommun
samhallsbyggnad@orebro.se

Yttrande över Fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik - granskningshandling

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten tackar för att ha fått möjlighet att lämna synpunkter på granskningshandlingen Fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik.

Kollektivtrafikmyndigheten deltog tidigare i samrådet kring planförslaget.

Vi vill återigen betona att det område som omfattas av planförslaget är angeläget för kollektivtrafikmyndigheten, då det dels omfattar två av länets viktigaste bytespunkter för kollektivtrafiken, dels omfattar gator som i mycket stor omfattning trafikeras med bussar.

För några av kollektivtrafikmyndighetens största utmaningar är den översiktliga planeringen för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik helt avgörande. Det handlar bland annat om att järnvägen och de två stationerna ska ha sådan kapacitet att resandet kan tredubblas fram till år 2030. Att kapaciteten för anslutande resor (cykelparkeringar, gc-stråk, etc) är anpassad för denna utveckling. Att resecentrum klarar att möta en framtida expansion av busstrafiken. Att framkomligheten för bussarna bidrar till kortare restider.

Övergripande synpunkter

Järnvägens kapacitet

Mot bakgrund av vårt tidigare yttrande anser vi nu att planförslaget väl tar hänsyn till hur man kan tillgodose framtida kapacitetsbehov för järnvägen. Den mark som i den fördjupade översiktsplanen tillskrivs för järnvägsändamål tar nu hänsyn till de kapacitetsbehov som klargjorts i Trafikverkets förslag till åtgärdsvalsstudie. Vi upplever därför att kommunens ställningstagande blir otydligt när man vidhåller att ett godsstråk för järnvägen ska finnas kvar utanför staden.

Kollektivtrafikmyndigheten har i princip inga invändningar mot en sådan lösning. Dock torde det behov av ytterligare spårkapacitet genom staden,



TJÄNSTESTÄLLE, HANDLÄGGARE
Fredrik Eliasson

DATUM
2014-09-24

BETECKNING
14OLL4421

som klargörs i åtgärdsvalsstudien, begränsas om godstrafiken samtidigt flyttas ut från staden.

Såväl Örebro kommun som kollektivtrafikmyndigheten bedömer att tågresandet kommer att tredubblas till år 2030. Kommunen behöver därför klargöra vilket alternativ man avser att medverka till, så att vi har en tillräcklig spårkapacitet till år 2030.

Restider med buss (restidskvot)

I samrådet påpekade vi att planen skulle stärkas om den kompletterades med ett mål om att utformningen av gator/vägar skulle bidra till att det maximalt tar 1,5 gång så lång tid att resa med stadsbuss som bil, samt att det tar maximalt tar 1,2 gång så lång tid att resa med expressbuss som bil. Vi noterar att synpunkten delvis har beaktats. Vi ser gärna också att planen klargör att målstandard för restidskvot på de gator som trafikeras med expressbuss ska vara 1,2. I samrådsredogörelsen anger Örebro kommun att det inte behövs så detaljerade mål, då man menar att planen endast delvis kan bidra till att målet nås. Kollektivtrafikmyndigheten menar tvärtom att planen är av helt avgörande betydelse för huruvida expressbussarnas restidskvoter ska kunna nås. En restidskvot om 1,2 är i de flesta fall inget bekymmer på större vägar och i mindre orter. Däremot är bussarnas framkomlighet påtagligt begränsad inom det aktuella planområdet. Det är därför mycket angeläget att det beskrivs hur gatorna kan utformas för att expressbussarna ska klara sin restidskvot.

Busskörfält

Kollektivtrafikmyndigheten är positiva till att det klargjort att det ska finnas möjlighet till busskörfält längs Östra Bangatan/Södra infarten. Vi anser dock att det är befogat med busskörfält även i snittet mellan Nygatan och Östra Nobelgatan.

Flexibla hållplatslägen

På s. 38 anges att en förutsättning vid planering av bussterminalen vid resecentrum ska vara aktiv styrning av bussarna till flexibla hållplatslägen. Kollektivtrafikmyndigheten är positivt inställda till detta ställningstagande.

Jonas Karlsson
Ordförande i nämnden för trafik, miljö och service

Kommentar till Örebro läns landstings yttranden

Örebro kommun har i sitt remissvar till Trafikverket samtyckt till det alternativ 1A som Trafikverket lägger fram i sitt förslag till åtgärdsvalsstudie, med reservation för svårigheten att ta ställning då utredningen saknar saknar tillräckliga motiv för både valda och bortvalda förslag till åtgärder, belysning av ekonomiska faktorer samt en vidare analys av trafikverkets prognos i förhållande till kommunens mål om resandeökning samt trafikoperatörernas målbild. Att möjliggöra utbyggnad av järnvägen genom staden för att möta ett kanske tredubblat resande till år 2030 är ett av syftena med fördjupningen av översiktsplanen. Kommunen har dessutom som strategi att se till att det är möjligt att i en längre framtid flytta ut godstrafiken till ett yttre godsspår genom att skapa ett reservat för en sådan järnväg.

Angående restidskvoter finns ett nyantaget Trafikprogram för Örebro kommun, vars utgångspunkter och principer ska uppfyllas även av fördjupningen av översiktsplanen.

Frågan om busskörfält på Östra Bangatan har omformulerats i planhandlingen då det var något otydligt i granskningshandlingen.



Datum
2014-09-27

1(1)

Handläggare
Ulf Smedberg
Vår beteckning
250-2013-01120-6

Örebro Kommun Stadsbyggnad
Programnämnd samhällsbyggnad
Box 30000
701 35 Örebro

Yttrande; Granskning av fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik

Med anledning av begärt yttrande angående granskning av fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik (ert dnr: Sam 477/2014) får jag meddela följande synpunkter från Nerikes Brandkår:

Då avsikten med planen är att förtäta och öka nyttjandegraden av marken i anslutning till järnvägen måste en riskanalys tas fram.

Riskanalysen ska redovisa möjliga olycksscenarioer till sin sannolikhet och konsekvens samt förslag till skadeavhjälpanande åtgärder för att risknivån ska minska till en acceptabel nivå. Riskanalysen ska behandla såväl den individ- som samhällsrisk som förtätningen innebär. Riskanalysen bör utföras av person med dokumenterad kompetens och erfarenhet av liknande uppdrag.

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.

.....
Ulf Smedberg
Vice Brandchef
Tel: 019-20 86 62

Kommentar till Nerikes Brandkårs yttrande

Angående riskanalys för hela järnvägssträckningen genom Örebro. Vi vet redan utifrån de riskutredningar som gjorts i detaljplanearbete för Postterminalen och Gustavsvik och den riskutredning som gjorts för järnvägen genom Kumla att en sådan generell riskutredning skulle påvisa ungefär det som fördjupade översiktsplanen anger, att risken är oacceptabelt hög och byggnation därför inte kan göras inom ca 30 meter från spåret och att riskreducerande åtgärder behövs vid byggnation närmare än ca 70 meter från spåret. Behovet av sådana åtgärder och möjligheten att då minska skyddsavståndet är beroende av vad man bygger, hur det används och hur det utformas, vilket vi inte vet förrän ett konkret projekt utformas. Därför behöver riskutredningar göras för varje projekt i detaljplaneskedet. Det kan ändå finnas viss nytta med en generell utredning men Örebro kommun har inte beslutat om en sådan kommer att tas fram.



Ert tjänsteställe, handläggare

Länsstyrelsen i Örebro län
Camilla Lund

Ert datum

2014-08-25

Er beteckning

-

Vårt tjänsteställe, handläggare

Emelie Aspeheim-Spreizer, 08-788 84 40,
Emelie.Aspeheim-Spreizer@mil.se

Vårt föregående datum

2013-12-03

Vår föregående beteckning

FM2013-3342:3

**Granskning av fördjupad översiktsplan för
järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsik, Örebro
kommun, Örebro län**

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Andersson, Karl-Anders

Ställföreträdande chef, Produktionsledningens infrastrukturavdelning

Handlingen är fastställd i Försvarsmaktens elektroniska dokument- och ärendehanteringssystem.

Sändlista

Länsstyrelsen i Örebro län

orebro@lansstyrelsen.se

För kännedom

FMTM

Örebro kommun

kommun@orebro.se

(EAS)

Postadress

Högkvarteret

107 85 Stockholm

Besöksadress

Lidingövägen 24

Telefon

08-788 75 00

Telefax

08-788 77 78

E-post, Internet

exp-hkv@mil.se

www.forsvarsmakten.se/hkv

Örebro kommun
Stadsbyggnad
Box 30044
701 35 Örebro

E.ON Sverige AB (Publ)

205 09 Malmö
www.eon.se

Lina Longchamps
Tel 040-25 51 32
Mob: 070-677 81 32
Fax 040-25 52 17
lina.longchamps@eon.se

Malmö 2014-10-15

Yttrande över fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik: Granskning

E.ON har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerade ärende. På uppdrag av E.ON Elnät Sverige AB och E.ON Värme Sverige AB vidhåller de synpunkter som vi framfört i samrådsskedet och har inget ytterligare att tillägga.

Med vänlig hälsning

E.ON Sverige AB (Publ)
Markjuridik

Lina Longchamps



Kommentar till E.ON:s yttrande

I samrådet framförde E.ON information om de viktiga ledningar som finns i planområdet och som korsar järnvägen. Den fortsatta detaljplaneringen 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.

Örebro Kommun
Programnämnd, stadsbyggnadskontoret
Box 30000
701 35 Örebro

Contact
Andreas Johansson
070-671 51 88
Andreas.johansson@teliasonera.com

**Ang: Samråd, Fördjupad översiktsplan för Svampen och Gustavsvik i Örebro kommun.
Sam 477/2014**

TeliaSonera Sverige Net Fastigheter AB (TSSNFAB) har mottagit förslag till ovanstående översiktsplan

TeliaSonera Sverige Net Fastigheter AB äger en telestationsbyggnad inom Olaus Petri 3:228 vilken är belägenplanområdets östra hörn.

TSSNFAB har följande att erinra med anledning av översiktsplanen.

I planen föreslås en utökning av väg- och gatustråk som föreslås dras i nära anslutning till telestationen på fastigheten Plaus Petri 3:228. TSSNFAB förutsätter att dragningen inte innebär något hinder i TSSNFAB:S möjlighet att utnyttja telestationen. Sträckningen som föreslås är dragen med väldigt liten marginal mot telestationen och TSSNFAB vill därför att samråd sker innan vägplaneläggning/detaljplaneläggning och byggnation av nya vägar påbörjas.

I nära anslutning till TSSNFAB:s fastighet Olaus Petri 3:228 föreslås i planen att området där terminalverksamheten finns(Olaus Petri 3:241) kan i framtiden bebyggas med bostäder såväl som arbetaplatser och service.

Då telestationsbyggnaden eventuellt skulle kunna komma att orsaka störande ljud för boende/arbetande i de byggnader som planeras i närheten bör en framtida exploatör vara medveten om detta och låta utföra och protokollföra mätningar av rådande bullernivåer innan detaljplaneläggning och byggnadsarbeten påbörjas. TSSNFAB förutsätter att framtida exploatörer, om behov uppstår, bekostar lämpliga åtgärder för att minimera störningar.

Med vänlig hälsning

Andreas Johansson




Kommentar till Telia Soneras yttrande

Det är ett missförstånd att gatustråket planeras att utökas. Planen anger att Östra Bangatan omgestaltas så att det inom nuvarande vägområde ryms både gång och cykelbanor, träd och körbanor.

Vi tar med oss synpunkten om störningar från telestationsbyggnaden till kommande detaljplaneläggning.

Örebro den 2 oktober 2014

 Samhällsbyggnad Programnämnd ÖREBRO	141006
Ärendenummer Sam 477/2014	

Örebro kommun
Programnämnd Samhällsbyggnad
Box 30000
701 35 ÖREBRO**Ärendenummer Sam 477/2014**
Betr Fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och GustavsvikSammanfattning

Vi motsätter oss ett antagande av "Fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik". Vi har grundat vårt ställningstagande på information från ett stort antal dokument samt konsultrapporter jämte besluts- och planhandlingar, som upprättats av bl.a. Örebro kommun. Vår uppfattning är att bristande utredningsmaterial och avsaknad av en genomarbetad finansieringslösning legat till grund för kommunfullmäktiges beslut att inte placera järnvägen för persontrafik under mark genom Örebros centrala delar. Att gräva djup tunnel under mark för spårbunden persontrafik är enligt oss inte ett kostnadseffektivt och optimalt alternativ. Vår tekniska lösning är att merparten av sträckan kan läggas i tråg under mark med begränsat djup och en del av sträckan i tunnel under Svartån. En investeringskalkyl enligt denna modell nedbringar kostnaden väsentligt för placering av järnvägen under mark, då också betydande exploateringsintäkter erhålles utöver viktiga och unika miljövärden. Vårt alternativ med att placera ett nytt Resecentrum vid Vasatorget belastar inte totalkalkylen extra, då dessa investeringar ändå skulle bli aktuella. Med vårt förslag att placera järnvägen under mark ser vi det naturligt att Östra Bangatan får karaktären av en tvåfilig stadsgata med plats för t.ex. både gång- och cykeltrafik samt mer grönska. Vi anser också att nya järnvägsspår för godstrafik ska anläggas utanför centralorten för att nedbringa risker, buller och andra olägenheter, som finns med ökade volymer av godstransporter på järnväg.

Framtidsfrågor för Örebros positiva utvecklingMiljövärden

Örebros framtida målsättning borde vara att värna om och utveckla de miljövärden som staden kan erbjuda sina innevånare. En viktig aspekt är då att medverka till att inte järnvägen genom Örebro också i framtiden cementerar och befäster barriärer mellan stadens olika delar från väster och öster samt från norr och söder. Med en järnväg under mark kan staden både tillföras mer grönska med träd och växter samt utveckla en attraktiv boendemiljö för de som idag bor samt de som i framtiden kommer bo i närheten. Tågens buller, risker och andra olägenheter elimineras för människor.

Med järnvägen under mark öppnar sig en väsentlig ny möjlighet, då också trafikmiljön radikalt förändras. Nya passager i markläge kommer att gynna staden i både tid och pengar. För att Örebro ska uppfattas som en attraktiv stad att trivas i och vilja flytta till är det viktigt att värna om olika värdefulla miljövärden, erbjuda bättre boende- och trafikmiljö samt öppna siktlinjer mellan stadens olika delar. Dessutom behöver inga gamla, defekta, trånga och otrygga tunnlar och andra passager under mark eller broar underhållas eller byggas. Allt detta är starka argument för att placera järnvägen under mark.

Kommunikationer och Resecentrum

För att hävda sig i konkurrensen med andra delar av landet måste Örebro erbjuda goda kommunikationer. Fokus kommer att ligga på snabba och frekventa förbindelser med både tåg och buss inom regionen och inom hela landet. Örebro behöver ett nytt och modernt Resecentrum, som ska placeras strategiskt i staden. Den bästa lokaliseringen för den investeringen är vid Vasatorget. Här skapas en naturlig mötesplats för resande, service, café, restaurang, handel och kultur. Inga alternativa investeringar behöver därför göras på den nuvarande Centralstationen på norr och den mindre utbyggda Södra stationen. Med en järnväg under mark får man en förändrad stadsbild och nya värdefulla exploateringsområden kommer öppnas. Stadens kommunikationer får också ett annat utseende. Det blir naturligt att Östra Bangatan lyfts fram som en ny stadsgata med bebyggelse på två sidor. Staden växer med en helt ny kvartersbildning för bostäder, kontor och handel från nuvarande Nobeltunnel till Södra Station.

Järnväg under mark

För att besluta om järnvägens höjdläge har ett stort utredningsmaterial tagits fram med bl.a. insatser från externa konsulter och rapporter från Örebro kommuns tjänstemän samt därtill olika yttranden från involverade i processen. I olika sammanhang och i dokument skrivs att *"Kostnaderna överskrider exploateringsintäkterna. Finansieringen måste i huvudsak lösas på annat sätt"*. Baserat på tillgängliga underlag beslöt Kommunfullmäktige år 2012 att inte placera järnvägen under mark. Vi anser att de grova och dåligt underbyggda kostnads- och intäktsuppskattningarna, som redovisats översiktligt, inte visar vilken teknisk lösning som ligger till grund för framräknade belopp. En heltäckande analys saknas med relevanta och kvalificerade finansieringslösningar. Det vore också rimligt att i en total kalkyl kunna belysa människors välbefinnande och andra värden som en infrastrukturinvestering med järnväg under mark kan tillföra. Tänk på Örebro som en framtidsstad utöver det vanliga!

Genomförande

1. En ny järnväg byggs på den mark som kommunen har reserverat väster om Örebro för godstrafiken. Det löser flera av de problem som finns idag med befintliga spår och som Trafikverket anger i sin senaste åtgärdsvalsstudie i rapport per 2014-07-03. Goda möjligheter finns att finansiera den nya tåglinjen tillsammans med Trafikverket och kommande Regering (röd-grön). Det ligger också helt i linje med deras ambition.
2. En lutning börjar från terminalområdet på norr och när så krävs daggräver man ett 2 km långt tråg, 8-9 meter djupt och 20 meter brett utmed Västra Bangatan och dess förlängning. Man kommer upp i markläge söder om Södra Station. En överdäckning av tråget sker och en härlig park och cykelväg anläggs ovanpå. Under tiden fungerar tågtrafiken som vanligt.
3. Sedan tar man bort alla spår, bygger nya Östra Bangatan och nya riktiga Resecentrum vid Vasatorget. Alla gamla tunnlar läggs igen och helt nya kvartersbildningar skapas.
4. Helt plötsligt pratar vi om en investeringskalkyl på 2 miljarder i stället för 4 miljarder. Vi ska inte ner på 20 meters djup, som vissa talar om, utan endast 8-9 meter. Fantastiskt, det låter som en dröm! Se möjligheterna inför framtiden!

Yrkande

Vi motsätter oss ett antagande av "Fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik" med stöd av vår argumentering ovan.

Med vänlig hälsning
BEHRN FASTIGHETER AB

Per Johan Behrn
VD

Kommentar till Behrn Fastigheters yttrande

Först vill vi tacka så mycket för det engagemang som Behrn Fastigheter har visat i denna fråga. Det är en tillgång för Örebro med lokala fastighetsägare som har visioner för Örebros utveckling. Järnvägen i tunnel skulle mycket riktigt ge nya möjligheter för byggnation och stadsmiljön i centrum, minskat buller och dessutom ta bort barriären mellan östra och västra sidan av staden.

Beslutet 2012 om att ändå behålla järnvägen i markläge baserade sig på svårigheterna att skapa en trygg miljö under jord med dagens relativt låga resenärsantal, att regional pendling försvåras då station under mark ökar bytestiderna, att pågående byggprojekt försvåras eller måste skjutas upp, samt de höga kostnaderna för kommunen. Detta beskrivs i beslutsunderlaget. Det handlade också om flexibilitet inför framtiden, vilket vi vill passa på att beskriva lite utförligare nedan.

Beslutet 2012 gäller för det nuvarande järnvägssystemet. I planerna ligger att det nuvarande järnvägssystemet behöver uppgraderas i Örebro för att öka kapaciteten i järnvägssystemet. Det handlar bl.a. om längre plattformar vid Örebro central, förändrade växlar mm.

Örebro kommun arbetar parallellt med detta tillsammans med andra kommuner och regioner för att möjliggöra en höghastighetsförbindelse mellan Stockholm och Oslo. En sådan förbindelse skulle minska restiden från Örebro till Stockholm till ungefär 1:05 h och skapa en förbindelse till Karlstad och Oslo på 35 min respektive 1:40 h. Kommunerna längs stråket utreder gemensamt förutsättningar för förbindelsen för att den dag objektet blir aktuellt på nationell nivå ska planeringen ha kommit en bra bit på väg och tiden till genomförande bli kortare.

Vi vet idag ingenting om hur den tekniska lösningen för en sådan höghastighetsbana genom Örebro ser ut. Antal spår, kurvradier mm hänger på hur banan ska trafikerats, vilket gör att vi idag inte kan veta banans sträckning in och ut ur Örebro eller hur den angör Örebro centrum. Det vi kan göra idag är att se till att inte omöjliggöra höghastighetsbanan. Detta genom att i den fördjupade översiktsplanen t.ex. inte planera byggnader för nära järnvägen ifall det behövs något ytterligare spår. Vid resecentrum har vi i fördjupade översiktsplanen medvetet inte planerat för att bygga över järnvägen eller bussterminalen med någon ny byggnad, utan sparat möjligheten till en stor omdaning av resecentrum till den dag höghastighetsbanan blir verklighet.

Beslutet 2012 var viktigt för att behålla största möjliga flexibilitet i väntan på den höghastighetsbana som blir mycket viktig för Örebros utveckling. Vi vill inte göra så stora investeringar i det nuvarande järnvägssystemet som en tunnel skulle innebära, för att inte låsa fast oss i en lösning som sen kan visa sig stå i konflikt med den bästa lösningen för en kommande höghastighetsbana. Detta tillsammans med de höga kostnaderna för kommunen och svårigheterna att skapa en bra och trygg stationsmiljö under jord gör att järnvägen ska vara kvar i markläge.

Kommentarer på granskningshandling från Jernhusen följer.

Jernhusen ser som tidigare framförts att Södra station inte gynnar stationsutvecklingen på centralstationen.

Resecentrum är en benämning på en större plats som samlat möjliggör byten mellan olika trafikslag samt riktar sig till besökare. Resecentrum kan utgöras av allmänna ytor, väntytter, och attraktiv kommersiell service, med ett i flödet väl integrerat stationshus som nav. Det kan även innehålla eller vara nära sammankopplat med andra funktioner så som kommersiell service, till exempel kontor, hotell m.m. samt även bostäder. Resecentrum är inte bara en transitarea för pendlaren utan även ett besöksmål i sig, en plats där de som bor och verkar i området möts, kanske äter en bit mat, gör sina ärenden och där resenären med mer tid gärna spenderar den.

- Genom att samla alla vänt-, service- och informationsfunktioner i gemensamma kommunikationsytter för alla trafikslag kan man skapa underlag för bästa möjliga kommersiella serviceutbud. Detta gör att Södra station urvattnar utbud och service på ett framtida resecentrum om Södra station behålls/vidareutvecklas. Resenärsflödet i sig är inte alltid tillräckligt för att skapa underlag för kommersiell service, man måste också ta hänsyn till tillgänglighet för övriga potentiella kunder. Bästa förutsättningarna för kommersiell service åstadkoms när huvudflödet leds igenom de gemensamma kommunikationsytterna och om olika servicefunktioner kan dockas till huvudflödet. Framtidens stationer ligger sannolikt mer orienterade längs huvudflödet över och/eller under spåren. Ej på två stationer.
- För att kunna säkra kvalitativa krav på koncept, service och varumärken är det viktigt att verksamheterna etableras med goda strukturella förutsättningar. För att få verksamheten att fungera krävs att stor omsorg ägnas vid kommersiell funktionsplanering som skapar förutsättningar för lönsamma etableringar.
- För att kunna dimensionera grovt i tidigt skede är det nödvändigt att alltid balansera gemensamma yttter, kommunikationsytter och andra icke kommersiella yttter med kommersiella yttter för att få ekonomisk bärkraft. Ett nyckeltal är att allmänna kommunikationsytter, det som kan betraktas som kundstråket, bör hållas så att relationen LOA/BTA inte blir lägre än 0,8.
- Med detta i ryggen blir resecentrums integrering i stadens flöde av yttersta vikt i kombination med att utbudet inuti stationen utgör en dragare i området.

Bussuppställning längs järnvägsspåret på Olaus Petri kvarteret ger minskad funktionalitet till resecentrumet.

- Resenären ska känna att det finns ett starkt fysiskt och funktionellt samband mellan bussterminalen och järnvägsstationen. I ett önskvärt scenario upplever resenären järnvägsstationen och bussterminalen som en enhet. Bussterminalen ska vara en integrerad del med sin omgivning och vara en och självklar del av resecentrum. Avståndet och sambandet mellan dessa funktioner speglar funktionen för ett välfungerande resecentrum.

Förtätning på området kring resecentrum av byggnader ger ökad kraft för att skapa en destination av platsen.

Utformningen av ett resecentrum ska i möjligaste mån leda resenärer genom en centralt ledstråk där service och utbud placeras.

- Utbud ska lätt överblickas och underlätta resenärens planering inför resan. Om funktioner sprids ut på området istället för att samlas resulterar det i att resenären inte vet vilken väg som ska väljas. Vad går jag miste om?
- Sedan gör ett utspritt resecentrum att säkerheten och tryggheten för resenären prövas. Vad ska den ensamma resenären göra om funktioner är utspridda på området?
- Den moderna resenären förväntar sig ett samlat funktionellt kommersiellt utbud med samtliga servicefunktioner överblickbara.

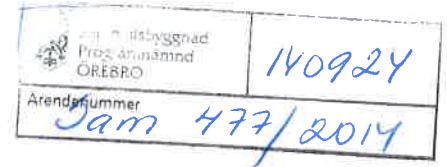
Jan Karlsson
Jernhusen

Kommentar till Jernhusens yttrande

Kommunen är medveten om att det kommersiella underlaget för resecentrum skulle bli större om Södra station inte fanns. Kommunens bedömning är dock att kollektivtrafikresandet får bättre förutsättningar om det finns ett tågstopp även i de södra delarna av staden. Kommunens inställning är således att båda tågstoppen ska finnas, där resecentrum utvecklas i sin funktion som resecentrum för nationell, regional och lokalt resande med goda bytesmöjligheter mellan trafikslag, med vistelseytor och service så som Jernhusen beskriver, medan Södra station är ett komplement som utvecklas mot funktionen tåghållplats för regional pendling.

Resecentrums integrering i stadens flöde anser vi ha medverkat till i och med att planen visar på en uträtning av gång- och cykelstråket från Västra Nobelgatan till Järnvägsgatan så att det flödet av människor leds förbi stationsbyggnaderna. Detta ökar också tryggheten vid resecentrum. Även en omdaning av Ö Bangatan mot en mer stadsmässig gata med gång och cykelbanor på ömse sidor förväntas integrera Resecentrum bättre med staden. Däremot finns också fördelar med ett utspritt resecentrum så till vida att den daglige pendlaren ska kunna nå resecentrum och plattformarna enkelt från vilket håll man än närmar sig resecentrum.

Den huvudsakliga bussangöringen för stadstrafik, regionbussar och storregional linjetrafik för pendling använder bussterminalen. Det behövs ytterligare yta för angöring för fjärrbussar som inte används av den daglige pendlaren, t.ex. shoppingbussar, teaterbuss, buss till kryssningsfartyg och andra långfärdsresor. Naturligtvis hade det varit bra om även dessa bussar hade en angöring närmare stationsbyggnaden men då detta utrymme inte finns behövs ytan längs järnvägen i "Postterminalkvarteret". Eftersom perrongerna förmodligen kommer att förlängas norrut och eftersom det kommer finnas god möjlighet att lämna och hämta med bil där anser vi det vara en lämplig placering för fjärrbussar.



Örebro kommun
Programnämnd samhällsbyggnad
Box 30000
701 35 Örebro

Ärendenummer Sam 477/2014

Granskningsyttrande - Fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik i Örebro

Sammanfattning

Karlskoga kommun har beretts tillfälle att yttra sig över Örebro kommuns remiss av granskningsversionen av den fördjupade översiktsplanen för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik. Planen omfattar stora delar av centrala Örebro inklusive båda tågstationerna och busstationen.

Senast den 21 oktober 2014 ska eventuella yttranden vara Örebro kommun tillhanda.

I samband samrådsremissen våren 2014 uttalade Karlskoga kommun 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.

Det kan noteras att granskningshandlingen innehåller bra och tydliga skrivningar om att inriktningen i det långa tidsperspektivet utgår från behovet av en snabb tågförbindelse mellan Oslo och Stockholm, via Örebro, samt ökad pendling västerut mot Karlskoga och Karlstad, d v s den tågförbindelse som vanligen brukar benämnas Nobelbanan. Planen tydliggör att den fortsatta utvecklingen av denna centrala del av Örebro inte ska omöjliggöra en framtida utbyggnad av järnvägen, d v s mark reserveras för att förverkliga en sådan snabb tågförbindelse.

I övrigt ser Karlskoga kommun positivt på att Örebro kommun utvecklar sitt resecentrum och dess omgivning för att ytterligare stärka regionens attraktivitet.

I och med ovannämnda skrivningar och riktlinjer har Karlskoga kommun inga ytterligare synpunkter på den fördjupade översiktsplanen.



2014-09-22

Beslutsunderlag

Kommundirektörens delegationsbeslut, 22 sep 2014.

Granskningskungörelse från Örebro kommun, 20 aug 2014.

Granskningshandling "Fördjupad översiktsplanen för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik, Örebro kommun, 8 juli 2014.

Samrådsredogörelse för "Fördjupad översiktsplanen för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik, Örebro kommun, 25 juni 2014.


Kommundirektörens delegationsbeslut

1. Kommundirektören beslutar med delegation för kommunstyrelsen enligt C5 att inte framföra några synpunkter på granskningshandling avseende "Fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik" i Örebro kommun.

Karin Björkman
Kommundirektör

Expedieras till:
Örebro kommun
KS Ledningskontor
SBF



 Samhällsbyggnad Programnämnd ÖREBRO	
Ärendenummer <i>Sam 477/2014</i>	

Förslag till yttrande - fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik Örebro kommun

I samband samrådsremissen våren 2014 uttalade Lekebergs kommun vikten av att kollektivtrafiken, såväl på väg som på järnväg, blir attraktiv och funktionell så att inte minst arbetspendlingen kan utvecklas. Vidare poängterades att de riktlinjer och intentioner som den fördjupade översiktsplanen ger uttryck för, inte ska försvåra möjligheterna att i framtiden ansluta en ny västlig järnvägsförbindelse, vanligen benämnd Nobelbanan, till befintlig spårsträckning.

Det kan noteras att granskningshandlingen nu innehåller bra och tydliga skrivningar om att inriktningen i det långa tidsperspektivet utgår från behovet av en snabb tågförbindelse mellan Oslo och Stockholm, via Örebro, samt ökad pendling västerut mot Karlskoga och Karlstad, d v s den tågförbindelse som tidigare benämnts som "Nobelbanan" och som kan förbättra kommunikationerna även för Lekeberg. Planen tydliggör den fortsatta utvecklingen av de centrala delarna av Örebro och samtidigt inte omöjliggör en framtida utbyggnad av järnvägen, det vill säga mark reserveras för att förverkliga en sådan snabb tågförbindelse.

Lekebergs kommun ser i positivt på att Örebro kommun utvecklar sitt resecentrum och dess omgivning för att ytterligare stärka regionens attraktivitet och underlätta långsiktigt hållbar pendling.

LEKEBERGS KOMMUN

Charlotta Englund
Kommunstyrelsens ordförande



§ 184 - Fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik, granskning (13KS185)

Ärendebeskrivning

Örebro kommun har ett förslag till fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik. Den fördjupade översiktsplanen innehåller förslag på ny bebyggelse och parkering, nya gång- och cykelstråk och andra trafiklösningar, nya grönområden och andra platser.

Den fördjupade översiktsplanen har skickats på samråd under perioden 2013-11-19 till 2014-01-24 och ca 250 samrådssvar hade inkommit till Örebro kommun. Det färdiga förslaget till fördjupad översiktsplan ställs nu ut för granskning under perioden 2014-08-21 till 2014-10-21. Lekebergs kommun har getts tillfälle att lämna synpunkter på planen.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar förslag till yttrande.

Beslut

Kommunstyrelsen antar förslag till yttrande.

Arbetsutskottets förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar förslag till yttrande.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse - fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik, granskning
- Förslag till yttrande - fördjupad översiktsplan i Örebro kommun
- Brev -Granskning av fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik
- Granskningshandling -Fördjupad översiktsplan järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik

Justerare signatur

Utdragsbestyrande



Kommunstyrelsen

Tid

Starttid 13:00 Sluttid:14:30

Plats

Multen, Kommunhuset i Fjugesta

Beslutande ledamöter

Charlotta Englund (C), ordförande
Håkan Söderman (M), vice ordförande
Kjell Edlund (S), 2:e vice ordförande
Jonas Hansen (KD)
Britt Åhsling (M)
John Hägglöf (M)
Jette Bergström (S)
Ewonne Granberg (S)
Michael Larsson (S)
Britt Andersson (C), ersättare
Gunilla Pihlblad (S), ersättare
Margareta Carlsson (V), ersättare
Kerstin Leijonborg (FL)

Ej tjänstgörande ersättare

Marianne Ring (MP)

Övriga

Hans Boskär, Kommundirektör
Gordana Sutic, Kommunsekreterare
Gustav Olofsson, Administrativ chef, §182, §185

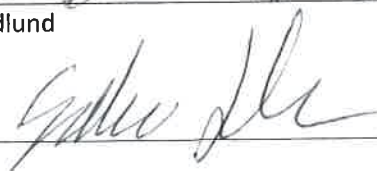
Ordförande


Charlotta Englund

Justerare


Kjell Edlund

Nämndsekreterare







Gordana Sutic

Justerare signatur

Utdragsbestyrande

Datum
2014-09-24Beteckning
Dnr 184/2014

Tekniska förvaltningen
Plan- och trafikavdelningen
Planarkitekt, Elin Carlsson
0589-876 07
elin.carlsson@arboga.se

TNAU

Samhällsbyggnad Programnämnd ÖREBRO	141017
Ärendenummer	Sam 477 / 2014

Yttrande avseende fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik, Örebro kommun

Till tekniska förvaltningen inkom 21 augusti 2014 ett förslag från Örebro kommun att den fördjupade översiktsplanen för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik i Örebro. Förslaget ställs ut för granskning under perioden 21 augusti - 21 oktober 2014.

Den fördjupade översiktsplanen innehåller förslag på ny bebyggelse och parkering, nya gång- och cykelstråk och andra trafiklösningar, nya grönområden och andra platser längs järnvägen i de centrala delarna av Örebro.

Tekniska förvaltningen anser att väl genomarbetat och har inget att erinra avseende förslaget till fördjupad översiktsplan.

Synpunkter på förslaget skickas före den 21 oktober 2014.

Förslag till beslut i tekniska nämndens arbetsutskott



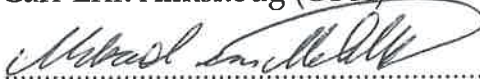

Anta upprättad tjänsteskrivelse som yttrande avseende den fördjupade översiktsplanen för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik, Örebro kommun.


Elin Carlsson
Planarkitekt


Mimmi Öberg
Planeringschef

Bilaga: Missiv från Örebro kommun avseende "Granskning av fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik"



Plats och tid	Sturerummet, rådhuset 08.30 - 11.15	
Beslutande	Carl-Erik Almskoug (OPA) Mikael von Melsted (MP)	
Övriga deltagare	Bo Antonsson teknisk chef, Ulf Zackrisson VA-chef, Magnus Andersson projektchef, Mimmi Öberg planeringschef, Henrik Syrjälä driftchef, Marie-Louise Johansson kostchef § 102-104, Elin Larsson § 95-101, Linda Pedersen administrativ chef (sekr.)	
Utses att justera	Mikael von Melsted (MP)	
Justeringens plats och tid	Tekniska förvaltningen 2014-10-15	
Underskrifter		Protokollet omfattar
Sekreterare	 Linda Pedersen	§ 87-104
Ordförande	 Carl-Erik Almskoug (OPA)	
Justerande	 Mikael von Melsted (MP)	
Bevis / Anslag	Justeringen har tillkännagivits genom anslag	
Organ		
Sammanträdesdatum	2014-10-06	
Datum för anslagets uppsättande	2014-10-16	Datum för anslagets nedtagande
Underskrift	
Utdragsbestyrkande		



TNAU § 97

Dnr 184/2014-212

Yttrande avseende fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik, Örebro kommun

Örebro kommun har tagit fram ett förslag till fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik i Örebro. Förslaget ställs ut för granskning under perioden 21 augusti - 21 oktober 2014.

Den fördjupade översiktsplanen innehåller förslag på ny bebyggelse och parkering, nya gång- och cykelstråk och andra trafiklösningar, nya grönområden och andra platser längs järnvägen i de centrala delarna av Örebro.

Arboga kommun, tekniska förvaltningen har beretts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget senast den 21 oktober 2014.

Tekniska förvaltningen anser att förslaget till fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik i Örebro kommun är väl genomarbetat och har inget att erinra.

Tekniska nämndens arbetsutskotts beslut

Anta upprättad tjänsteskrivelse som yttrande avseende den fördjupade översiktsplanen för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik, Örebro kommun.

Skickas till:
Örebro kommun + handling
Tekniska nämnden för kännedom
Akten

Ordförandes sign.

Justerandes sign.

Sekreterarens sign.

Utdragsbestyrkande

Till: <samhallsbyggnad@orebro.se>

Från: "Kommun e-post" <Kommun@lindesberg.se>

Datum: 2014-08-26 17:08

Ärende: Sv: Fördjupad översiktsplan järnvägsområdet i Örebro på granskning

Hej!

Lindesbergs kommun tackar för möjligheten till yttrande, men har inga synpunkter eller invändningar.

Med vänlig hälsning

Annette Eklund
Kanslienheten
Stentäppsgatan 5, 711 80 Lindesberg
0581-810 86, 076-723 27 41
kommun@lindesberg.se

>>> <stadsbyggnad@orebro.se> 2014-08-21 08:21 >>>

Granskning av fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik

Vänligen se bifogat följebrev!

Med vänliga hälsningar
Anita Iversen, projektledare och Teresia Hörnestic Lund,
projektkoordinator

Stadsbyggnad
Örebro kommun

Teresia Hörnestic Lund
projektkoordinator
Stadsbyggnadskontoret
Örebro kommun

Box 33400, 701 35 Örebro
Tfn: 019-21 14 12
Besöksadress: Åbylundsgatan 8A
E-post: teresia.hornestic.lund@orebro.se

ÖREBRO HEMBYGDSFÖRENING

2014-10-20

Stadsbyggnad
Örebro Kommun
Box 33400
701 35 ÖREBRO

Yttrande över fördjupning av översiktsplanen avseende området mellan Svampen och Gustavsvik

Örebro Hembygdsförening har erhållit rubricerat förslag till fördjupning av översiktsplanen för yttrande och vill härmed framföra följande synpunkter.

Hembygdsföreningen vill inledningsvis påpeka en formsak. En kommun kan endast ha en översiktsplan. Denna kan fördjupas för vissa områden. Kommunen har således en översiktsplan och en eller flera fördjupningar av denna översiktsplan. Däremot kan man inte ha både en översiktsplan och en fördjupad översiktsplan. Man kan således inte tala om fördjupad översiktsplan utan den korrekta benämningen är fördjupning av översiktsplanen.

Järnvägsstråket genom centrala staden Örebro förorsakar mycket stora miljöstörningar, främst bullerstörningar och vibrationer. Miljöfarligt gods som transporteras på järnvägen utgör dessutom en latent säkerhetsrisk. Att persontrafiken på järnvägen har centralt belägna stationer för på- och avstigning är mycket gynnsamt och bör självklart bibehållas i framtiden. Däremot bör den omfattande och kraftigt bullrande godstrafiken, som för närvarande utgörs av en tågpassage var tionde minut dygnet runt, med det snaraste flyttas till ett nybyggt spår i ett läge utanför den tätbebyggda staden. I kommunens översiktsplan finns ett reservat angivet för detta väster om staden. Örebro Hembygdsförening anser att utflyttningen av godstrafiken på järnvägen från Örebros centrala delar, är den i särklass viktigaste åtgärden för medborgarnas i Örebro trivsel och hälsa och att den bör ges högsta prioritet bland alla byggprojekt som aktualiseras i fördjupningen av översiktsplanen.

I planen föreslås en mycket omfattande nybebyggelse för kontor. Det förefaller orealistiskt att dessa 1400 nya kontorsplatser skall kunna tas i anspråk av nytillkommande verksamheter inom rimlig tid. Risken är uppenbar att en stor del av området under lång tid kommer att lämnas obebyggt och ofärdigt och därmed bli fullt och oattraktivt.

Det föreslås vidare i planen att Aspholmen ska ges innerstadskaraktär. Aspholmen är för närvarande, och har alltid varit, ett utpräglat verksamhetsområde. Att ha ambitionen att försöka omvandla detta till ett innerstadsområde är både olämpligt och orealistiskt.

Vid upprättandet av detta yttrande har Pär Bäckman, Linnéa Stensson, Lars Tivenius, Hans I Erikson och Bennert Johnsson deltagit.

Pär Bäckman
ordförande

Kommentar till Örebro hembygdsförenings yttrande

Planhandlingen har nu den korrekta termen fördjupning av översiktsplan.

Kommunen har som strategi att se till att det är möjligt att i en framtid flytta ut godstrafiken till ett yttre godsspår genom att skapa ett reservat för en sådan järnväg. Det finns åtgärder på järnvägen genom staden, så som planskild passage vid södra station för att öka säkerheten, förändrade växlar och förlängda perronger för att öka kapaciteten som kommer att genomföras tidigare.

Planens tidshorisont är 2035 och till dess behövs det mer än 10 000 nya arbetsplatser i Örebro. Att alla dessa skulle förläggas i stråket utmed järnvägen är orimligt och därför så kommer mycket riktigt alla ytor som i planen utpekats som lämpliga för framtida bebyggelse inte ha hunnit bebyggas inom denna tidsperiod utan vissa ytor kommer finnas kvar ungefär som de ser ut idag i många år framöver.

Att Aspholmen bör omvandlas mot mer innerstadskaraktär menas inte att det skulle se ut som stadskärnan ser ut idag. Med det menas att den omvandling som redan skett från renodlat industriområde fortsätter i takt med att fastighetsägare väljer att bygga om eller utveckla sina fastigheter. Detta kan leda till en mer stadsmässig bebyggelse med finmaskigare gatunät som ger mindre kvarter, något högre byggnader placerade mot gatan, färre taggtrådsstängsel, mindre andel asfalterade ytor, mer grönska och träd längs gator. Fortfarande kommer stadsdelen domineras av verksamheter men av mer blandad karaktär än det industriområde som en gång anlades; förutom industri viss handel så som idag, mer kontor blandat med hantverk, småföretag, service, fritidsaktiviteter, utbildning och inslag av bostäder. Holmens industriområde går mot en liknande utveckling.



Områdesgrupp Norr

Forum för samarbete mellan organisationer på Norr

Örebro 2014-10-19

Örebro Kommun
Programnämnd Samhällsbyggnad
Box 30000
701 35 Örebro

Synpunkter på ärende Sam 477/2014, gällande förslag till fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik

Områdesgrupp Norr, som är en arbetsgrupp baserad på samverkan mellan ett stort antal ideella föreningar och organisationer på Norr i Örebro, har under ett antal år aktivt jobbat för att en nödvändig förändring kring järnvägsområdet skulle komma till stånd och vi är mycket glada över att processen nu kommit vidare. Vi har tidigare lämnat synpunkter på översiktsplanen under samrådsperioden, senast i en skrivelse daterad 2014-01-22. Generellt ser vi positivt på nuvarande förslag till fördjupad översiktsplan, men vill ändå ge våra synpunkter på förslaget under granskningsperioden för att förtydliga våra åsikter innan översiktsplanen slutligen antas. Vi vill i denna skrivelse därför återge punkter där vi anser att det finns utrymme till förbättring samt punkter som vi anser inte fått tillräckligt utrymme i förslaget till fördjupad översiktsplan. Dock vill vi inledningsvis framhålla att förslaget innehåller många positiva planer för Örebros norra stadsdelar, såsom exempelvis:

- Förtydligande av stadens entréer samt att åstadkomma en mer tilltalande utformning
- Utflyttning av den störande verksamheten vid Mannatorpsterminalen
- Resecentrum blir kvar i området kring sitt nuvarande läge
- Ny tvärlänksförbindelse mellan Holmen och Svampenområdet, dessutom med grönzoner
- Omvandling av "CV-spåret" till parkstråk för att få bort stadens barriäreffekter
- Sänkt hastighet på Östra Bangatan och omvandling från trafikled till stadsgata
- Nytt tilltalande cykel- och gångstråk längs vattendraget Lillån

Områdesgrupp Norr har följande synpunkter gällande nuvarande granskningsförslag till fördjupad översiktsplan som berör norra stadsdelarna (synpunkterna nedan är inte rangordnade efter vikt eller prioritet).

Punkter där vi anser att det finns behov av ett förtydligande eller utrymme till förbättring, alternativt punkter som vi anser inte fått tillräckligt med utrymme i förslaget:

- Byggandet av ett järnvägsspår för godstrafik utanför staden bör påskyndas. Det är dels en bullerfråga men även förenat med uppenbara risker att ha godstrafik centralt med tanke på den stora mängd farligt gods som passerar genom staden. Detta alternativ borde i första hand nyttjas för att frigöra kapacitet för utökad persontrafik.

Områdesgrupp Norr är ett samarbete mellan följande organisationer:

Hagaby Villaägareförening Rynninge Egnahemsförening Ringstorps egnahemsförening Bostadsrättsföreningen Grenadlären
Bostadsrättsföreningen Norrängen Bostadsrättsföreningen Björkången Norra PRO Sofia PRO Seniorboende Majorsgatan
Sveriges Pensionärs Riksförbund - SPRF Föräldraförening Norrbyskolan Föräldraråd Förskola Nordost Norrbygården Olaus Petri församling
Örebro Norra Baptistsförsamling Olaus Petri Hembygdsförening ABF Hagaby GOLF Rynninge IK HGF Region Mitt HGF Blåslampan
HGF Gungan HGF Karmen HGF Strömbergsföreningen HGF Svarven ÖrebroBostäder AB



Områdesgrupp Norr

Forum för samarbete mellan organisationer på Norr

- Ta inte ny mark i anspråk för att uppföra fler järnvägsspår genom staden. Vi anser inte att spårbunden trafik ska hamna ännu närmare befintliga bostäder. Genom att istället nyttja reservatet och uppföra ny järnväg för godstrafik utanför staden kan nuvarande spårkapacitet genom Örebro nyttjas enbart för persontrafik.
- Vi saknar det tidigare föreslagna nya kollektivtrafikstråket från Svampen till Gustavsvik förlagd mellan järnvägen och Östra Bangatan.
- Ombyggnationen av Resecentrum inklusive området norr om nuvarande resecentrum borde kunna prioriteras och tidigareläggas.
- Vi saknar vårt tidigare förslag att förlägga ett "Leisure Center" på området vid nuvarande Mannatorpsterminalen. Här skulle idrottsanläggningar för motion, gymnastik, bad, hälsocentral etc kunna placeras tillsammans med grönområden.
- Vi anser att området vid Mannatorpsterminalen är ett tveksamt läge för att uppföra bostäder. Planen innehåller uppgifter att kunna skapa bostäder med tysta sidor. På området finns inga tysta sidor med tanke på läget mellan buller från järnväg och buller från fordonstrafik på Östra Bangatan. Dessutom anser vi det olämpligt ur miljö- och säkerhetssynpunkt att här bygga bostäder, bland annat beroende på transporter av farligt gods etc.
- Planen innehåller en referens till att platsen vid nuvarande drivmedelstationen vid Svampen (Statoil) är en lämplig plats för ett badhus om dagens verksamhet skulle upphöra. Detta är en olämplig referens som vi anser ska tas bort innan planen slutligen antas. Platsen är enligt vårt synsätt olämplig för ett badhus, bl.a. med små parkeringsmöjligheter, och vi anser istället att förslaget med ett bad i anslutning till "Leisure Center" (se punkt ovan) är betydligt bättre. Dessutom kommer platsen vid Svampen säkerligen att behövas som serviceplats oavsett framtidens fordonsdrivmedel (exempelvis snabbbladdningsstation för elfordon).

Områdesgrupp Norr tackar för att vi ges möjlighet att lämna synpunkter på förslaget och det är vår förhoppning att våra synpunkter beaktas i det färdiga förslaget. Återigen, vi är mycket glada över att förslaget till fördjupad översiktsplan snart är framme vid antagande och ser fram mot en spännande och ljus framtid för Örebros norra stadsdelar.

För Områdesgrupp Norr

Med vänliga hälsningar
Stadsplanegruppen inom Områdesgrupp Norr

Områdesgrupp Norr är ett samarbete mellan följande organisationer:

Hagaby Villaägareförening Rynninge Egnahemsförening Ringstorps egnahemsförening Bostadsrättsföreningen Grenadlären
Bostadsrättsföreningen Norrängen Bostadsrättsföreningen Björkalungen Norra PRO Sofia PRO Seniorboende Majorsgatan
Sveriges Pensionärs Riksförbund - SPRF Föräldraförening Norrbyskolan Föräldraråd Förskola Nordost Norrbygården Olaus Petri församling
Örebro Norra Baptistsförsamling Olaus Petri Hembygdsförening ABF Hagaby GOLF Rynninge IK HGF Region Mitt HGF Blåslampan
HGF Gungan HGF Karmen HGF Strömbergsföreningen HGF Svarven ÖrebroBostäder AB

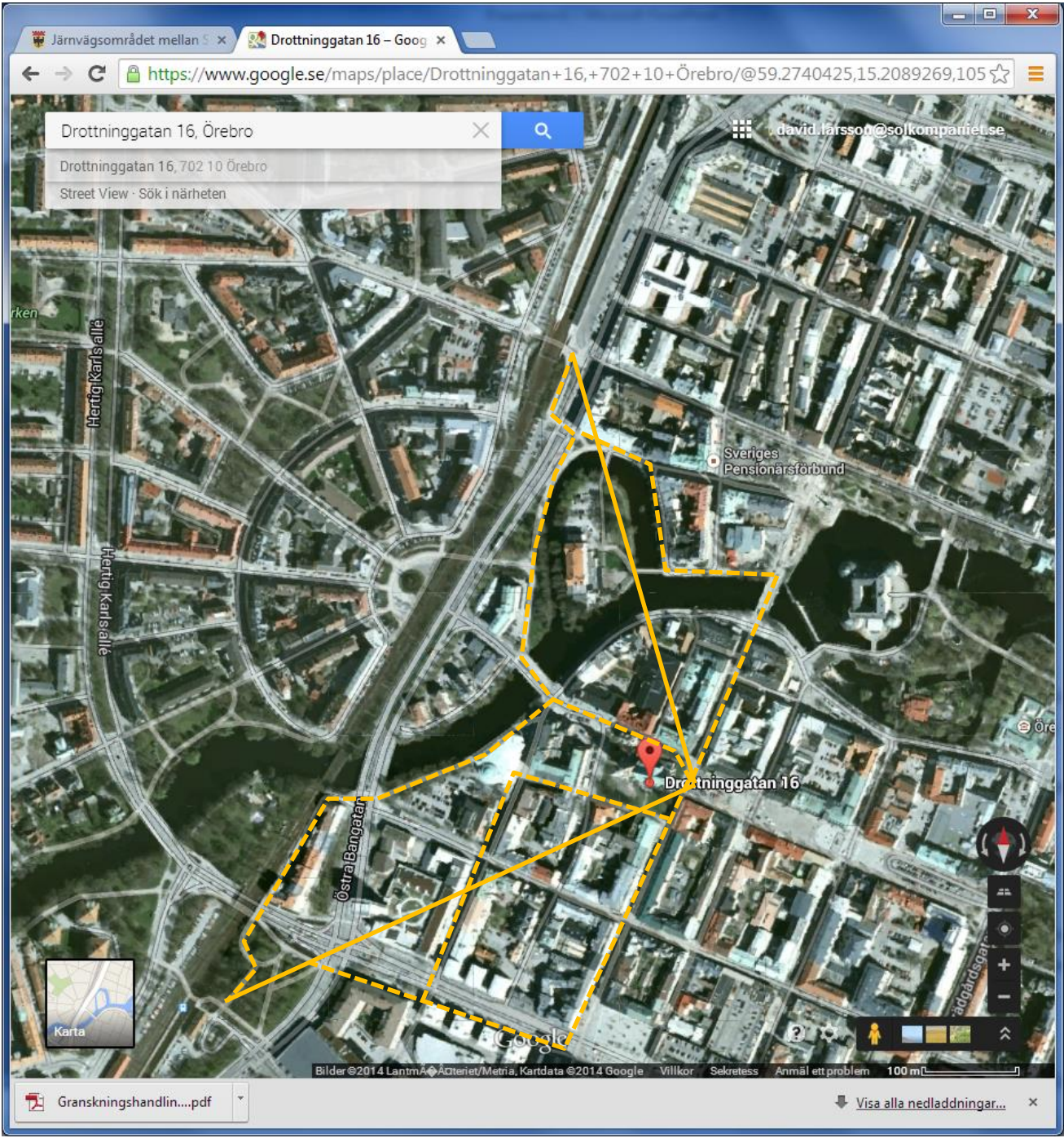
Kommentar till Områdesgrupp Norrs yttrande

Kommunen har som strategi att se till att det är möjligt att i en framtid flytta ut godstrafiken till ett yttre godsspår genom att skapa ett reservat för en sådan järnväg. Detta skulle kunna minska behovet av mark för framtida spår för höghastighetsbana genom staden. I väntan på att en teknisk lösning för en höghastighetsbana utreds är det dock viktigt att kommunen reserverar mark för ytterligare spår genom staden för att vara säker på att inga byggnationer sker som skulle försvåra eller rent av omöjliggöra en höghastighetsbana.

Vi har inte tagit med det kollektivtrafikstråk som skissades i den tidigare samrådsversionen av planen eftersom en kollektivtrafikgata parallellt med Östra Bangatan skulle innebära ”dubbla asfaltsytor” varav den ena sparsamt använd, och att vi inte såg det som realistiskt att genomföra i passagen förbi Resecentrum. Kollektivtrafiken ska istället ha hög framkomlighet på Östra Bangatan.

Mannatorpsterminalen är ett så pass stort område att det kommer att rymma flera kvarter som i vissa delar kan vara lämpliga för bostäder om de utformas med en tyst innergård.

I anslutning till Svampen passar det inte med ”vanlig” bebyggelse som t.ex. bostäder, anser kommunen. På aktuell plats passar istället att komplettera med någon slags offentlig byggnad. Om detta är ett badhus eller någon annan offentlig verksamhet har mindre betydelse. Ett eventuellt badhus passar också bra på andra sidan vägen vid Mannatorpsterminalen så som Områdesgrupp Norr föreslår.



Drottninggatan 16, Örebro
Drottninggatan 16, 702 10 Örebro
Street View · Sök i närheten

david.larsson@solkompartiet.se

Hertig Karls allé

Hertig Karls allé

Östra Bangatan

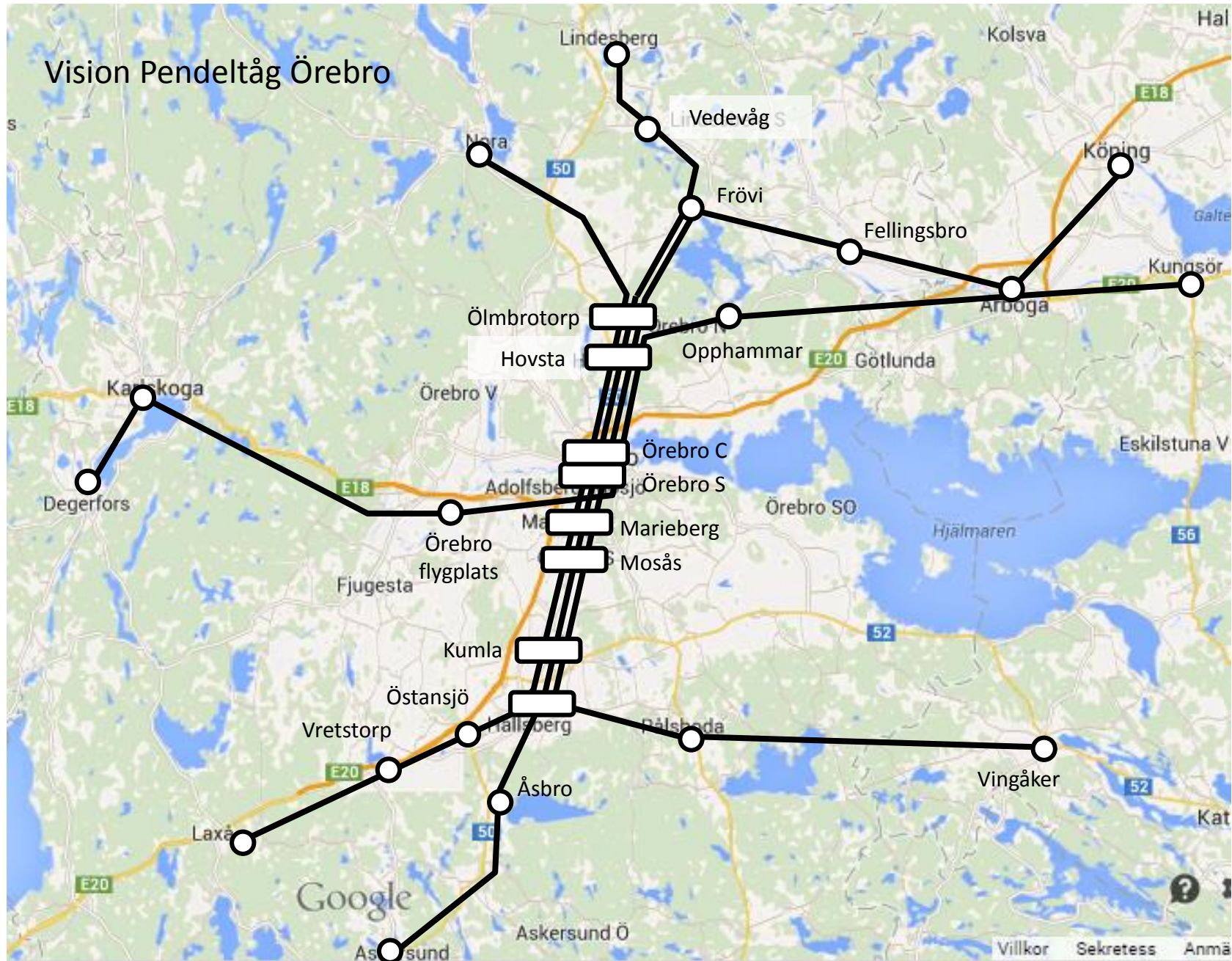
Sveriges Pensionärsförbund

Drottninggatan 16

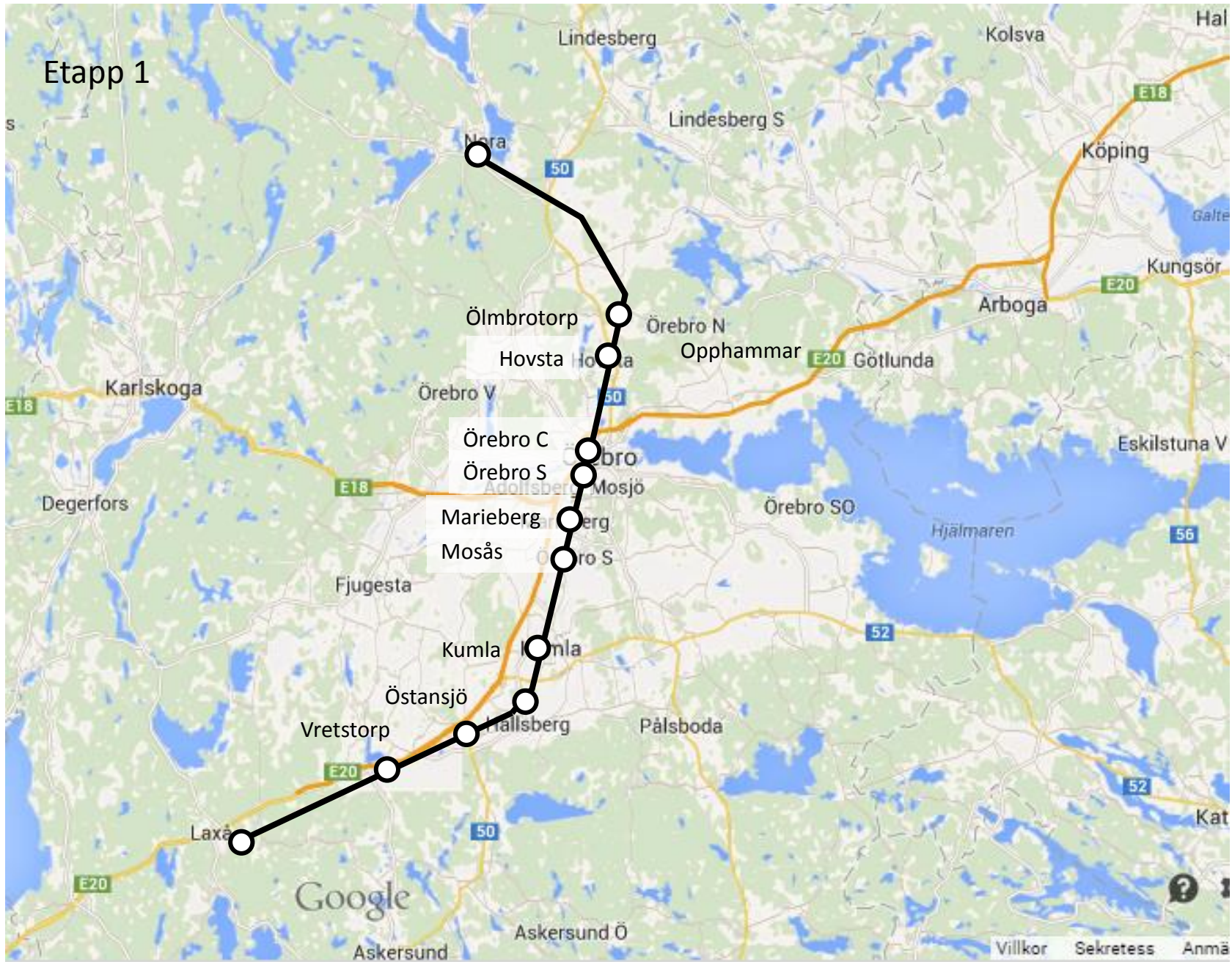


Karta

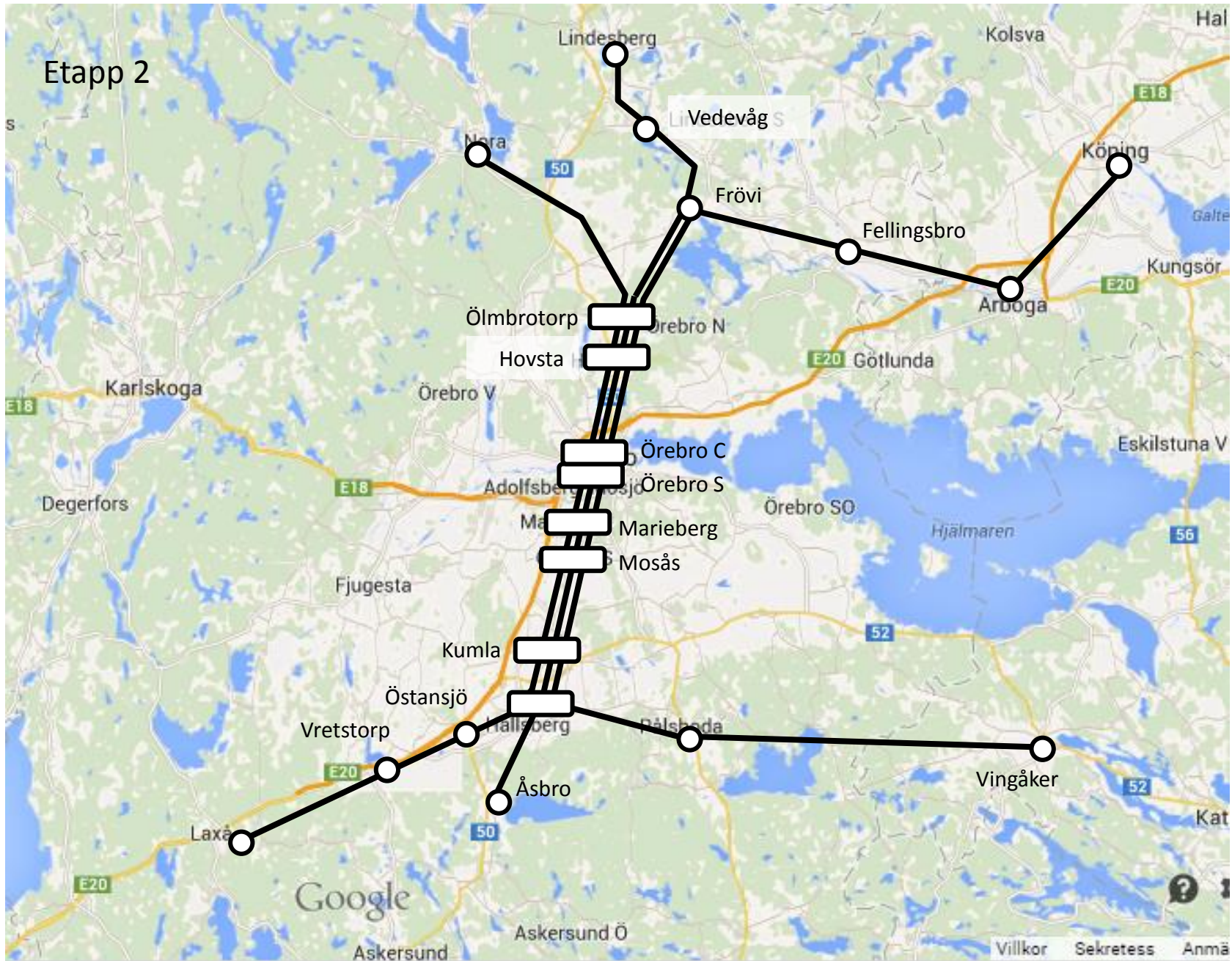
Vision Pendeltåg Örebro



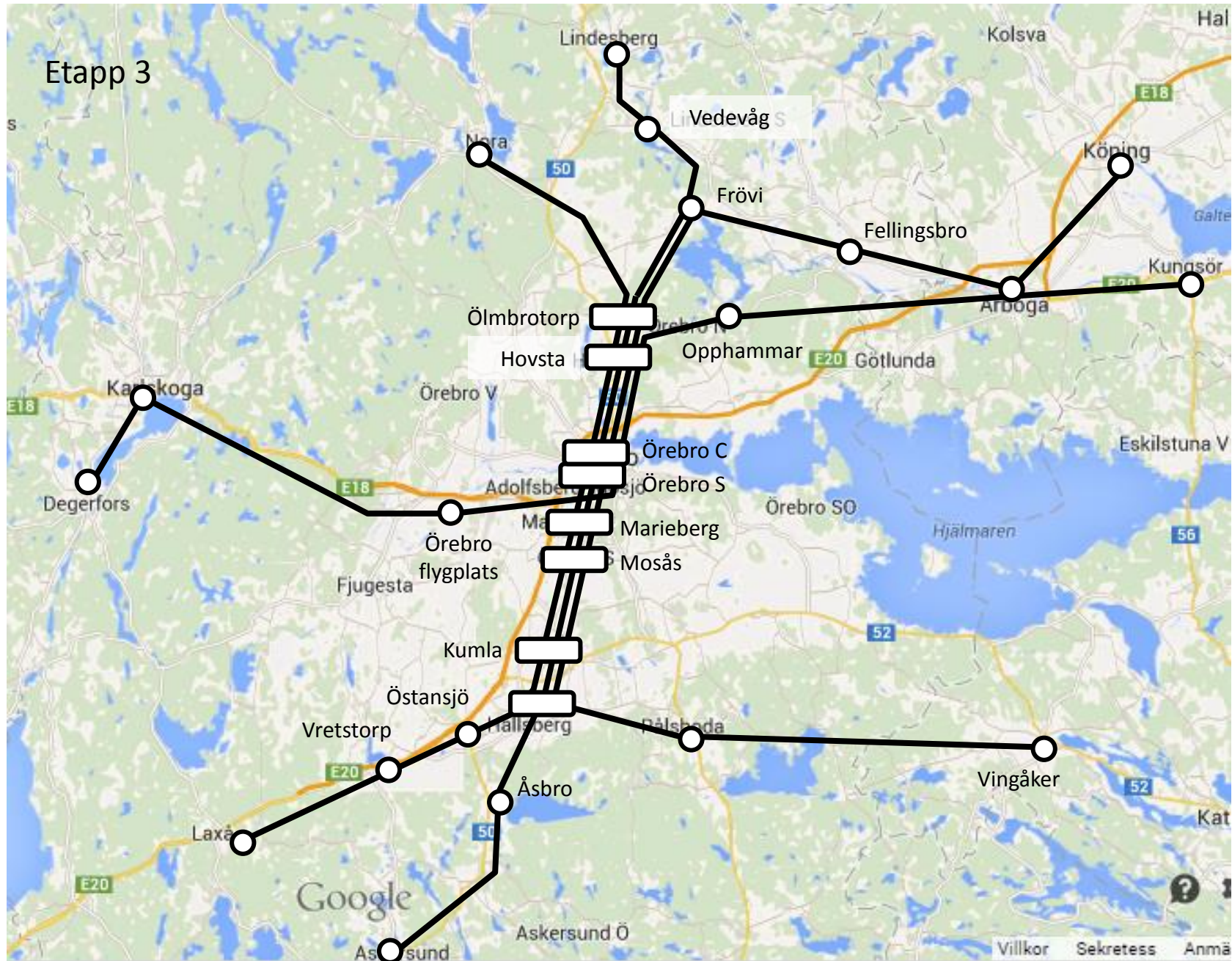
Etapp 1



Etapp 2



Etapp 3



Från: David Larsson

Skickat: den 26 september 2014 15:14

Till: 'stadsbyggnad@orebro.se'

Kopia: Fredrik Idevall (Fredrik.Idevall@regionorebro.se); fredrik.eliasson@lanstrafiken.se

Ämne: SV: Vi presenterar vårt förslag för järnvägsområdet!

Hej!

Tack för det! Ska Örebro bli en modern storstad är det kanske också dags att långsiktigt börja planera för pendeltåg som i Östergötland? En länspendel Nora-Laxå är ett bra första steg, men även Lindesberg-Askersund (kräver ny järnväg) och Arboga-Vingåker är tänkbara nya linjer (se bilaga).

Detta skulle dels ge ny attraktionskraft för orter i Örebros närområde, som Ölmbrotorp och Mosås, men kanske framför allt ge betydligt bättre utvecklingsmöjligheter för orter som Vede våg, Fellingsbro, Vretstorp, Östansjö och Pålsboda.

/David

David Larsson

Till: "stadsbyggnad@orebro.se" <stadsbyggnad@orebro.se>

Från: David Larsson <david.larsson@solkompaniet.se>

Datum: 2014-10-06 09:01

Kopia: "Fredrik Idevall (Fredrik.Idevall@regionorebro.se)"

<Fredrik.Idevall@regionorebro.se>, "fredrik.eliasson@lanstrafiken.se"

<fredrik.eliasson@lanstrafiken.se>

Ärende: SV: Vi presenterar vårt förslag för järnvägsområdet!

(Se den bifogade filen: Pendeltåg Örebro - etapper.pdf)

Hej igen!

Bifogar en tänkbar etappindelning för pendeltåg i Örebroregionen.

1. Länspendel Nora-Laxå

2. Utnyttja befintlig järnväg; Lindesberg-Åsbro och Köping-Vingåker

3. Ny järnväg Karlskoga-Örebro, Askersund-Åsbro; pendeltåg Lindesberg-Askersund och Degerfors-Kungsör

- Tågstopp Örebro flygplats (även för regionalståg) ger nya möjligheter att utveckla flyget

- Ny mötesstation Opphammar ger möjlighet att utveckla sjönära boende vid Väringen.

/David

David Larsson

Till: "samhallsbyggnad@orebro.se" <samhallsbyggnad@orebro.se>
Från: David Larsson <david.larsson@solkompaniet.se>
Datum: 2014-08-21 12:43
Ärende: Sam 477/2014

(Se den bifogade filen: Gång- och cykelstråk centrum.pdf)

Hej!

Förslaget till fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik känns genomarbetat och bra.

Ett medskick jag vill göra är att även gång- och cykelstråken till Resecentrum och Södra station från de centrala delarna av staden behöver utvecklas. Från de tre torgen Stortorget, Våghustorget och Järntorget bör det finnas tydliga huvudstråk till stationerna. (Idag får man snirkla sig fram längs det som ibland känns som bakgator.)

Bifogar ett par skisser som underlag.

/David

David Larsson

Kommentar till David Nilssons yttranden

Örebro kommun verkar tillsammans med landstinget, regionförbundet och grannkommuner för förbättrad kollektivtrafik i regionen. Landstinget Kollektivtrafikmyndigheten arbetar just nu med en tåg- och expressbusstrategi som ska peka ut vad som ska genomföras på kortare sikt och vad som kan genomföras på lång sikt. Denna finns att hitta på <http://www.orebroll.se/sv/Regional-utveckling/Kommunikationer/Tag--och-expressbusstrategi/> Möjligheterna att genomföra strategin beror delvis på den nationella infrastrukturplaneringen. Örebro kommun har lämnat yttrande på remissversionen där vi i stort är positiva till det som föreslås men framför ett antal aspekter som kan inkluderas i strategin.

Att gång- cykelmöjligheterna mot resecentrum behöver förbättras instämmer vi med och det är också en av strategierna i fördjupningen av översiktsplanen. En viktig del är gång- och cykelmöjligheter längs Östra Bangatan. De stråk som du markerar överensstämmer väl med de som finns angivna i planhandlingen. I Norrcity har kommunen påbörjat förbättringar genom att avsätta investeringspengar för ny belysning på Järnvägsgränd och någon konstnärlig utsmyckning på Olaigatan.

Till: <samhallsbyggnad@orebro.se>
Från: Åsa Bruhn <asa.bruhn@hotmail.com>
Datum: 2014-09-27 22:38
Ärende: Sam 477/2014

Hej.

Jag har kollat på de planer som finns för ombyggnationer av stationsområdet/områdena. Jag som dagpendlare undrar ju lite över hur ni tänker ang parkering. Bilparkering menar jag då, det står ju en del om cykelparkeringar. Det står också att ni vill göra stationens närområden attraktiva att arbeta i, så att folk ska pendla för att komma till Örebro och arbeta. Och det är ju mycket trevligt, men vi som måste åka från Örebro för att arbeta då?

Jag bor 2 mil utanför stan och det går inga bussar där jag bor. Jag åker också så pass tidigt på morgonen att även om jag valde att ta bilen till närmaste busshållsplats (5 km bort) så har bussarna inte börjat gå när jag måste åka.

Idag parkerar jag på Gustavsgatan (norr om Västra Nobelgatan) och dess tvärgator Där är det gratis att stå. Det kan dock vara svårt att få parkering ibland för många av dem som bor där har sina bilar på gatorna också.

Jag skulle gärna ha en parkeringsyta som var avsatt för oss pendlare, där man var tvungen att ha ett tillstånd för att få stå där. Jag kan betala en slant för tillståndet att få stå där, men då måste det vara billigt, kanske 200-300 kr/månad max. Jag betalar redan nästan 3000 kr/månad för tågbiljetten. Bara för att kunna åka till och från mitt jobb. Detta betalas med mina egna pengar, jag har inte betalda jobbresor. Till detta kommer ju sedan bensinen och slitage på bilen också så någon dyr parkeringsavgift har jag inte råd med.

Jag kan tyvärr inte medverka på mötet på torsdag, men det skulle vara väldigt intressant att få veta hur ni tänker ang ovanstående.

MVH Åsa Bruhn.

Kommentar till Åsa Bruhns yttrande

Den långtidsparkering för resecentrum som har funnits på tomten vid fd "Postterminalen" norr om Nobeltunneln kommer delvis att bebyggas. En mindre parkeringsyta skapas närmast spåren, och Jernhusen som äger Postterminaltomten iordningställer just nu en större parkeringsyta direkt väster om järnvägsspåren norr om Västra Nobelgatan, med infart från Tegnégatan. Om det kommer finnas möjlighet att lösa månadsbiljetter där känner vi inte till.

Till: <samhallsbyggnad@orebro.se>
Från: Jonas Sundqvist <js.xlnt@bredband.net>
Datum: 2014-08-31 22:38
Ärende: Sam 477/2014 Järnvägsområdet svampen-gustavsvik

Hej

Vad menas rent konkret med att Östra Bangatan och södra infarten ska bli "stadsgator".

Ska dessa smalnas av, byggas vägbulor och annat krimskrams?

Dessa stråk är viktiga pulsådor ut och in ur staden och bör låtas vara så. Detta är ändå en "storstad" och ska livet i city hållas igång ska det vara

lätt att ta sig ut och in i stadskärnan även med bil då många behöver röra sig snabbt emellan stadens områden. Så är samhället uppbyggt idag....

Men när Örebro idag skapar nya områden eller bygger om så byggs det infrastruktur för en småstad eller by...

Behöver inte vara 4-filig motorväg men matargator och leder bör vara smidiga att köra på och med planskilda korsningar för cykel och gångare...

Tryggare och bättre än kullersten och övergångsställen överallt

och dessa rondeller

Att sen kringområden och gator ställs om till mer "stadsvänligt" stuk är en sak, och att det byggs nytt i järnvägsområdet då det på många ställen ser rent

"fördjävligt" ut...

--

Med Vänlig Hälsning/ Best Regards

Jonas Sundqvist

+46 0702-360435

XLNT SOLUTIONS

EXPRESS TRANSPORT LOGISTICS

" it can be done..."

Kommentar till Jonas Sundqvists yttrande

Östra Bangatan förbi resecentrum kommer att kunna hysa en betydande trafikmängd men med något längre hastigheter. Då hastigheten sänks behövs inte separata vänstersvängfält i gatukorsningarna av säkerhetsskäl längre. När de tas bort får trafikljusen två ”faser” istället för tre faser vilket ökar kapaciteten i korsningen. Genom att ta bort vänstersvängfälten, refugitor och göra varje körfält något smalare kan man få plats med gång- och cykelbanor och trädallé. Detta ger karaktären av stadsgata istället för genomfartsled. Även nya belysningsstolpar och vägskyltar kan bidra till att ge gatan ett trevligare intryck.

Mvh
Teresia Hörnestic Lund

Med vänlig hälsning
Teresia Hörnestic Lund
projektkoordinator
Stadsbyggnadskontoret
Örebro kommun

Box 33400, 701 35 Örebro
Tfn: 019-21 14 12
Besöksadress: Åbylundsgatan 8A
E-post: teresia.hornestic.lund@orebro.se

-----Vidarebefordrat av Teresia Hörnestic Lund/ADM/Orebro 10-20-2014 08.14 -----

Till: teresia.hornestic.lund@orebro.se, stadsbyggnad@orebro.se
Från: Leif Gson Nygård <legsony@gmail.com>
Datum: 10-18-2014 21.05
Kopia: bjorn.sundin@orebro.se, hannah.ljung@orebro.se
Ärende: Synpunkter på Fördjupad översiktplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik

Örebro 2014-10-18

Stadsbyggnadskontoret

Box 33400

701 35 Örebro

Ett par synpunkter på Fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik.

Hej!

Jag har endast två synpunkter/invändningar på den fördjupade översiktsplanen för järnvägsområdet mellan Gustavsvik och Svampen:

1. Gång- och cykelstråket från Järnväggsgatan till Nobeltunneln ska vara planskild från Östra Bangatan. Utveckling kan ske genom en förbättrad, rakare tunnel under Östra Bangatan. Att lägga trafiken i samma plan skulle försvåra framkomligheten för alla: fotgängare, cyklister och bilister. Och ska Örebro fortsättningsvis vara en cykelstad i framkant måste cyklisterna prioriteras i denna centrala korsning.
2. I avsnittet "Området kring Svampen-Holmen" (s 49) anges följande: *"Platsen öster om Östra Bangatan som ligger i direkt anslutning till Svampen rymmer idag en drivmedelsstation. Om dagens verksamhet skulle upphöra eller flytta i framtiden kan platsen vara lämplig för någon form av offentlig verksamhet, t.ex. ett badhus eller liknande."*

Detta förutsätter att hela området väster om Östra Bangatan – terminalområdet – bebyggs med bostäder och kontor. Men det behöver inte alls bebyggas

med enbart sådana fastigheter utan kan också mycket väl rymma ett badhus intill Östra Bangatan vilket jag tidigare föreslagit – se min artikel i NA och

Örebroarn som bifogas.

Därmed skulle också en inbjudande infart till Örebro skapas med Svampen på vänster sida och en ny sport- och simhall på höger sida. Att vänta tills drivmedelsstationen Statoil upphör eller flyttar i framtiden är att låta kommunala intressen stå tillbaka för marknadens intressen. För det finns inget som pekar på att Statoil skulle upphöra eller flytta inom överskådlig tid, särskilt som ny bebyggelse tillkommer på terminalområdet och på Holmen och att ett helt nytt bostadsområde inom ett par år står färdigt i kvarteret Mejeriet alldeles intill.

Därför måste planen vara att skapa en ny offentlig verksamhet – en sport- och simhall med 50 meters bassäng – som en integrerad del av bebyggelsen mellan järnvägen och Östra Bangatan, där sport- och simhallen bör ligga närmast Östra Bangatan.

En ny sport- och simhall är också något som ett snabbt växande Örebro behöver, särskilt som befintliga kommunala badhus har stora renoveringsbehov varav några kanske måste stänga inom en snar framtid.

Dessutom står över 1 000 barn i kö för att få utöva gymnastik i nuläget. Med tanke på den ökade barnfetman p g a. barns allt mer stillasittande liv måste lokaler för dem prioriteras. Och med en kombinerad sport- och simhall kan dessa behov åtminstone till en del tillgodoses.

Med vänlig hälsning

Leif G:son Nygård

Berggatan 25

703 64 Örebro

Tel. [019-507 00 14](tel:019-5070014)

E-post: legsony@gmail.com

Så här skrev jag i bl a Nerikes Allehanda 2014-04-11:

"Jag anser att Örebro behöver ett ny sport- och simhall .

När nu stadsdelsbaderna i Brickebacken, Haga och Eyra har stora renoveringsbehov vill jag föreslå att en ny kombinerad sport- och simhall byggs på Norr, i området för "Svampenterminalen". Där finns det gott om plats, t o m för en 50 meters bassäng. Där är dessutom olämpligt att bygga bostäder.

Inom 8 år har Örebro över 150 000 innevånare, 10 000 fler än i dag. Då räcker inte nuvarande stadsdelsbad till för att täcka behoven.

Så under en period av 8-10 år kan kommunen dels bygga en ny anläggning, dels i etapper renovera befintliga stadsdelsbad. Därmed kan nuvarande simhallar bibehållas och kostnaden för båda åtgärderna spridas över flera budgetperioder för att inte onormalt belasta den kommunala ekonomin.

Norr är också en stadsdel som under lång tid fått stå tillbaka för utveckling av andra stadsdelar i Örebro och därmed kommit att i viss mån förfalla.

En ny sport- och simanläggning skulle dra till sig företagsetableringar i området. Och med tanke på de nya bostadsområden som planeras och delvis är färdiga - kvarteren Mejeriet, Rynningeåsen och Alnängarna - finns alla förutsättningar för en välbehövlig uppblomstring av stadsdelen.

Det skulle också ligga i linje med skisserna i den fördjupade översiktsplanen för området Resecentrum-Svampen; bidra till en förtätning av stadskärnan, skapa ett område mellan järnvägen och Östra Bangatan för företagsetableringar och omvandla Östra Bangatan till stadsgata.

I området för "Svampenterminalen" skulle också kunna byggas parkeringshus och en bilpool för elbilar. Någon av befintliga bensinmackor skulle kunna erbjuda laddningsstationer. Ökat kollektivresande och användning av personbilar med miljövänlig teknik i City bidrar till Örebro kommuns miljömål.

Dessutom är barnen och ungdomen vår framtid. Kommunen har en särskild skyldighet att sörja för deras hälsa och välbefinnande.

Barnfetma, som för bara något decennium sedan var ett okänt begrepp, är nu ett faktum. I en rapport från WHO konstateras att övervikt hos barn i Europa snarare riskerar att bli regel än undantag. I Grekland, Portugal, Irland och Spanien är mellan 30 och 33 procent av elvaåriga flickor och pojkar överviktiga. I Sverige är motsvarande siffra cirka 16 procent. Och ett stort problem är avsaknaden av fysisk aktivitet.

Därför behöver Örebro en ny sport- och simhall. Det brådskar. Och den ska ligga på Norr!"

Kommentar till Leif G:son Nygårds yttrande

Angående gång- och cykelstråk vid Järnvägsgatan så ger det mycket riktigt högre framkomlighet med en tunnel under Östra Bangatan än med en korsning i plan. Fördelar och nackdelar med de två alternativen beskrivs på sid 42 i planhandlingen. Beslutet om vilket alternativ det blir tas i det fortsatta mer detaljerade planerandet av resecentrum, men fördjupningen av översiktsplanen tar ställning till att stråket i varje fall bör ha en förbättrad rakare sträckning mot Västra Nobelgatan.

I anslutning till Svampen passar det inte med ”vanlig” bebyggelse som t.ex. bostäder, anser kommunen. På aktuell plats passar istället att komplettera med någon slags offentlig byggnad. Om detta är ett badhus eller någon annan offentlig verksamhet har mindre betydelse. Ett eventuellt badhus passar också bra på andra sidan vägen vid Mannatorpsterminalen så som du föreslår.

En förfrågan om lämplig placering av ett Gymnastikens hus behandlas för närvarande av kommunen.

Till: samhallsbyggnad@orebro.se
Från: Joel Björn <joel.bjorn@gmail.com>
Datum: 2014-08-21 17:04
Ärende: Sam 477/2014

Hej!

Jag bor på Hagaby tvärgata 1 och skulle vilja veta mer exakt var den tänkta förlängningen av Virkesvägen är tänkt att korsas Lillån.

Jag skulle vilja att den korsas ån söder om det gamla industrispåret om möjligt för att minsta buller hos oss och våra grannar.

Är bullerplank eller liknande planerat på denna sträcka?

Mvh
Joel Björn
Hagaby tvärgata 1
70363 Örebro

Kommentar till Joel Björns yttrande

Det har funnits gamla planer på att förlänga Mannatorpsvägen genom Mannatorpsparken över Lillån till Smidesgatan. (Fanns bl.a. i översiktsplanen 1991, men inte i nuvarande översiktsplan.) Eftersom planen är att terminalverksamheten ska flyttas, även om det kan dröja många år till dess, öppnas möjligheten att istället skapa en gatuförbindelse från Hovstavägen via Virkesvägen över Lillån till Smidesgatan. Det vore naturligtvis ett bättre alternativ för de boende i Hagaby. Det troliga är att den passerar Lillån vid bron för de fd industrispåren. Eftersom planerna för Holmen och terminalområdet är mycket översiktliga i fördjupningen till översiktsplan så kommer området att behöva planeras mer i detalj i senare skede. Då utreds också vidare vilken den lämpligaste sträckningen av denna gata med avseende på trafikflöden, genhet, byggtekniska förutsättningar, fastighetsrättsliga förutsättningar, kostnader och naturligtvis störningar i form av buller och eventuella skyddsåtgärder. Gatan förutsätter en detaljplaneläggning och i den processen kommer alla närboende att ges möjlighet att lämna synpunkter.

Till: samhallsbyggnad@orebro.se
Från: Ingevi Fall <ingefall@telia.com>
Datum: 2014-10-19 23:17
Ärende: synpunkter

Granskning av fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik. Ärendenummer 477/2014.

Har hittills endast haft tillgång till de 11 sista sidorna 68 - 79. Jag avser att skaffa mig tillgång till resten av planen och inkomma med fler synpunkter under veckan som kommer.

Genomläsningen av stycket Risker med farligt gods, de fyra första raderna, var en obehaglig läsning. Den styrker mig i min uppfattning att det om möjligt bör byggas ett nytt spår för enbart godstrafik väster om stadskärnan.

Det är godstågen, som bullrar mest när de passerar Gustavsviks camping och bebyggelsen i innerstaden

Jag antar också att långa godståg utgör hinder för övrig trafik vid Södra station och Örebro central.

Tanken på att det skulle kunna ske en olycka och ett tåg med farligt gods är inblandat är outhärdlig. Har vi någon beredskap ?

Jag uppskattar att planen även innehåller Översvämningsrisk, Risk för förorenade mark, Buller, Luftföroreningar mm. även om det saknas en del exempel på konkreta åtgärder.

Jag hoppas att man inte frestas att tumma på miljö- och säkerhetsåtgärder av ekonomiska skäl.

Med vänlig hälsning Ingevi Fall

Adress: Tempelkärrsvägen 25; 702 30 Örebro
Telefon: 019 - 24 04 82 eller 070 - 319 5975

Fördjupad översiktsplan för järnvägsområdet Svampen Gustavsvik Sam 477/2014

Tillägg till skrivelse inskickad 19/10 2014

Jag har nu sett hela planen och önskar att jag hade börjat läsningen tidigare.

Det gläder mig att man har för avsikt att lyfta ut godstrafiken ur stadsbebyggelsen. Jag är också tacksam för att planen inte omfattar jordbruksmarken söder om Gustavsvik. Den behöver sparas för att stadsborna ska kunna ha odlingsmöjligheter på kolonilotter om matförsörjningen av någon anledning skulle svikta i framtiden.

Jag undrar hur luftkvaliten kan bli vid det nya Resecentrum. Här skall lokal- och fjärrbussar samsas med taxi och privatbilar, som hämtar och lämnar samt en tät genomfartstrafik. Det blir många stopp vid rödljusen och vid start alstras mycket avgaser. Det vore önskvärt om genomfartstrafiken kunde dirigeras bort från Östra bangatan.

Jag hoppas att planerarna av FÖP har Klimatplan för Örebro i tankarna så att målen kan nås.

Beträffande Järnvägsgatans förlängning mot stationshuset föredrar jag en lösning utan gång- och cykeltunnel. Det underlättar orienteringen för utsocknes, som kommer med tåget.

Med vänlig hälsning Ingevi Fall

Adress: Tempelkärrsvägen 25; 702 30 Örebro
Tel: 019 – 24 04 82 eller 070 – 319 59 75

Kommentar till Ingevi Falls yttranden

Kommunen har som strategi att se till att det är möjligt att i en framtid flytta ut godstrafiken till ett yttre godsspår genom att skapa ett reservat för en sådan järnväg. Det finns åtgärder på järnvägen genom staden för att öka kapaciteten som kommer att genomföras tidigare. Åtgärder planeras också av Trafikverket som gör att godstågen kommer kunna köra på ett och samma spår genom Örebro utan att växla mellan spår som ofta sker idag.

Olycka med transport av farligt gods är ett ständigt återkommande övningsscenario i kommunens krisberedskap. Den rent praktiska erfarenheten av allvarliga händelser med farligt gods är dock mindre. Vid byggnation i närheten av järnvägen görs alltid en riskutredning anpassad för den specifika platsen och det man vill bygga så att riskreducerande åtgärder vidtas.

Jordbruksmarken söder om Gustavsvik anges i kommunens översiktsplan som område för i huvudsak fritid, idrott och rekreation. Karlsdals hästverksamhet ska kunna bevaras och utvecklas. Lugnets idrottsplats kan utvecklas till större idrottsområde. Ev kan verksamheter som hör samman med upplevelser och rekreation inrymmas i området, men grönytor tillgängliga för allmänheten ska finnas i stor utsträckning.

De beräkningar av luftkvalitet som har gjorts för korsningen Östra Bangatan och Östra Nobelgatan visar att halterna inte kommer att överstiga några gränsvärden.

Klimatplanens mål om minskad klimatbelastning ligger till grund för Trafikprogrammets mål om att andelen resor som görs med gång, cykel och kollektivtrafik ökar till 60 procent år 2020, och detta är också ett av de mål som fördjupningen av översiktsplanen utgår ifrån.

Angående gång- och cykelstråk vid Järnvägsgatan så ger det mycket riktigt bättre orienterbarhet med en korsning i plan med Östra Bangatan. Fördelar och nackdelar med de två alternativen beskrivs på sid 42 i planhandlingen. Beslutet om vilket alternativ det blir tas i det fortsatta mer detaljerade planerandet av resecentrum, men fördjupningen av översiktsplanen tar ställning till att stråket i varje fall bör ha en förbättrad rakare sträckning mot Västra Nobelgatan.

Ändringar gjorda i antagandehandlingen

- En mening tillagd under mål och strategier sid 12: Det nyantagna trafikprogrammets utgångspunkter och principer ska uppfyllas.
- Skrivfel 4-5 miljarder ändrat till 3-4 miljarder på sid 14. (De olika utredningarna före 2012 visar på siffror på mer än 3,5 miljarder till lite drygt 4 miljarder, vilket i beslutsunderlaget 2012 sammanfattas till ”3-4 miljarder”. I samrådshandlingen står det 4 miljarder. I granskningshandlingen skrevs återigen ett intervall in, men det blev felaktigt 4-5 miljarder.)
- Frasen ”ska inte omöjliggöras” på sid 15, 17, 19 om framtida höghastighetsspår har formulerats om till ”möjliggöras” för att inte låta så passivt.
- Information från Trafikverkets åtgärdsvalsstudie har tillkommit på sid 17.
- Ang. yttre godsspår lagt till orden ”på sikt” på sid 7, 17 för att förtydliga att de åtgärder som Trafikverket planerar i sin åtgärdsvalsstudie inte står i motsats till kommunens ambitioner.
- Skyddsavstånd kring järnvägen har förtydligats på sid 69, och skrivningarna på sid 17 och 20 har justerats så att det överensstämmer med detta.
- En brasklapp om utbyggnadsområdena är infogad på sid 20 ”Inom ramen för ett svensk-norskt projekt som Örebro är medfinansierat av levererar ett konsultföretag 2015 en utredning som presenterar stråklösningar för ny snabb järnvägsförbindelse Stockholm-Oslo. Utredningen har en förhållandevis hög detaljeringsgrad och kommer att ligga till grund för vidare studier av utpekade potentiella exploateringsytor i förhållande till den nya järnvägens markanspråk.”
- Ordet ”gångpassage” på sid 7, 32, 34 byts ut mot ”passage” eftersom det inte är beslutat om en planskild passage vid Södra station blir en gång- och cykelpassage eller enbart en gångpassage.
- En mening om busskörfält förbi Södra station tillagd på sid 32.
- Formulering om busskörfält på sid 46 är förtydligad: ”Två av gatans fyra körfält ska öronmärkas för kollektivtrafik, i först hand norr om Nobeltunneln och söder om Rudbecksgatan. Resterande sträckor behöver ingående detaljutredning så att inskränkningar i kapaciteten inte får negativ inverkan på bussarnas framkomlighet.”
- Stadsutvecklingsprojekten på sid 73 visas som punktlista istället för numrerad lista (för att inte missförstå det som att numreringen är en prioritering)
- Områdesindelningen för stadsbyggnadsprojekten något justerad på sid 74. (Så att hela postterminaldetaljplanen ingår i projektområde Resecentrum och att all mark ner till Södra infarten ingår i projekt Södra station istället för i projekt Södra området.)
- Orden ”planskild passage” tillagt i genomförandetabell för Södra station på sid 75. (En självklarhet som vi missat skriva med i listan.)
- Granskningshandlingens siffror i avsnittet exploateringsmöjligheter sid 78 var inte helt korrekt återgivna i sammanfattningen sid 7. Detta är nu ändrat.
- Ordet ”planförslaget” har ersatts med ordet ”planen” (eftersom det inte längre bara är ett förslag till FÖP)
- Termen Fördjupad översiktsplan ersatt med det mer korrekta Fördjupning av översiktsplan i hela dokumentet.
- Några andra mindre redaktionella ändringar.