



Granskningsutlåtande

Örebro kommuns översiktsplan

Innehåll

Innehåll.....	2
Bakgrund.....	4
Vad är ett granskningsutlåtande?	4
Avgränsningar	4
Rättelse från Samrådsredogörelsen	5
Processen efter granskningsperioden.....	5
Framtagandeprocess	7
Kungörande och marknadsföring.....	7
Aktiviteter	7
Inkomna synpunkter.....	7
Ändringar.....	8
Inkomna yttranden.....	12
Inledning	12
Statliga myndigheter	13
Länsstyrelsen Örebro län	13
Länsstyrelsen Södermanlands län	15
Energimyndigheten.....	15
Försvarsmakten.....	17
Lantmäterimyndigheten	17
Luftfartsverket.....	17
Myndigheten för civilt försvar (MCF)	18
Polismyndigheten.....	18
Post- och telestyrelsen	18
Skogsstyrelsen	19
Sjöfartsverket.....	19
Svenska kraftnät.....	19
Sveriges geologiska undersökning (SGU).....	20
Statens geotekniska institut (SGI)	20
Tilväxtverket.....	20
Trafikverket.....	20
Regionala myndigheter och kommuner.....	23
Örebro Region län	23
Arboga kommun.....	25
Askersunds kommun	26
Eskilstuna kommun	27
Hallsbergs kommun	27
Karlskoga kommun.....	30
Kristinehamns kommun.....	31
Lindesbergs kommun.....	31
Lekebergs kommun	31
Ljusnarsbergs kommun	32
Nora kommun	34
Västerås stad.....	35
Kommunala nämnder och bolag	36
Bygg- och miljönämnden.....	36
Kommunstyrelseförvaltningen.....	38
Kultur- och fritidsnämnden	38

<i>Teknik- och servicenämnden</i>	39
<i>Örebrokompaniet</i>	40
<i>Örebroporten</i>	43
Föreningar, samfund, företag, organisationer och övriga sammanslutningar	49
<i>Coompanion och OIKLA arkitekter</i>	49
<i>Egeryds</i>	49
<i>E.ON Energidistribution AB</i>	50
<i>E.ON Energiinfrastruktur</i>	51
<i>Lundbergs fastigheter</i>	56
<i>Naturskyddsföreningen</i>	57
<i>Nerikes Brandkår</i>	59
<i>Norra bros vägförening</i>	59
<i>Nationella Trafiksäkerhetsförbundet</i>	70
<i>Samverkan Norra Örebro och Axbergs idrottsförening, Ervalla bus AB, Tünas Garn</i>	70
<i>SR Energy</i>	71
<i>Vänsterpartiet</i>	72
<i>Vattenfall</i>	74
<i>Villaägarna i Örebro</i>	76
<i>Örebro citygolf</i>	77
<i>Örebro universitet</i>	78
Privatpersoner	82
<i>Geografiska områden</i>	82

Bakgrund

1 april 2020 ändrades vissa bestämmelser i 3 kap. plan- och bygglagen (2010:900) i syfte att säkra att översiktsplaneringen bedrivs kontinuerligt, verkar framåtsyftande och att översiktsplanen hålls aktuell. Kommunen behöver ha en aktuell översiktsplan eftersom den både ska visa de strategiska inriktningarna för kommunens mark- och vattenanvändning och dessutom vara vägledande för beslut i plan- och lovärenden samt andra ärenden. Översynen av översiktsplanens aktualitet görs i en planeringsstrategi.

I december 2023 fattade Kommunfullmäktige beslut om att ge Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att med planeringsstrategin som utgångspunkt påbörja arbetet med en ny översiktsplan. I planeringsstrategin konstaterades att kommunens översiktsplan behövde ändras i vissa avseenden för att den ska skulle vara vägledande i beslut gällande mark- och vattenanvändning. I processen för att anta en ny översiktsplan har planförslaget varit ute på samråd för att sedan, utifrån inkomna synpunkter, bearbetas och utvecklas inför granskning.

Vad är ett granskningsutlåtande?

Granskningsutlåtandet upprättas i enlighet med plan- och bygglagen (2010:900) efter genomförd granskning av planförslaget. Utlåtandet ska enligt lag redovisa de synpunkter som inkommit under granskningsskedet, kommunens ställningstagande till dessa samt ange de eventuella ändringar av planförslaget som synpunkterna har gett anledning till. Granskningsutlåtandet utgör ett underlag inför fortsatt handläggning och beslut om antagande.

Ansvariga tjänstepersoner, den parlamentariska grupp och de två styrgrupperna som är kopplade till uppdraget har tagit del av synpunkterna och i detta utlåtande redovisas inkomna synpunkter och hanteringen av dem. Örebro kommun anser inte att översiktsplanen har förändrats så mycket efter inkomna synpunkter att en ny utställning har bedömts vara aktuell.

Avgränsningar

En översiktsplan ska ange såväl en långsiktig och övergripande utvecklingsstrategi som grunddragen i hur kommunens mark- och vattenområden ska användas. Översiktsplanen ska visa hur kommunen avser att ta hänsyn till allmänna intressen samt hur riksintressen ska tillgodoses och hur miljö kvalitetsnormer ska följas. Planen ska också ge vägledning för hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras.

Översiktsplanen hanterar frågor av en övergripande karaktär, vilket innebär att det finns inkomna synpunkter som inte har bäring på översiktsplanens innehåll och detaljeringsnivå. Dessa synpunkter redovisas i utlåtandet, men det framgår också varför de inte kan tillgodoses. Emellanåt finns det anledning att föra synpunkterna vidare till aktörer som får antas vara mera berörda av frågorna. Några exempel på frågor som inte behandlas i en översiktsplan är skötselplaner av kommunal mark och allmän platsmark, snöröjning, vägföreningars ansvar och väghållaransvar, frågor som rör regionen såsom kollektivtrafiken, kommunens

upphandling, privatpersoners eller de kommunala bolagens användning och förvaltning av sina fastigheter, avvattningsföretag, tekniska lösningar i enskilda hushåll eller kommunens utbyggnad av tjänster som vatten och avlopp, vilka styrmedel som ska användas för att implementera översiktsplanens intentioner, hundrastgårdar, kommunens finansiella stöd till exempel föreningar samt skolbuss. I bemötandena nedan framgår det allt som oftast huruvida synpunkten rör den översiktliga planeringsnivån eller om den har sin hemvist någon annanstans.

Rättelse från Samrådsredogörelsen

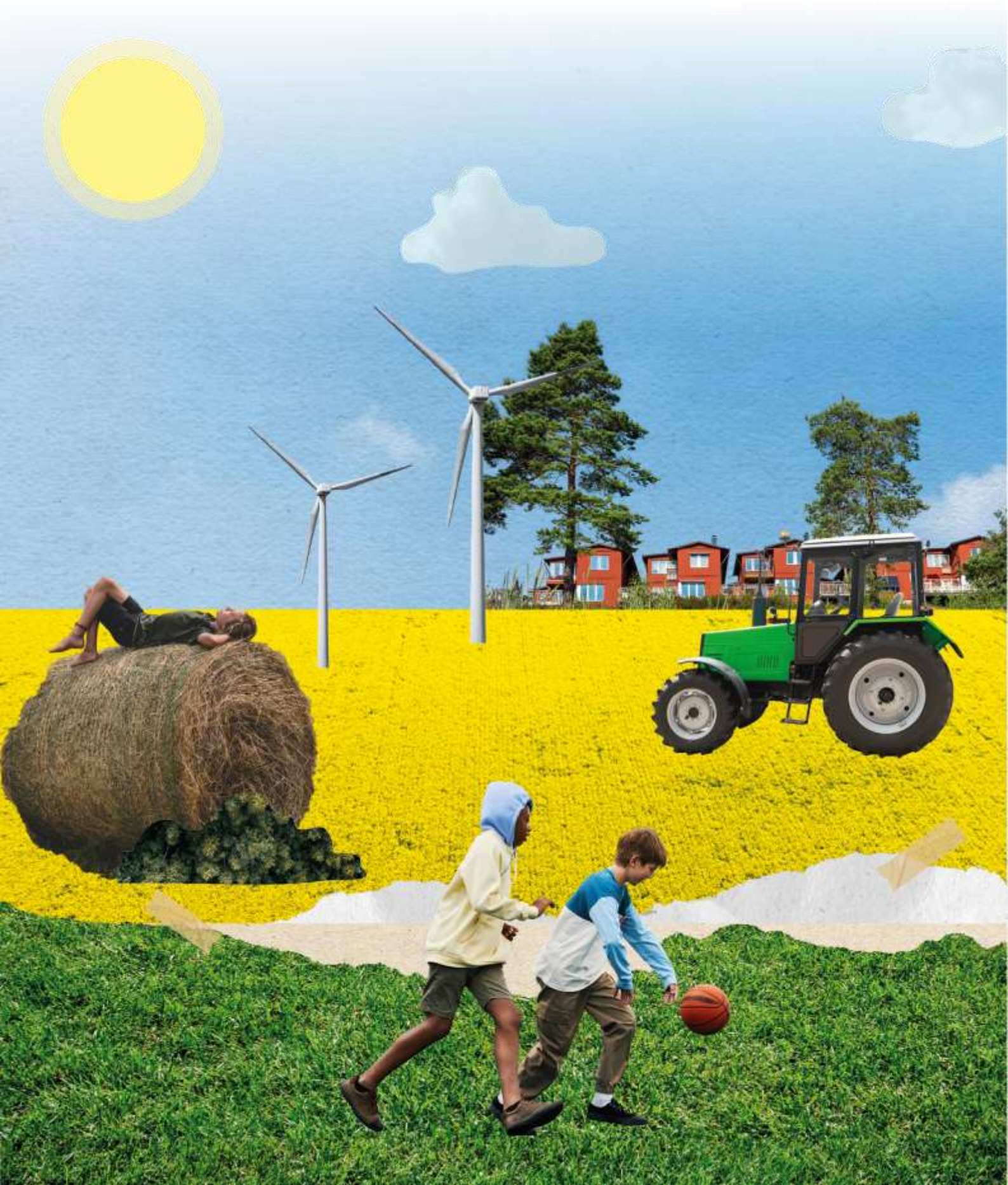
I tidigare samrådsredogörelse, vilken beskrev processen av samrådet för förslag till ny översiktsplan och redovisning av inkomna synpunkter under samrådet, återfanns följande skrivning: ”Regeringen har beslutat att alla nya översiktsplaner som påbörjas efter 1 januari år 2027 ska vara digitala. Örebro kommun har föregått detta och skapat en digital översiktsplan.” Örebro kommuns förslag till ny översiktsplan är presenterad i en digital vy, på en webbsida. Den är dock inte skapad och strukturerad för att kunna tillgängliggöras och behandlas digitalt enligt den nya lagändringen. Detta är ett pågående arbete på ett nationellt plan. Örebro kommun avser att tillgodose det i kommande revidering av översiktsplanen i takt med att ytterligare stöd från Boverket och Lantmäteriet tas fram.

Processen efter granskningsperioden

Efter granskningsperioden vidtog ett arbete med att utifrån inkomna synpunkter vidareutveckla översiktsplanen inför dess antagande i kommunfullmäktige. Arbetet med att ta fram antagandeversionen av översiktsplanen har, såsom arbetsprocessen i sin helhet, genomförts av utsedd projektledningsgrupp i samarbete med parlamentarisk grupp, styrgrupp och andra resurser inom kommunen. Bilden nedan illustrerar processen och tidplanen för kommunens framtagande av ny översiktsplan.



Bild 1: Tidslinje av processen för framtagande av översiktsplanen.



Framtagande och granskning av kommunens planförslag

Framtagandeprocess

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen har, tillsammans med övriga förvaltningar, arbetat fram förslag till ny översiktsplan. Arbetet har letts av en projektledningsgrupp under ledning av tre projektledare som har haft regelbundna avstämningar med en parlamentarisk grupp och projektets tvenne styrgrupper (kommundirektörens ledningsgrupp respektive projektstyrgruppen på Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen). Den parlamentariska gruppen bestod inledningsvis av samtliga partier som finns representerade i kommunfullmäktige. Örebropartiet valde att avstå medverkan i projektets inledande skede och Sverigedemokraterna valde att avsluta sitt deltagande i anslutning till att planen gick ut på samråd. Planförslaget fanns under granskningen tillgängligt digitalt på kommunens hemsida.

Kungörande och marknadsföring

Att förslaget till ny översiktsplan har varit tillgängligt för granskning har annonserats på flera sätt; genom tidningsartikel i Nerikes Allehanda, på sociala medier som Facebook, Instagram, Youtube och annonser på webbplatser som Aftonbladet och Väder.se samt på kommunens hemsida. Myndigheter och närliggande kommuner samt kommunens förvaltningar har utöver ovanstående informerats om granskningen via ett särskilt informationsbrev. Kommunens kungörelse av granskningsförslaget till ny översiktsplan offentliggjordes som sig bör enligt lagkraven i reglerande lagrum.

Aktiviteter

Förslag till ny översiktsplan för Örebro kommun "Vårt framtida Örebro", har granskats för att få in synpunkter från allmänheten, politiska nämnder, föreningar, myndigheter m. fl. under tiden mellan 22 januari 2026 – 23 mars 2026. Under granskningstiden arrangerades ett öppet informationsmöte med tjänstepersoner och politiker på Kulturkvarteret. Mötet ägde rum den 5 mars 2026. Syftet med mötet var att informera medborgare om innehållet i förslag till ny översiktsplan och att få möjlighet att berätta hur synpunkterna från samrådet omhändertogs. Vid mötena gavs också möjlighet till att ställa frågor om förslaget. Inbjudan till mötena annonserades på Facebook.

Inkomna synpunkter

Under granskningsperioden inkom 104 yttranden, varav 52 från privatpersoner, fyra kommunala nämnder, sju myndigheter, elva andra kommuner samt 20 andra aktörer i form av företag och föreningar.

Synpunkterna redovisas i sin helhet nedan, med undantag för lämnade personuppgifter som namn och bostadsadresser som tagits bort i samband med sammanställandet av granskningsutlåtandet.

Ändringar

De under granskningsperioden inkomna synpunkterna har inte lett fram till att översiktsplanens övergripande inriktningar eller bärande idéer har förändrats, ej heller till att nya utbyggnadsområden har lagts till eller att befintliga har genomgått väsentliga förändringar. Inkomna synpunkter har i vissa fall visat på behovet av att förtydliga befintliga inriktningar och ställningstaganden, såväl i text som i karta. Ett antal mindre justeringar och förbättringar har genomförts i syfte att förtydliga befintliga inriktningar och ställningstaganden, och de större av dem redovisas kort nedan. Det framkommer även i den löpande redovisningen av synpunkter och bemötanden, vilka presenteras nedan, varför de görs. Förtydligandena som görs har således sin utgångspunkt i de synpunkter som har inkommit. I vissa fall har de sammanfallit med den interna arbetsprocessen där förslag på kalibrering av planen har förts fram.

Många synpunkter har vittnat om att det inte alltid är lätt att ta sig an översiktsplanen, vilket är förståeligt utifrån att den hanterar all markanvändning i kommunen och på olika sätt behöver hantera de allmänna intressen som har påverkan på markanvändningen både i det övergripande perspektivet som i det specifika. Del och helhet hänger samtidigt intimt ihop med varandra. Ett stort arbete har därför genomförts för att göra översiktsplanen mer lättnavigerad, klarare i sin struktur och tydligare i sina budskap och sitt uttryck. Delen kring tolkning av kartan, primärt kring gränser, har förtydligats och exempel har tillförts i syfte att illustrera hur kartan kan tolkas när det gäller gränser mellan kartlager och utbredning av ytor. I samband med detta har även layout av kartlager i kartdelen Hänsyn setts över för att förtydliga i de fall gränser ska tolkas som mer definitiva.

Länsstyrelsen har en viktig roll i granskningen av översiktsplanen och deras granskningsyttrande följer med som en bilaga till översiktsplanen när den antas. Syftet är att tydliggöra om det finns delar i översiktsplanen där statens hållning skiljer sig åt från kommunens. Örebro kommun har tillgodosett alla Länsstyrelsens synpunkter under granskningen varför någon sådan diskrepans inte föreligger. Synpunkterna har primärt rört ställningstagandena kring höga flöden (översvämning) där förslagen på förtydliganden har arbetats in i planen. Utöver det har Länsstyrelsen mestadels önskat att information om förekommande riksintressen ska vara införda i ytor för diverse landsbygdsområden, något som kommunen har tillmötesgått.

Regionen, som ansvarig myndighet för sjukvården, har haft inspel kopplat till sjukvårdens roll och funktionalitet utifrån ett beredskapsperspektiv och ett förtydligande kring det har gjorts i ett av de befintliga ställningstagandena i aktuellt temaområde. I rollen som ansvarig för kollektivtrafiken har smärre synpunkter förts fram kring linjesträckningar samt inomkommunala och regionala samband, vilket har lett fram till förtydliganden i såväl karta som text.

Ett antal inkomna synpunkter har kretsat kring en oro för att översiktsplanen ger utrymme för nedläggning av skolor i den norra kommundelen. Oron kan förstås utifrån rådande lokal demografisk utveckling, vilken återspeglar både nationella

och globala tendenser med lägre barnafödande och en åldrande befolkning. Översiktsplanen ska emellertid kunna fungera som vägledning i alla demografiska situationer som uppstår under planens tidshorisont fram till år 2050. Det gäller även när den beskriver aspekter som rör skolors lokalisering. Översiktsplanen är inte såsom den är formulerad en plan för nedläggning av skolor, snarare tvärtom då den beskriver viktiga förutsättningar för skolor utifrån ett markanvändningsperspektiv. Ett befintligt ställningstagande som rör grundskolor har kompletterats i syfte att ytterligare tydliggöra en strävan mot en god geografisk spridning av skolor såväl i staden som i kommunen som helhet.

De flesta förtydligandena efter granskningen återfinns i kartdelen och handlar i huvudsak om Utvecklingsinriktningen och rör såväl illustrationen i kartan som tillhörande texter. Utvecklingsinriktningen för såväl kommunen som tätorten har setts över och utvecklats layoutmässigt för att få ett klarare färgmanér samt enklare orientering genom att ortsnamn adderats. Ett förtydligande av illustration samt beskrivning av stadens randzon har skett både i karta och text i syfte att underlätta förståelsen för vad den syftar till och vilka områden som berörs av den. Det har i vissa synpunkter lyfts fram att beskrivningarna av regional kärna, kommunala kärnor, lokala kärnor samt servicenoder inte alltid är tydliga varför det har lagts till beskrivningar kring deras roll, funktion och sammanhang. Några inkomna yttranden, primärt från Örebro kommuns grannkommuner, eftersöker tydligare beskrivningar av de storregionala samband som är angelägna för kommunerna, och det har lagts till information om dem framför allt i Utvecklingsinriktningens textdel. Det västra kommunala sambandet mot Lekeberg har justerats, för att visa kopplingen den koppling som finns mellan kommunerna, till följd av inkommen synpunkt. Även det norra sambandet mot Nora har justerats för en enhetlig hantering av alla kommunala samband. Stambanan, som genomkorsar kommunen i höjd med Kilsmo och som utgick efter samrådet, har nu åter förts in i kartan och lyfts som ett av de viktiga regionala sambanden. Även det till följd av inkomna synpunkter från grannkommuner.

Det har, vidare, förts fram synpunkter på kollektivtrafiklinjerna som pekas ut i Utvecklingsinriktningens karta för staden, det vill säga Örebro tätort med närmaste omgivning. Det rör främst att de regionala kollektivtrafiklinjerna som också har stor relevans för staden också borde synliggöras i den kartbilden. En mindre textjustering kring detta har gjorts i Utvecklingsinriktningen textdel. Lagret Stark kollektivtrafik har justerats till namnet Kollektivtrafikstråk, för att tydliggöra vad det syftar till. Linjerna har kompletterats med befintliga kollektivtrafiklinjer, enligt inkommen synpunkt. Till sist har vissa förtydliganden gjorts i delen som rör bebyggelseutveckling på landsbygden, där det ytterligare har tydliggjorts vilka aspekter som enligt lagkraven behöver beaktas vid bedömning av ny bebyggelse utanför planlagt område.

Även i kartdelen Mark- och vattenanvändning har en del justeringar gjorts. Ytor och linjer i Mark- och vattenanvändning har justerats till att hålla sig inom kommungränsen. Färgmanér och transparens har setts över för i huvudsak linjer inom kartlagret Transportinfrastruktur för att synliggöra dessa mer. Farled 942 har lagts till då denna saknades tidigare i kartan. Information om relevanta

planeringsunderlag har lagts till i ytan för stadsdelen Norr. Skrivning om prioritering att utreda inrättande av områdesskydd på kommunal mark inom del av naturområdena Venaskogen, Uggle stenar/Karslundsåsen, Sörbyskogen, Vinteråsen samt Sanatorieskogen har lagts till för att åstadkomma en samspelt formulering med andra kommunala styrdokument. Benämningen av orter på landsbygden har justerats, till tätort och småort, för att vara i linje med SCB:s nomenklatur. En omformulering inom utbyggnadsområde för bostäder i Odensbacken har gjorts för att tydliggöra att området redan är planlagt.

Ett antal objektbeskrivningar inom Mark- och vattenanvändning har även uppdaterats i enlighet med inkomna synpunkter;

- Förtydligande text i verksamhetsområdet för Skebäcks avloppsreningsverk samt naturområdet Oset och Rynningeviken i syfte att stärka möjligheterna till anläggningens utveckling
- Uppllysning om framtagande av utvecklingsförslag i ytan för Eyraområdet
- Förtydligande text i besöksanläggning Tybblelundshallen och den närliggande ytan
- Förtydligande text i kontorsyta inom Pappersbruksområdet
- Förtydligande text i utbyggnadsområde för verksamheter inom Törsjö V för att lyfta hänsyn till befintliga hus och gårdar samt hantering av jordbruksmark i ännu inte planlagda områden.
- Förtydligande text i utbyggnadsområden i Ekeby-Almby som rör hantering av jordbruksmark.
- Uppllysning om transmissionsnätet i landsbygderna Latorpsplatån och Kilsbergen
- Uppllysning om riksintresse för naturvården, Latorpsplatån, inom verksamhetsområde Västra Via
- Förtydligande text för utpekad reservat för ny järnväg
- Justerad rubrik för godsstråket genom Bergslagen
- Text om hänsyn till riksintresset i Boglundsängen har rättats
- Uppllysning om framtida hållbarhetspark inom grönområde i Brickebackens östra del förs in, i linje med planprogrammet.
- Justering av ytan för framtida hållbarhetspark inom grönområde i Brickebackens södra del för att inte gå in på privatägd mark samt stämma överens med gällande planprogram
- Uppdatering av textstycke för verksamhetsområden, Energiproduktion, vilken relaterade till samrådet har tagits bort då det inte längre är aktuellt

Ändringar i kartdelen Hänsyn är få till antalet. Här har flera länkar inom översiktsplanen och relevanta textdelar lagts till. Även här har ett antal kartlager setts över layoutmässigt för att underlätta läsbarheten. Utöver ovan nämnda så har förtydliganden skett i kartlagret Åtgärdsytor dagvatten som fått ett nytt lagernamn, Dagvatten, och förtydligad layout.



Inkomna yttranden

Inledning

Inkomna synpunkter presenteras nedan i sin helhet varefter kommunens bemötande redovisas kursivt. I några av de mest omfattande synpunkterna har kommunen dock valt att placera bemötandet under respektive relevant avsnitt i synpunkten. Det gäller exempelvis Länsstyrelsens synpunkter. I bemötandet framgår om kommunen avser att göra en förändring i planen och i så fall vilken. Genomgången inleds med Länsstyrelsens yttrande och därefter följer övriga statliga och regionala myndigheter. Efter det presenteras andra kommuner och Örebro kommuns nämnder. Slutligen redovisas inkomna yttranden från företag, organisationer och privatpersoner.

Statliga myndigheter

Länsstyrelsen Örebro län

Sammanfattade synpunkter

Länsstyrelsen ser positivt på att Örebro kommun tar fram en ny översiktsplan. Nedan listas ett urval av Länsstyrelsens synpunkter. Se vidare under rubriken Länsstyrelsens synpunkter enligt 3 kap.

16 § PBL för Länsstyrelsens synpunkter i sin helhet.

- Riksidress för totalförsvarets anläggningar, den civila delen. Länsstyrelsen bedömer att riksidresset tillgodoses men anser att redovisningen behöver kompletteras.
- Riksidress för naturvärden, Latorpsplatån. Länsstyrelsen bedömer att riksidresset tillgodoses men anser att redovisningen behöver kompletteras.
- Riksidress för energiproduktion, vindbruk. Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning att riksidresset inte kan tillgodoses.
- Människors hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning eller erosion. Länsstyrelsen anser att redovisningen av klimatrelaterade risker behöver kompletteras.

I mark- och vattenanvändningskartan pekas tre utredningsområden ut; Vallby, Holmen och Slätten. Kommunen anger att dessa områden behöver utredas vidare innan framtida markanvändning kan bestämmas. Länsstyrelsen tar därför inte ställning till områdena, men kan konstatera att det finns stora utmaningar med en stadsutveckling i Vallby och en stadsomvandling i Holmen med anledning av den omfattande översvämningsrisken.

Riksidressen

Allmänt

I kartans hänsynsskikt anges för ett flertal riksidressen att totalförsvarets riksidressen är överordnat andra riksidressen. Länsstyrelsen vill uppmärksamma att utgångspunkten är att inget riksidress ska påtagligt skadas. Det är enbart i den situation det inte går att förena flera motstående riksidressen utan att det uppstår påtaglig skada på något intresse, som påtaglig skada kan tillåtas. Går det inte att förena flera motstående riksidressen ska det ändamål som på lämpligast sätt främjar en långsiktig hushållning med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt ges företräde. Om ett område behövs för totalförsvarets anläggningar ska försvarsintresset ges företräde framför andra riksidressen. Även i denna situation är dock utgångspunkten att alla riksidressen ska tillgodoses, det är endast när detta inte är möjligt som totalförsvarets intressen kan tillåtas påtagligt skada det motstående intresset.

Synpunkten har noterats.

Riksidress för totalförsvarets anläggningar, den civila delen

Riksidresset för totalförsvarets civila del behöver nämnas i objektsbeskrivningarna för landsbygdsområdena Latorpsplatån och Kilsbergen. I objektsbeskrivningarna för övriga landsbygdsområden som berörs av riksidresset anges att ”totalförsvaret i form av ledningar och stationer inom

transmissionsnätet behöver beaktas vid prövning av byggnation.” En motsvarande skrivning behöver läggas till även för Latorpsplatån och Kilsbergen.

Synpunkten har noterats och objektsbeskrivningen har uppdaterats för landsbygdsområdena Kilsbergen och Latorpsplatån.

Riksintresse för naturvärden, Latorpsplatån

Riksintresset för naturvärden, Latorpsplatån, behöver nämnas i objektsbeskrivningen för verksamhetsområdet vid trafikplatsen Västra Via vid E18. Vid planläggning och byggnation inom detta område är det viktigt att beakta och ta hänsyn till riksintresset samt utreda naturvärden för att minimera risken för negativ påverkan, vilket behöver framgå av objektsbeskrivningen.

Synpunkten har noterats och objektsbeskrivningen för verksamhetsområdet kompletteras med en skrivning om hänsyn för riksintresse för naturvård.

Riksintresse för energiproduktion, vindbruk

I kommunen finns ett område av riksintresse för energiproduktion för vindbruk, enligt 3 kap. 7 § MB. Större delen av riksintresseområdet omfattas av naturreservatet Brevens tallskogar. I översiktsplanen gör kommunen bedömningen att en etablering av vindkraft inom området påtagligt skulle skada ett stort oexploaterat naturområde och att det därför är svårt att tillgodose riksintresset. Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning att vindkraft är olämpligt inom riksintresseområdet och att riksintresset därmed inte kan tillgodoses.

Synpunkten har noterats.

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

Klimatrelaterade risker

Översvämning

I temaområdet Klimat, i undertemat Höga flöden och skyfall, anges att det ska säkras att ny bebyggelse inom stadens randzon är motståndskraftig mot minst ett 100-årsregn. Länsstyrelsen anser att all bebyggelse, ny såväl som befintlig, behöver bedömas utifrån risk för översvämning från skyfall vid detaljplanläggning och bygglovsprövning, oavsett om den är belägen inom eller utanför stadens randzon.

Skrivningen har justerats i enlighet med synpunkten.

Länsstyrelsen vill även uppmärksamma att samhällsviktig verksamhet bör så långt möjligt lokaliseras till områden som inte hotas av översvämning från höga flöden. Enligt Boverkets utgångspunkter för bedömning av översvämningsrisk kan det vara möjligt med avsteg vid komplettering inom befintlig bebyggelse. Om kompletteringen avser samhällsviktig verksamhet anser Länsstyrelsen att det är än viktigare att avsteget motiveras med en riskutredning och eventuella skyddsåtgärder. Detta bör tydliggöras i ställningstagandet som rör förhållningssätt vid avsteg från de grundläggande principerna.

Skrivningen har justerats i enlighet med synpunkten.

I samma undertema anges ett ställningstagande om att senast framtagna riskkarteringar för höga flöden och skyfall gäller för bedömning vid framtagande

av detaljplaner eller vid bygglovsprövning. För Örebro kommun finns flera karteringar för höga flöden, framtagna respektive under framtagande, av Myndigheten för civilt försvar (MCF) samt av Örebro kommun. Efter samrådet av översiktsplanen har det uppmärksammats att karteringarna visar relativt stora skillnader i utbredningar av bland annat beräknat högsta flöde (BHF). För närvarande pågår en dialog mellan berörda myndigheter avseende vilket underlag som bör användas vid fortsatt arbete med modelleringarna. När samtliga karteringar är färdigställda behöver det göras en bedömning av karteringarnas tillförlitlighet. Länsstyrelsen delar därför inte kommunens ställningstagande utan anser att det är mer ändamålsenligt att använda den kartering som bedöms som mest tillförlitlig.

Skrivningen har justerats i enlighet med synpunkten.

Ras, skred och erosion

I temaområdet Klimat, i undertemat Ras, skred och erosion, anges ett ställningstagande om att inom och i anslutning till områden med hög risknivå för ras, skred och erosion, enligt karteringar från ansvariga myndigheter, ska säkerheten för ny bebyggelse beaktas i framtagande av detaljplaner samt vid prövning av lov och förhandsbesked. Länsstyrelsen anser att det är otydligt vad som menas med ”hög risknivå”. I många underlag framgår endast att det finns en risk, men det saknas ofta en gradering av vad som är hög respektive låg risknivå. Planeringsunderlagen är dessutom inte heltäckande och nya risker kan uppstå, bland annat utifrån vad kommunen planerar för. Länsstyrelsen anser därför att säkerheten för ny bebyggelse alltid ska beaktas i framtagande av detaljplaner samt vid prövning av lov och förhandsbesked. Vidare anser Länsstyrelsen att ställningstagandet även behöver omfatta befintlig bebyggelse och inte avgränsas till endast ny bebyggelse.

Undertemat Ras, skred och erosion har justerats enligt synpunkterna. Angående skrivningen om hög risk, är det en tolkning som gjorts utifrån underlag men tolkningen tas bort för att förenkla översättningen mellan underlagen och översiktsplanen.

Länsstyrelsen Södermanlands län

Länsstyrelsen Södermanlands län har meddelat att de avstår från att yttra sig i granskningen av förslag till ny översiktsplan för Örebro kommun.

Yttrandet har noterats.

Energimyndigheten

Översiktsplanen anger utvecklingsbehov av dels bostäder dels verksamhetsmark. Kommunens möjligheter att genomföra översiktsplanens intentioner bygger många gånger på kapaciteten i den tekniska infrastrukturen för försörjning av vatten, avlopp och tillgång till energi. Det är till planens fördel om förutsättningarna för planens genomförande finns beskrivet utifrån översiktsplanens markanvisningar. I synnerhet vad gäller kommunens uppfattning om verksamheternas förväntade effektbehov och el-infrastrukturens kapacitet och förutsättningar att tillgodose detta. Även en generaliserad uppfattning om effektbehovet per ha verksamhetsmark kan vara till stöd för kunskapen om planens genomförbarhet i detta avseende. Dessa typer av analyser

kan med fördel utvecklas i samband med kommande arbete med kommunens energiplan.

Kommunen framför en allmän uppmaning om att ny elinfrastruktur ska ta hänsyn till kapacitetsbehov för ökad produktion av vindkraft. Det är till planens fördel om ytor för ny elinfrastruktur liksom stödfunktioner för framtida vindkraft pekas ut i kommunens översiktsplan, i samråd med de nätbolag som har koncession för den lokala och regionala nätinfrastrukturen. Med hänsyn till översiktsplanens sena skede föreslås att dessa lokaliseringsfrågor utvecklas och konkretiseras som förslag samband med kommunens revidering av kommunens energiplan.

Kommunens anvisningar om vindkraftens hänsynstagande är allmänt hållen och kan belysa en svaghet i kommunens ställningstagande i sakfrågor där möjligheten till samexistens undermineras. Riktlinjerna kan utvecklas och stärkas genom att ange vilka siktlinjer eller siktområden i kommunen som är av vikt för landskapsbild. Likaså vilka specifika naturområden som skall undantas från vindkraft och skälen till det liksom att ange kvalitéer i kommunens rekreations och friluftsområden som utgör avgörande skäl till prioritering mellan olika angelägna användningsområden, exempelvis närhet till tätort för rekreation och friluftsliv tillika avstånd från bebyggelse i frågor om vindkraft. Att inte föra dialog om dessa sakfrågor, i tidigt skede, med kommunens medlemmar kan underminera kommande dialoger om villkoren för samexistens mellan olika angelägna allmänna intressen då frågan om undersökningstillstånd skall behandlas av kommunen.

Med hänsyn till översiktsplanens sena process kan kommunen med fördel fortsätta arbetet med den strategiska planeringen och komplettera kommunens planeringsunderlag med ovanstående analyser i kommande arbete med kommunens energiplan.

Kommunen har tagit del av synpunkten men konstaterar att den till övervägande del avser detaljeringsnivåer och analysbehov som inte är förenliga med en översiktsplans roll och rättsverkan. Översiktsplanen anger strategisk inriktning för kommunens långsiktiga mark- och vattenanvändning och är inte avsedd att redovisa beräkningar av effektbehov, nätkapacitet eller precisa lokaliseringsprövningar av elinfrastruktur. Sådana frågor hanteras, enligt vedertagen planeringspraxis, i separata tematiska processer såsom kommunens energiplan och utgör därmed inte brister i översiktsplanens utformning.

Det kan, vidare, konstateras att det i nuläget saknas generaliserade uppfattningar om effektbehov som kan ligga till grund för översiktsplanen. Många gånger pekar översiktsplanens utbyggnadsområden på en möjlig framtida markanvändning som bedöms som lämplig för platsen. Utbyggnaden är då avhängig konjunktur, befolkningstillväxt, markägarens intresse för en sådan etablering m.m. Tidshorizonten för en utbyggnad kan vara mycket långsiktig och det är vidare troligt att vissa områden som redovisas som utbyggnadsområden inte kommer att tas i anspråk inom överskådlig tid. Det är därför inte givet att effektbehov bäst redovisas i översiktsplanen. Hur energiplan respektive översiktsplan ska hantera frågorna framgent behöver studeras.

Översiktsplanen redovisar utredningsområden för vindkraft i kartan. Det är inom dessa områden som Örebro kommun har bedömt att förutsättningarna för etablering av vindkraft är

relativt goda jämfört med andra markområden i kommunen. Utgångspunkten har bl.a. varit hänsyn till riksintressen m.m., avstånd till bebyggelse samt avvägningar gentemot allmänna intressen så som natur- och kulturmiljövärden, landskapsbild och friluftsliv. En övergripande avvägning mellan olika intressen har därmed skett.

Översiktsplanens vindkraftsområden har varit en viktig och uppmärksammas fråga under samrådet och urvalet av de vindkraftsområden som redovisas är ett resultat av detsamma. Eventuella etableringar av vindkraft kommer givetvis bli föremål för vidare dialog. Etableringar förutsätter samråd med allmänhet, en omfattande kunskapsuppbyggnad och utredningar om förhållandena på platsen, upprättande av miljökonsekvensbeskrivning m.m. innan avvägningar sker inom ramen för tillståndsprövning enligt miljöbalken. Dessa processer är det inte Örebro kommun som svarar för utan det är vanligen Länsstyrelsens miljöprövningsdelegation som utgör tillståndsmyndighet medan kommunen bl.a. har att tillstyrka eller avstyrka projektet utifrån det s k kommunala vetot. (Miljöbalken 16 kap 4 §).

I övrigt har synpunkterna noterats.

Försvarsmakten

Försvarsmakten noterar att Örebro kommun har omhändertagit Försvarsmaktens synpunkter i samrådet. Försvarsmakten har således inget att erinra avseende riksintressen för totalförsvarets militära del.

Yttrandet har noterats.

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten i Örebro kommun har tagit del av planförslagets granskningshandlingar och har inget att erinra.

Yttrandet har noterats.

Luffartsverket

Översiktsplanen var något svår att navigera och om nedan information redan finns i översiktsplanen kan ni bortse från yttrandet.

LFV vill i egenskap av sakägare avge följande yttrande:

LFV vill påminna Örebro kommun om att vad som gäller för civil luftfart bör nämnas i alla översiktsplaner för att säkerställa att Luftfartsverket remitteras i dessa ärenden.

För civil luftfart gäller följande:

- Alla byggnadsobjekt, som är bygglovspliktiga eller ingår i kommunala planer, oavsett typ* som är högre än 20 meter över mark eller vattenytan ska remitteras till LFV för CNS-analys. Detta gäller oavsett position på svenskt territorium.

Detta bör nämnas i översiktsplanen under ”Riksintresse”, förslagsvis under underrubriken ”Totalförsvaret” eller ”Luftfart”

OBS! CNS-analys är inte samma sak som flyghinderanalys. CNS-analys tar hänsyn till utrustning som på olika sätt används för att kommunicera med, övervaka m.m. flygtrafiken. Denna utrustning finns inte enbart i anslutning till

flygplats utan även ute i terrängen och därför är det viktigt att alla objekt över 20 m oavsett placering remitteras till Luftfartsverket.

*master, torn, pyloner, vindkraftverk, skyltar, konstverk, byggnader etc.

De synpunkter som Luftfartsverket lyfter är hanterade i översiktsplanen och går att läsa i objektsbeskrivningen för respektive riksintresseområde i kartan. Örebro kommun tackar för synpunkten.

Myndigheten för civilt försvar (MCF)

MCF har meddelat att de inte har några synpunkter på planförslaget.

Yttrandet har noterats.

Polismyndigheten

LPO har inget att erinra.

Yttrandet har noterats.

Post- och telestyrelsen

IT-infrastrukturen är en förutsättning för bland annat näringslivsutveckling, sysselsättning, forskning och innovationer, vård och omsorg, miljö och klimat, utbildning och kompetensförsörjning samt social delaktighet. Av denna anledning anser vi även att IT-infrastrukturen måste in i samhällsplaneringsprocessen på regional och kommunal nivå. Om inte IT-infrastruktur beaktas i samhällsplaneringen finns risken att de tjänster som är beroende av infrastrukturen inte når ut till användarna.

Det säkerhetspolitiska läget har också riktat fokus mot behovet av en robust civil infrastruktur. Förmågan att kommunicera är en förutsättning för att samhällets grundläggande funktionalitet ska kunna upprätthållas. Exempelvis krävs elektronisk kommunikation för att genomföra betalningar, säkerställa leveranser och återställa trasiga nät. Att civila funktioner är fungerande i händelse av höjd beredskap är också viktigt för totalförsvarets militära del. Hot mot infrastrukturen finns också i fredstid, exempelvis i form av naturhändelser såsom översvämningar, sabotage eller i samband med kriser i samhället. PTS arbetar aktivt med dessa frågor, bl.a. genom att dela ut statligt stöd till företag för att genomföra åtgärder för driftsäkra och robusta elektroniska kommunikationer. PTS har inte tillgång till detaljinformation om hur operatörer och andra ledningsägare utformar sina nät utan hänvisar till de operatörer och ledningsägare som blir berörda inom aktuellt område för ytterligare information. I detta fall kan det vara lämpligt att kontakta nationella bredbandsaktörer samt aktuella regionala och lokala bredbandsaktörer. Kommunen bör ha en förteckning över vilka befintliga ledningsägare som blir berörda eller liknande funktion. Exempelvis bredbandskoordinatorer bör ha information om potentiella ledningsägare gällande elektroniska kommunikationer.

PTS har i tidigare skrivelse (med hemlig bilaga 2012-01-23 dnr: 03-16005) till respektive länsstyrelse lämnat uppgifter om teleanläggningar som är att anse som riksintressen i enlighet 3 kap 8 § miljöbalken och 2 § p. 9 förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m.

Underlag för samråd gällande radiokommunikation

Vindkraftverk kan störa fasta radioförbindelser (radiolänk). Därför behöver företag som projekterar för vindkraft uppgifter om vilka radioförbindelser som riskerar att bli störda. PTS tar fram underlag för samråd dvs information om vilka operatörer som har tillstånd för fast radio (radiolänk) i det aktuella geografiska området efter begäran från vindkraftsprojektören.

Information och synpunkter ovan har noterats. Frågor om digital infrastruktur hanteras i temaområdet Energiförsörjning, undertema digital infrastruktur. För de aspekter som inte hanteras där hänvisas de till senare skeden av samhällsbyggnadsprocessen.

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen ser positivt på översiktsplanen.

Vid en överblick ser det ut att finnas en hel del hänsynskrävande biotoper, nyckelbiotoper och objekt med naturvärden, men inte så många formellt skyddade områden.

Skogsstyrelsen vill upplysa om att det kan finnas formella skydd, tecknade av Skogsstyrelsen som biotopskydd och naturvårdsavtal. De finns inlagda i Skogens Pärlor.

Skogsstyrelsen är tillsynsmyndighet, enligt skogsvårdslagen och delar av miljöbalken, gällande skogliga åtgärder på skogsmark (mark som lyder under skogsvårdslagen). Vidare ingår bland Skogsstyrelsens uppgifter att medverka i frågor om samhällsplanering för en hållbar utveckling och hushållning med naturresurser.

Synpunkterna har noterats.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har meddelat att de inte har några synpunkter på planförslaget.

Yttrandet har noterats.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende. Vi har tidigare, inom ramen för samrådet, besvarat berörd remiss och kan konstatera att våra då framförda synpunkter har beaktats.

Vad gäller granskningshandlingarna vill vi enbart framföra att riksintresset för totalförsvarets civila del även bör nämnas i objektsbeskrivningarna för landsbygdsområdena Latorpsplatån och Kilsbergen. I objektsbeskrivningarna för övriga landsbygdsområden som berörs av riksintresset anges att ”totalförsvaret i form av ledningar och stationer inom transmissionsnätet behöver beaktas vid prövning av byggnation.” En motsvarande skrivning bör läggas till även för Latorpsplatån och Kilsbergen.

I övrigt har Svenska kraftnät inga synpunkter på planförslaget.

Örebro kommun tackar för synpunkterna, objektsbeskrivningarna för nämnda landsbygdsytor har justerats i enlighet med synpunkten.

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU har meddelat att de avstår från att yttra sig i granskningen av förslag till ny översiktsplan för Örebro kommun.

Yttrandet har noterats.

Statens geotekniska institut (SGI)

SGI anser att tidigare framföra synpunkter från samrådet är till stor del beaktade till granskningen.

Att det i samband med detaljplanering samt bygglov utanför detaljplanelagt område alltid ska utföras bedömning av ras, skred och erosion i enlighet med PBL, och att förväntade effekter av ett förändrat klimat behöver beaktas. Det finns text som trycker på hänsyn till ett förändrat klimat. Dock saknas ställningstagande till bedömningar av geotekniska säkerhetsfrågor utanför identifierade riskområden vilket är en brist. Planeringsunderlagen är inte heltäckande och nya risker kan uppstå med det man planerar för. Vi rekommenderar att källa anges till de kartunderlag som visas i handlingen. Vi rekommenderar också att de utredda områdena i MSB:s kartering läggs till i kartan.

Källa saknas i kartan men beskrivs i text.

Tidigare framförda synpunkter av SGI i samrådet har hanterats på ett bra sätt förutom i en punkt ovan. SGI har utöver det inga ytterligare synpunkter på planförslaget.

Örebro kommun tackar för synpunkterna. Angående ställningstagande till bedömningar av geotekniska säkerhetsfrågor utanför identifierade riskområden, ska säkerhet från ras-, skred- och erosionsrisker för befintlig och tillkommande bebyggelse tillgodoses. Örebro kommun är medvetna om att risken för ras, skred och erosion riskerar att bli större i framtiden på grund av klimatförändringar. Processen i utredningsområden är att behoven av klimatanpassning för den byggda miljön dels kommer utredas på kort och lång sikt, dels utifrån en kostnads-nyttoanalys. Utifrån kostnads-nyttoanalysen prioriteras tekniska åtgärder på utvalda platser såsom spontnings- eller stabilitetsbehov. Förutom analys av utredningsområden är planeringen att även utveckla organisatoriska samarbeten mellan förvaltningar och fastighetsbeståndet i kommunen för att förebygga och reducera skaderisker.

Tillväxtverket

Tillväxtverket har meddelat att de inte har några synpunkter på planförslaget.

Yttrandet har noterats.

Trafikverket

Trafikverket har tagit del av granskningsförslag till ny översiktsplan för Örebro kommun. Planerad utveckling och utbyggnad i översiktsplanen berör och omfattar en rad statliga infrastrukturanläggningar, där vissa även utgör riksintressen för kommunikationer enligt miljöbalken 3 kap 8 §. Trafikverket ser fram emot ett fortsatt gott samarbete med Örebro kommun gällande utveckling inom kommunen och kring planering som rör statlig infrastruktur.

Trafikverket önskar generellt lyfta värdet av dialog i tidiga skeden för att skapa bättre förutsättningar att lösa avgörande frågor. I den fortsatta planeringen blir det viktigt att utreda och analysera effekter på den statliga infrastrukturen, samt vilka brister och åtgärdsbehov som kan uppstå till följd av detta. Vid behov av ny eller utvecklad statlig infrastruktur krävs tidig samverkan med Trafikverket för att kunna säkerställa genomförbarheten. Åtgärder inom statlig infrastruktur kräver godkännande av Trafikverket och större åtgärder kan kräva väg- eller järnvägsplan.

Trafikverket önskar tydliggöra att finansiering av om- och nybyggnadsåtgärder på statlig väg och järnväg styrs av regional- och nationell transportplan. Åtgärder på statlig infrastruktur till följd av kommunal exploatering finansieras dock generellt sett inte genom dessa planer, kommunen behöver därför vara beredd att ta kostnader för de åtgärder som krävs på den statliga infrastrukturen till följd av kommunal planering.

Riksintressen för kommunikationer

Översiktsplanen redovisar riksintressen för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken och sedan samrådet har planen på ett bra sätt kompletterats och förtydligats gällande hur riksintressen kan påverkas samt vad som behöver beaktas för att minimera risken för negativ påverkan. Trafikverket upplyser om att en riksintresseprecisering för Örebro flygplats har påbörjats sedan samrådet av översiktsplanen. En precisering av ett riksintresse är ett fördjupat planeringsunderlag som visar de värden som riksintresset ska skydda och som bör beaktas i den fysiska planeringen. Preciseringen kommer tydliggöra beskrivning av riksintressets markanspråk och influensområden vilket behöver tas i beaktande vid utveckling kring flygplatsen, exempelvis flygbuller och hinderytor.

Trafikverket önskar återigen påtala att en framtida utveckling vid Örebro flygplats förutsätter att riksintresset för flygplatsen kan säkerställas.

Trafikverket önskar framföra att Hinderbegränsad yta behöver justeras i kartlager gällande riksintresse luftfart så att ytan omfattar och markeras inom hela utbredningen.

Trafikverket noterar att Godsstråket genom bergslagen benämns Godsstråk Bergslagen i kartlagret för transportinfrastruktur Järnväg vilket bör justeras.

Övrigt

I översiktsplanen beskrivs kommunens inriktning och arbete för en tågförbindelse mellan Oslo och Stockholm och ny järnvägssträcka mellan Kristinehamn och Örebro (Nobelbanan). Trafikverket önskar tydliggöra att lokaliseringsutredningen för Nobelbanan genomförs av bolaget Oslo-Sthlm 2.55. Nobelbanan finns inte med som objekt i nuvarande nationell plan (Nationell plan för transportsystemet 2022–2033). Det finns därmed inget beslut om att järnvägen ska byggas och i och med det har Trafikverket inget uppdrag och kan inte fatta några beslut kopplat till utredningen.

Kommunen har, i dialog med Trafikverket och med stöd av Länsstyrelsen, enats om att avvakta genomförandet av den aktuella förändringen. Förändringen kommer att genomföras först när Trafikverket själva ändrar redovisningen av den hinderbegränsade ytan från linje till yta.

När det gäller synpunkten kring kartan har benämningen justerats till Godsstråket genom Bergslagen.

Örebro kommun tackar i övrigt för informationen som meddelats genom yttrandet.

Regionala myndigheter och kommuner

Örebro Region län

Region Örebro län tackar för möjligheten att lämna synpunkter på förslag till ny översiktsplan för Örebro kommun. Region Örebro län bedömer att tidigare framförda synpunkter under samrådet i huvudsak har beaktats och arbetats in i översiktsplanen på ett bra sätt och har därför endast ett litet antal synpunkter att framföra i granskningen av planen.

Energiförsörjning

De synpunkter rörande energiförsörjning och redovisning av effektbehov för planerad markanvändning som Region Örebro län framförde i samrådet har kommunen bemött, men inte fullt ut beaktat. Region Örebro län ser gärna en samverkan med kommunen för att gemensamt hitta vägar framåt över hur energiförsörjning och samhällsplanering kan tydliggöras rumsligt. Förslagsvis kan delar av denna information på sikt integreras i översiktsplanen, och delar i ett planeringsunderlag separat från översiktsplanen.

Ett robust samhälle

Region Örebro län ser positivt på att översiktsplanen lyfter behovet av ett robust samhälle men anser att vårdens roll behöver tydliggöras ytterligare. Sjukhuset och vårdcentralerna är centrala noder i samhällsberedskapen vid kris. Översiktsplanen bör därför säkerställa att vårdinrättningar ges förutsättningar för robust drift, med prioriterad el-, vatten- och kommunikationsförsörjning. Vidare behövs identifierade reservtytor för temporär vårdkapacitet om sjukhus eller större vårdinrättningar inte kan användas. Region Örebro län ser även behov av att transport- och infrastruktursatsningar utformas så att vårdens personal och patienter kan nå verksamheterna även vid störningar. Vidare bör kommunen och Region Örebro län etablera en tydlig samverkansmodell för planering och lokalisering av vårdverksamhet, då dessa utgör en central del av totalförsvarets civila del och samhällsviktig infrastruktur vid kris.

I texter och ställningstaganden rörande vården önskar Region Örebro län att följande perspektiv tydliggörs: ”Kommunen ska verka för att förutsättningar för framkomlighet för akuta ambulanstransporter optimeras.”

Kartsynpunkter

Kartskiktet Regionala samband pekar ut viktiga transportsamband utmed Europavägar och riksvägar. Region Örebro län bedömer att även transportsamband längs järnväg också bör markeras i kartan som ett regionalt samband.

Kartskiktet Storregionala verksamheter pekar ut universitetet och universitetssjukhuset. Region Örebro län bedömer att även flygplatsen bör pekas ut som storregional verksamhet.

Kartskiktet Stark kollektivtrafik visar delar av stadslinjenätet men inte hela, dessutom saknas regiontrafikens nät helt i utvecklingsinriktningens kartskikt. Region Örebro län önskar få syftet med kartskiktet förtydligat och vill gärna samverka för kollektivtrafikstråkens utvecklingsinriktning.

Kartskikten Regional kollektivtrafik pekar i dagsläget inte ut järnvägen som regional kollektivtrafik, men har den funktionen.

Informationen om ledningar och stationer i transmissionsnätet för el är svårt att hitta då det döljer sig under kartsiktet Riksintresse totalförsvarets civila del. Information om energiförsörjning skulle kunna samlas tydligare både i karta och text.

Synpunkter i texter

I textavsnittet Järnväg finns ett ställningstagande som lyder ”Möjligheten att utöka spårkapaciteten på järnvägen genom kommunen ska bevaras”. Region Örebro län föreslår att det förtydligas med att det finns en strävan mot att skapa tre spår över Svartån.

Ny lokalisering av Rättspsykiatri behöver ske skyndsamt då behov är stort av platser och att nuvarande lokaler är i dåligt skick.

Samsjuklighetsutredningen (SOU 2021:93 och SOU 2023:5) pekar på behov av en stor omställning rörande ansvarsfördelning, arbetssätt och samverkan kring personer med samsjuklighet. Om utredningen utmynnar i ett lagkrav kan översiktsplaneringen påverkas när det kommer till lokalbehov, samlokalisering av verksamheter, planering för stödjande boendelösningar med mera. Det vore positivt om översiktsplanen kan beakta dessa perspektiv i någon mån. Den sammantagna bedömningen är att planförslaget i hög utsträckning har förutsättningar att bidra till den regionala utvecklingsstrategins (RUS) övergripande mål och prioriterade områden med koppling till fysisk planering.

Synpunkten har noterats och bedömts inom ramen för granskningen av planförslaget. Kommunens ställningstagande redovisas nedan utifrån gällande regelverk och gjorda avvägningar.

När det gäller synpunkten kring energiförsörjning menar Örebro kommun att översiktsplanen i sig inte kan säkerställa prioriterad försörjning av el, vatten eller kommunikation, men planen kan tydliggöra behovet och ge vägledning för fortsatt samverkan med ansvariga aktörer för att stärka förutsättningarna för robust drift. Temaområdet Ett robust samhälle kompletteras därför i det avseendet.

Vidare delar kommunen regionens bedömning om vikten av att säkerställa tillgänglighet för patienter och personal även vid störningar. Den konkreta hanteringen av sådana transport- och infrastrukturlösningar sker dock i huvudsak genom andra processer än den som gäller för översiktsplanen. Synpunkten tas med som ett underlag i fortsatta samarbeten och vid framtida revideringar av översiktsplanen.

Kommunen välkomnar regionens förslag om att etablera en tydlig samverkansmodell för planering och lokalisering av vårdverksamhet. En sådan struktur skulle kunna stärka den samlade beredskapen och den samhällsviktiga infrastrukturen. Detta hanteras dock i andra samordningsprocesser än översiktsplanen, men synpunkten tas med som ett viktigt inspel i det fortsatta arbetet. Synpunkten kring framkomlighet är värdefull och tas med inför kommande översyner av översiktsplanen och kan komma att utgöra underlag i det fortsatta arbetet tillsammans med berörda aktörer.

Utvecklingsinriktningen har sammanfört järnväg med Europa- och riksvägar och pilarna som återfinns i kartan ska förstås som att de omfattar dem alla. Texten i Utvecklingsinriktningen kommer att förtydligas.

Flygplatsen återfinns i Utvecklingsinriktningen för hela kommunen för att indikera det som synpunkten avser, det vill säga påvisa den regionala funktionen. Synpunkten föranleder därmed ingen ändring.

Översiktsplanen kommer att förtydliga begreppet och utveckla kartan så att det blir tydligare vad som avses. Grundprincipen är att illustrera de samband som är av störst betydelse för att stärka en sammanhållen stad, inte att vara en fullständig redovisning av alla kollektivtrafikens linjer då dessa redovisas i mark- och vattenanvändningsdelen av kartan.

Att järnvägen utgör del av det regionala kollektivtrafiknätet framgår i kartlagret för järnväg, synpunkten föranleder därför ingen ändring.

Kommunen avser att samla redovisningen av riksintressena på det sätt som de statliga myndigheterna rekommenderar. Det innebär att de statliga riksintressena framgår samlat och tydligt. När riksintressena presenteras enligt denna struktur bedöms det inte finnas behov av ytterligare kartlager specifikt för energiförsörjning för att undvika dubbelredovisning. I övrigt är synpunkten om att samla information om energiförsörjning värdefull och vi tar med oss den vid framtida revideringar av översiktsplanen.

Tredje spåret är en delmängd av strävan att öka kapaciteten genom Örebro, men sannolikt är det mer angeläget att flytta växlar t.ex. Kommunen kommer därför inte att ändra ställningstagandet såsom det är skrivet i granskningsversionen av planen.

Lokalisering för en ny rättspsykiatrisk verksamhet är inte i ett skede att det kan pekas ut i kartan men är ett arbete som sker parallellt med flera parter involverade i samarbete med Regionen. Ett ställningstagande om att göra det möjligt för rättspsykiatri att växa i Örebro tätort har lagts till i temaområdet Samhällsfunktioner sedan samrådet.

En bevakning av hur arbetet med samsjuklighetsutredningen fortgår sker och det kommer löpande undersökas hur den kan komma att påverka översiktsplaneringen.

Arboga kommun

I samrådsförslaget redovisades ett kollektivtrafikstråk mellan Örebro mot Arboga via Glanshammar, och Arboga kommun ställde sig positiva till förslaget. I granskningsförslaget har stråket förändrats. Nu föreslås det avslutas i Götlunda i stället för att fortsätta vidare mot Arboga tätort. Örebro kommun har justerat linjenätet utifrån inkomna synpunkt i samrådet "Kollektivtrafikstråket till Glanshammar och vidare mot Arboga föreslår vi slutar i Götlunda och inte går vidare mot Arboga" s 66 i samrådsredogörelsen. Arboga kommun vill understryka att en direkt förbindelse mellan Arboga och Örebro fortsatt är av stor regional betydelse. Kollektivtrafikstråket utgör en viktig länk för resande mellan kommunerna, både för arbete, utbildning och andra vardagsresor. Om stråket avslutas i Götlunda finns en risk att den regionala tillgängligheten försämras, vilket i sin tur kan påverka kommunernas utvecklingsmöjligheter negativt. Arboga kommun föreslår att stråket Arboga–Örebro fortsatt redovisas i översiktsplanens markanvändningskarta alternativt avgränsas till kommungränsen med förtydligande i text om förbindelsen mot Arboga.

Synpunkten har noterats och bedömts inom ramen för granskningen av planförslaget. Kommunens ställningstagande redovisas nedan utifrån gällande regelverk och gjorda avvägningar. Örebro kommun noterar synpunkten och delar uppfattningen av kollektivtrafiksträcket Örebro-Arboga utgör en viktig länk mellan kommunerna för arbete, utbildning m.m.. Till antagande av översiktsplanen justeras alla infrastrukturlinjerna i mark- och vattenanvändningen och begränsas till inom Örebro kommun.

I utvecklingsinriktningen visas regionala samband, varav en linje går mot Arboga genom Götlunda, på så vis lyfts sträcket Örebro-Arboga i översiktsplanen utan att den mer konkreta markanvändningen korsar kommungränserna. Det bör samtidigt poängteras att kartan i Utvecklingsinriktningen befinner sig på en strategisk nivå som bland annat pekar ut viktiga strategiska samband på en övergripande nivå och med grova penseldrag. Den pil som sträcker sig österut avser regionala kopplingar med såväl Götlunda som Arboga samt övriga städer och orter i närheten, till exempel Köping och Kungsör.

Askersunds kommun

Då flera olika samrådsyttranden är sammanslagna i samrådsredogörelsen och en del av de synpunkter som kommunen avgav i samrådet inte är kommenterade i samrådsredogörelsen har vi svårt att avgöra vilka av våra synpunkter som är beaktade. Synpunkter som Askersunds kommun avgav i samrådet kvarstår och kommenteras nedan, utifrån granskningshandlingarna.

Generella synpunkter

Kartans färgmanér för kartlager är nedtonat och när kartlager tänds är det svårt att urskilja aktuella punkter, linjer och ytor. Vi vill föreslå en högre kontrast mellan bakomvarande karta och tändbara lager.

Att resa till och från Örebro

Vi vill åter framföra synpunkten att någon form av kollektivtrafiknoder bör finnas i stadens utkant, i syfte att gästande bilar kan parkeras utanför staden, som kan nås via exempelvis BRT-systemet.

Ny storregional roll

I avsnittet i kartverket ”Kommunikationer/Storregionala kopplingar gynnar Örebro kommun” framstår det som att det bara är järnvägssträckan Örebro-Kristinehamn som är intressant ur detta perspektiv. I textdelen som inte ligger i kartverket, under avsnittet ”Temaområden/ Mobilitet/ Järnväg” framhålls även Oslo-Stockholm. Vi hittar dock inga tecken på att regionen som en knutpunkt i TEN-T-järnvägsnätet som en sammanhängande transportkorridor mellan Sverige/Skandinavien och södra Italien skulle ha någon betydelse för Örebro kommun. Vi anser även fortsättningsvis att detta stråk rimligen bör platsa under rubriken ”Storregionala kopplingar”.

Utvecklingsinriktningen kommer att kompletteras med information kring de högst relevanta regionala spörsmål som förs fram ovan. Det görs i Utvecklingsinriktningen Storregionala kopplingar gynnar Örebro kommun, där det nu framgår att TEN-T med fler viktiga storregionala kopplingar ska beaktas i kommunens samhällsplanering.

Därutöver har ett gediget arbete lagts ned på redaktionella ändringar i planen i syfte att underlätta för dess läsare. Det rör bland annat navigation, överblickbarhet och kartografi, vilket lyfts i synpunkten ovan.

Eskilstuna kommun

Eskilstuna kommun är sammantaget positiv till granskningsförslaget och bedömer att planen har stärkts i flera avseenden efter samrådet, särskilt genom tydligare regionala perspektiv samt genom att mellankommunal samverkan kring Hjälmaran och vattenskyddsfrågor framträder tydligare.

Den regionala dimensionen i granskningsförslaget har kompletterats med fler perspektiv, bland annat kopplat till godstransporter och näringsliv. Detta är en positiv utveckling i förhållande till samrådsskedet, där Eskilstuna efterfrågade en mer samlad och tydlig regional helhetsbild. Samtidigt vill Eskilstuna kommun fortsatt uppmärksamma att översiktsplanens styrande delar ger en mer utvecklad strategisk behandling av Mäljarbanan än av Svealandsbanan. Mäljarbanan kopplas i järnvägsavsnittet till tydliga planeringsinriktningar och ställningstaganden, inklusive åtgärdsbehov såsom utbyggnad till dubbelspår och koppling till arbetet med en snabbare Oslo–Stockholm-förbindelse. Svealandsbanan redovisas däremot huvudsakligen i planens förutsättningsbeskrivning som en del av dagens tågförbindelser, utan motsvarande utvecklad beskrivning av roll, noder och systemhänsyn i ett storregionalt Mälardalsperspektiv. Eskilstuna kommun bedömer därför att planförslaget fortsatt kan vinna på att tydligare synliggöra Svealandsbanans funktion i Mälardalens järnvägssystem och Örebro relation till angränsande storregionala noder, i linje med Eskilstunas synpunkter i samrådsskedet.

Det är positivt att samarbetet kring Hjälmaran lyfts fram i samrådsredogörelsen som en viktig mellankommunal samverkansform som ska fortsätta. Detta är särskilt angeläget utifrån Hjälmarans avrinningsområde och den påverkan som till exempel dagvattenhantering kan ha på flöden och vattenkvalitet, inklusive kopplingar vidare till Eskilstunaån.

Synpunkten har noterats och bedömts inom ramen för granskningen av planförslaget. Kommunens ställningstagande redovisas nedan utifrån gällande regelverk och gjorda avvägningar. Utvecklingsinriktningen kommer att kompletteras med information kring de högst relevanta regionala frågor som förs fram ovan. Det görs i utvecklingsinriktningen Storregionala kopplingar gynnar Örebro kommun, där det nu framgår att Svealandsbanan med fler viktiga storregionala kopplingar ska beaktas i kommunens samhällsplanering.

Synpunkten kring Hjälmaran har avslutningsvis noterats.

Hallsbergs kommun

Övergripande synpunkter

Hallsbergs och Örebro kommun har många gemensamma mellankommunala intressen som kommunikationer, näringsliv och utbildning samt sammanhängande resurser och värden såsom storskaliga jordbrukslandskapet, natur- och kulturmiljöer, skog med mera.

Kilsmo och Brevens bruk definieras i granskningshandlingen som lokala kärnor bestående av ”mindre tätorter på landsbygden med begränsat serviceutbud” där bostadsutbyggnad föreslås utredas. Hallsberg kommun vill påtala det mindre lokala mellankommunala sambandet mellan Kilsmo och Brevens bruk i södra delen av Örebro kommun med Pålshoda, Svennevad och Hjortkvarn i Hallsbergs kommun. Utbytet avser serviceutbud, vägar och lokal arbetsmarknad.

Samrådssynpunkter och deras bemötande

Hallsbergs kommun har yttrat sig över förslag till översiktsplanen i samrådet. I samrådsredogörelsen daterad 2025-12-09 redogör Örebro kommun hur synpunkterna har bemötts. Örebro kommun har valt att slå ihop kranskommuners yttranden och bemöta dem tematiskt. Det innebär vissa svårigheter att tolka Örebro kommuns ställningstaganden i de frågor som Hallsbergs kommun framfört. För att tydligt kunna läsa ut Örebro kommuns svar är det önskvärt att synpunkter bemöts separat för varje remissinstans.

Utvecklingsinriktning

Översiktsplanens fem samhällsbyggnadsinriktningar konkretiseras geografiskt i en utvecklingsinriktning. Utvecklingsinriktningen består av 19 utvecklingsinriktningar för hela Örebro kommun respektive Örebro tätort. Hallsbergs kommun bedömer att de utvecklingsinriktningar som presenteras är väl avvägda. I översiktsplanens karta markeras viktiga förbindelsestråk utifrån sin geografiska dignitet. De kan vara storregionala, regionala och kommunala. Hallsbergs kommun saknar dock redovisning av Västra stambanan, ett nationellt och storregionalt stråk i södra delen av Örebro kommun. Västra stambanan redovisas i stället i markanvändningskartan. Utifrån det storregionala perspektivet är det dock ett viktigt stråk att ta hänsyn till.

Mark- och vattenanvändning

Örebro kommun avser att växa söderut mot Kumla och Hallsberg vad gäller logistik- och verksamhetsområden samt vindkraft. Utvecklingen sker längs de interregionala och regionala stråken.

Utbyggnadsområdena för i huvudsak transportintensiva verksamheter. Örebro kommun pekar ut två områden för transportintensiva verksamheter varav ett med behov av järnvägsanslutning. Hallsbergs kommun önskar påpeka att kommunens synpunkter som har lämnats under samrådet kvarstår. Bägge utpekade områdena påverkar de regionala pendlingsstråken från och till Hallsberg varför i den fortsatta planeringen är det viktigt att utreda påverkan på väginfrastrukturen.

Vindkraft

Örebro kommun pekar ut ett område för vindkraft nära kommungränsen mot Hallsbergs kommun. Skarpåsen ligger i ”Mosaikartat skogslandskap” vars riktlinjer motsäger utpekandet av vindkraftspark just där. Det utpekade området ligger öster om fritidsområdet vid Hällebosjön och norr om Sottern. Hallsbergs kommun bedömer att såväl den visuella påverkan som påverkan på det annars orörda mosaikartade skogslandskapet kan bli stor. Hallsbergs kommun vill ha en dialog kring eventuell kommande vindkraftsetablering i området.

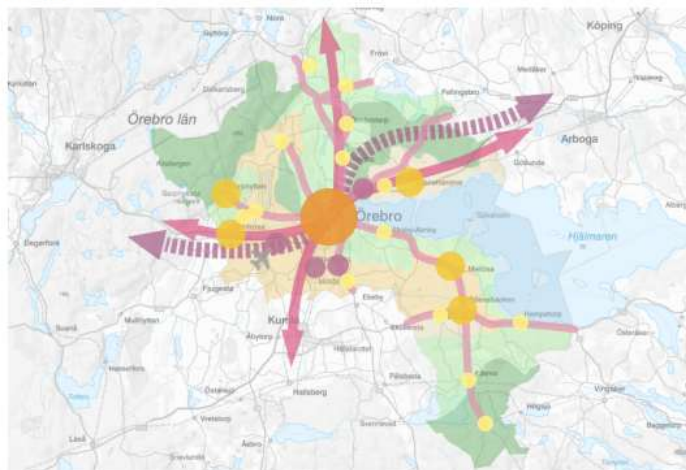
Energimyndigheten har tagit fram förslag på nya riksintresseanspråk för land- och havsbaserad vindkraft, remissen daterad 2025-09-25. Ett av dessa områden ligger inom Hallsberg och Örebro kommun.

Övrigt

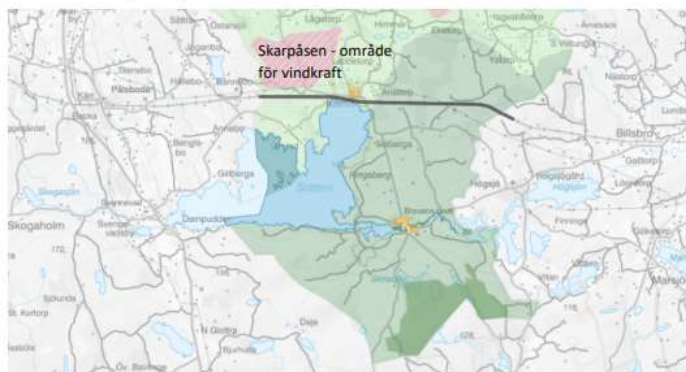
Hallsbergs kommun, liksom Örebro omfattas av översvämningsrisker i centrala lägen där stadsutveckling vore önskvärt utifrån förtätning av centralorten och andra hållbarhetsaspekter. Hallsbergs kommun anser att Örebro kommun har genom sina ställningstaganden och förhållningsätt arbetat föredömligt för att möjliggöra stadsutveckling i dessa lägen. Kommunen avser bevaka och följa Örebros arbete med avsteg från Boverkets riktlinjer i efterföljande planering.

För närvarande pågår det arbete med framtagande av ett kulturmiljöprogram för Hallsbergs kommun. Förslaget kommer gå ut på samråd till kranskommuner under våren 2026. Kulturmiljöer i närheten av kommungränsen med Örebro kommun kan komma att beröras.

BILAGA 1



Karta 1. Utvecklingsstrategi där Västra stambanan saknas



Karta 2. Markanvändning med Västra Stambanan och Skarpåsens vindkraftsområde

Bild 2: Utdrag ur kartan.



Karta 3. Markanvändning med mindre lokalt serviceutbud och arbetsmarknad, men betydande för dessa orterna.

Bild 3: Utdrag ur kartan.

Kommunen har tagit del av den framförda synpunkten inom ramen för genomförd granskning och prövat dess innehåll mot planförslagets samlade avvägningar. I det följande redovisas kommunens bedömning och ställningstagande med utgångspunkt i gällande lagstiftning, styrdokument och planens övergripande intentioner. En skrivning om de mellankommunala sambanden mellan orterna nämnda ovan har adderats i linje med synpunkten efter granskningen.

Inkomna synpunkter under granskning av förslag till ny översiktsplan hanteras nu per aktör, och inte tematiskt.

När det gäller verksamhetsområden har de placerats med noggrannhet utifrån stadens struktur och det finns en ambition att de ska kunna nås med alla trafikslag. Samhällsbyggnadsinriktningarna som utgår från det redan byggda och närhet medför hantering av exempelvis trafikallsträng på en övergripande strategisk nivå.

De utpekade utredningsområdena för vindkraft utgår från en kommunövergripande analys och ska i översiktsplanens sammanhang ses som möjliga att utreda vidare. I de fallen så sker kommer Hallsbergs kommun att involveras.

Karlskoga kommun

Karlskoga kommun har tagit del av granskningsversionen av förslag till ny översiktsplan för Örebro kommun. Fokus har även under granskningen varit de två frågor som särskilt berör Karlskoga kommun.

Villingsbergs skjutfält och Bofors skjutfält

Noteras att de ställningstaganden som finns i granskningsförslaget, även om de till sin uppställning förändrats något, ger skjutfälten full prioritet att driva sina verksamheter. Vår anmärkning avseende Bofors skjutfält från samrådet har åtgärdats, skjutfältet finns nu redovisat på mark- och vattenanvändningskartan.

Nobelbanan

De ställningstaganden som finns avseende Oslo-Sthlm 2.55 och Nobelbanan är väl avvägda utifrån läget med den pågående lokaliseringsutredningen. Karlskoga kommun bedömer därmed att tidigare framförd synpunkt beaktats och har inga ytterligare synpunkter att framföra.

Yttrandet har noterats.

Kristinehamns kommun

Kommunen instämmer i Örebros planeringsinriktning för järnväg, där vikten av en stärkt tågförbindelse mellan Oslo och Stockholm lyfts. Kristinehamns kommun ser mycket positivt på att det i förslaget pekas ut ett preliminärt riksintresseområde för en eventuell framtida lokalisering av Nobelbanan, då detta skapar långsiktighet i planeringen och ger goda förutsättningar att tillvarata järnvägens strategiska betydelse. Vi ser även Kristinehamn som en framtida del av Örebros arbetsmarknadsregion. Därför är förbättrade kommunikationer mellan Kristinehamn och Örebroregionen av stor vikt.

Vi ser gärna att gemensamt fortsatt arbete med utveckling av kollektivtrafiken mellan Örebro och Värmland, där busslinje 500 utgör ett bra exempel på kort sikt och där Nobelbanan utgör ett mål på längre sikt.

Örebro kommun tackar för synpunkterna.

Lindesbergs kommun

Lindesbergs kommun vill framhålla vikten av ett fortsatt regionalt perspektiv i frågor som rör strategisk transport- och logistikinfrastruktur. Funktionella samband inom arbetsmarknadsregionen och godsflöden överskrider kommungränser, och utvecklingen av exempelvis omlastningsterminaler och bangårdar får konsekvenser för hela det regionala transportsystemet. Mot denna bakgrund ser Lindesbergs kommun positivt på en fortsatt dialog och samverkan kring dessa frågor, i syfte att främja en effektiv och långsiktigt hållbar logistikstruktur i regionen.

Planförslaget pekar ut ett etableringsområde för vindkraft i direkt anslutning till Lindesbergs kommungräns och i relativ närhet till orten Vedevåg. Lindesbergs kommun vill understryka att det är av stor vikt att Örebro kommun involverar Lindesbergs kommun i den fortsatta planeringen av etableringsområdet samt att konsekvenserna för invånarna i Vedevåg utreds vidare.

Synpunkten har uppmärksamrats vid granskningen. Kommunens bedömning redovisas i det följande. De utpekade utredningsområdena för vindkraft utgår från en kommunövergripande analys och ska i översiktsplanens sammanhang ses som möjliga att utreda vidare. I de fallen så sker kommer Lindesbergs kommun att involveras. Synpunkterna kring det regionala perspektivet är noterade.

Lekebergs kommun

Lekebergs kommun har som grannkommun getts tillfälle att lämna synpunkter i granskningen av Örebro kommuns förslag till ny översiktsplan, och med intresse tagit del av utvecklingen av förslaget. Förslaget presenteras digitalt på

kommunens webbplats, med länkar till den tillhörande kartmodulen, som på ett lättillgängligt sätt lockar till vidare läsning. Innehållet är genomarbetat och hanterar i allt väsentligt översiktsplanens frågor på ett bra sätt. Vidare är kartorna lättnavigerade och innehållsrika.

Efter samrådet har förslaget utvecklats på flera sätt. Bland annat har strukturbilden i karta Utvecklingsinriktning renodlats och blivit tydligare och visuellt mer lättillgänglig. Vidare har riktlinjer kopplade till kartobjekten utvecklats i Mark- och vattenanvändningskartan och i Hänsynskartan. Förslaget har också kompletterats med en textmodul i kartfönstret, där man kan läsa mer om olika frågor kopplade till de tre huvudkartorna. Det är generellt sett bra att texterna har utvecklats, dock är det något ottydligt hur texten på webben förhåller sig till texten i kartmodulen respektive texten kopplad till klickbara objekten i kartan.

Av framförda synpunkter i samrådet vill Lekebergs kommun särskilt lyfta följande: Vid bearbetningen av strukturbilden i karta Utvecklingsstruktur har väg 204, det vill säga stråket Örebro-Fjugesta-Mullhyttan, tagits bort. Detta stråk fanns med i samrådsförslaget som ett ”Lokalt transportsamband”. Lekebergs kommun anser att inte bara de storregionala sambanden bör finnas med i strukturbilden utan också de närregionala sambanden, såsom stråket mot Fjugesta och andra noder utanför Örebro kommun. Det är viktigt av flera skäl, bland annat för att strukturbilden behöver förhålla sig till den regionala strukturbilden, men också för att den omfattande pendlingen i stråken spelar stor roll för utvecklingen av Örebro, inte minst för utvecklingen av kollektivtrafiken så att Örebro stad kan avlastas från inpendlande bilar, vilket i sin tur skapar bättre förutsättningar för framkomlighet och utveckling av stadsmiljön i Örebro.

I övrigt har Lekebergs kommun inget att invända mot förslaget. Lekebergs kommun önskar Örebro kommun lycka till med det fortsatta arbetet med den nya översiktsplanen och ser fram emot ett fortsatt gott samarbete.

Synpunkten har tagits emot och prövats inom ramen för granskningsskedet. Kommunen redovisar nedan sitt samlade ställningstagande utifrån gällande förutsättningar och gjorda avvägningar. Önskemål om tydligare koppling mellan webbtexter och kartmodulens texter, bedöms som redaktionella och tas med i arbetet inför planens slutliga utformning.

Avseende strukturbilden i Utvecklingsstruktur-kartan noterar kommunen synpunkten om att stråket Örebro-Fjugesta-Mullhyttan (väg 204) inte längre redovisas som lokalt transportsamband. Kommunen delar bild av att stråket har betydelse för pendlingsflöden och regional sammanlänkning. Kommunen kommer därför att komplettera strukturbilden för att tydligare visa viktiga närregionala samband.

Ljusnarsbergs kommun

Ljusnarsbergs kommun angränsar inte geografiskt mot Örebro kommungräns. Emellertid kan regionala samt nationella frågor beröra Ljusnarsbergs kommun.

Kommunikationer

I Örebro kommuns översiktsplan anges bland annat att regionen hålls samman av förbindelser (regionala samband) mellan i huvudsak Örebro tätort och huvudorterna i närliggande kommuner respektive större närbelägna kommuner i ett bredare regionalt perspektiv. Den fysiska planeringen har en viktig roll i att

möjliggöra för att den regionala pendlingen ska utvecklas. Att bebyggelseutveckling sker i orter (kärnor) utmed regionala samband är av stor betydelse för att stärka sambanden och att skapa förutsättningar för hållbar mobilitet. Ljusnarsbergs kommundelar i stort Örebro kommuns översiktsplansinriktning här men vill särskilt lyfta fram järnvägens betydelse för att stärka det regionala sambandet.

Näringsliv

Ljusnarsbergs kommun ställer sig positiv till inriktningen att i de fall en lämplig plats saknas i Örebro kommun för en aktuell etablering förs en dialog med våra grannkommuner för att kunna erbjuda en lämplig lokalisering i regionen. Ljusnarsbergs kommun ser sig här som en grannkommun som ingår i regionen även om Ljusnarsbergs kommun inte angränsar strikt geografiskt till Örebro kommun.

Under rubriken masshantering och bergtäkter anges att materialförsörjningen av jordar, berg och schaktmassor är ett viktigt försörjningssystem i samhället som behöver fungera för ett hållbart samhällsbyggande. Samhällets materialförsörjning med ballast, krossprodukter och natursand är en mellankommunal fråga som bör hanteras i ett större övergripande perspektiv då enskilda täkter kan leverera till större geografiska områden. Örebro kommun anser att frågan lämpligast samordnas av Länsstyrelsen i en materialförsörjningsplan. Ljusnarsbergs kommun ställer sig positiv till att frågan om materialförsörjning bör hanteras i ett mellankommunalt perspektiv där även Ljusnarsbergs kommun kan komma vara en aktör beroende på vilket material som avses. Transportfrågor samt omgivningspåverkan är centrala när det gäller materialförsörjning.

Energiplan-regionalt perspektiv

Översiktsplanen anger att det för närvarande pågår ett arbete med att ta fram en kommunal energiplan bland annat i syftet att åstadkomma en mer framåtsyftande energiplanering ur ett lokalt perspektiv. Avsaknaden av en energiplan som ett underlag till Örebro kommuns översiktsplan innebär att kommunövergripande-regionala samt nationella behov av utbyggnad av olika ledningsnät inte konkretiseras i översiktsplanen.

Hushållning jordbruksmark

Jordbruk och livsmedelsförsörjning är av nationell betydelse och därmed finns även ett regionalt perspektiv. Enligt 3 kap. 4 § MB får brukningsvärd jordbruksmark enbart tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen där detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. I översiktsplanen framgår att jordbruksmarken inom Örebro kommun är av stor vikt utifrån livsmedelsförsörjning. Att bevara jordbruksmarken anges vara prioriterat för kommunen. I översiktsplanen finns därför tydliga ställningstaganden om att kommunen ska undvika att ta jordbruksmark i anspråk samt att miljöbalkens bestämmelse kring brukningsvärd jordbruksmark ska följas. Trots detta pekas ett flertal utbyggnadsområden ut på jordbruksmark. Översiktsplanens MKB:n bedömer att det föreslagna ianspråktagandet av jordbruksmark är omfattande och att översiktsplanen medför en stor negativ konsekvens för resursen. MKB:n till översiktsplanen menar att

konsekvenserna kan bli att livsmedelsproduktionen kan komma att begränsas. Eftersom hushållningsreglerna syftar till att tillvarata jordbruksmarken på en nationell nivå kan därmed även Ljusnarsbergs kommun kunna komma att påverkas.

Redaktionella synpunkter

Örebro kommuns nya översiktsplan bygger på ett digitalt gränssnitt med ett antal kartfunktioner med kopplande texter. Utöver det finns även ett antal temaområden. Informationen i kartorna har en väldigt hög detaljeringsnivå för att vara en översiktsplan. Väldigt många områden är väl genomarbetade var för sig. Däremot är den digitala översiktsplanen som helhet svår att överblicka, bland annat när det finns både tematexter och andra texter knutna till de olika kartlagren. Ibland finns ställningstaganden endast beskrivna i text och i andra fall endast i kartan vilket försvårar läsbarheten.

Ljusnarsbergs kommuns yttrande bekräftar flera av de regionala perspektiv som översiktsplanen utgår ifrån. Synpunkterna bedöms inte kräva några ändringar av översiktsplanens ställningstaganden, men vissa kan komma att beaktas i form av redaktionella förtydliganden.

Kommunen delar uppfattningen om järnvägens betydelse för regionala samband. Översiktsplanens inriktning att stärka pendlingsmöjligheter och funktionella samband i regionen kvarstår. Kommunen noterar vidare Ljusnarsbergs kommuns positiva inställning till regional samverkan vid lokalisering av verksamheter och ser fortsatt dialog som viktig.

Synpunkten om regional hantering av materialförsörjning överensstämmer med översiktsplanens inriktning. Kommunen står fast vid att samordning bör ske inom ramen för en regional materialförsörjningsplan. Kommunen noterar också synpunkten om energiplanens betydelse. Arbetet med en kommunal energiplan pågår och kommer vid behov att komplettera eller fördjupa översiktsplanens inriktningar i senare skeden.

Kommunen bedömer att de utbyggnadsområden som pekas ut är nödvändiga för att möta långsiktiga behov och att hushållningsreglerna enligt miljöbalken har beaktats. Motiveringar till ianspråktagande framgår genom planens ställningstaganden och MKB. Några ändringar av utpekade områden görs inte.

Kommunen tackar för synpunkterna om läsbarhet och tydlighet i det digitala gränssnittet. Dessa hanteras som redaktionella förbättringsförslag och kan beaktas inför slutlig version.

Nora kommun

Nora kommun ser positivt på att Örebro kommun tar fram en ny översiktsplan och det är bra att den är digital. Översiktsplanen är dock svår att navigera i och få en sammanhållen bild kring ett visst tema/markanvändning då det blir mycket hoppande mellan olika webbsidor och kartor.

Yttrande specifika delar

I länsplan för regional transportinfrastruktur i Örebro län 2022-2033 framgår att utveckling av till exempel länsväg 244 till mötesfri väg med 100 km/h inte är aktuellt innan riksväg 50 har byggts om för att minska flaskhalsarna mellan Kvinnersta och Norrplan – Nora kommun önskar därför se mer ställningstaganden kring utvecklingen av RV50. Det är också en viktig del i att minska tiden för kollektivtrafikresande mellan kommunerna. Örebro kommun pekar ut utvecklingsområden längs sträckan vilket ytterligare ökar behoven av åtgärder på RV50.

I länsplanen och tidigare gemensamma arbeten har det under lång tid funnits planer på en länspendel (tågförbindelse) mellan Laxå och Nora. Nora kommun observerar att Örebro i sin nya översiktsplan inte pekar ut detta stråk och vill framföra vikten av att inte stänga den möjligheten för framtida hållbara resmöjligheter inom länet. Järle – det är positivt att kommunen vill fortsätta utveckla Järle, det är dock viktigt att ta hänsyn till att det i framtiden kan gå en trafikerad järnväg genom området, hur utvecklingsområdena är placerade kan därför ha betydelse och bör studeras närmare.

Det är viktigt att det även framåt är lätt att ta sig med bil till samhällsviktiga funktioner som sjukvård, universitet, stadskärna och så vidare eftersom som övriga delar av länet är beroende av dessa funktioner och det inte alltid är möjligt att resa kollektivt.

Det är också viktigt att det fortsatt är lätt för Örebroarna att ta sig till Nora för besök i bland annat stadskärnan. Det är positivt att kommunen pekar ut strategiska platser för pendlarparkeringar och Nora kommun ser att dessa kan komma att bli ett bra komplement framöver där byte av transportslag kan ske nära regionstaden för vidare transport med kollektivtrafik inom densamma. Nora kommun omnämns i mindre omfattning än andra grannkommuner i översiktsplanen.

Örebro kommunen tackar för inkomna synpunkter från Nora kommun och låtit pröva dem inom ramen för granskningskedet. Kommunen redovisar nedan sitt samlade ställningstagande utifrån gällande förutsättningar och gjorda avvägningar.

Angående riksväg 50 bedömer kommunen att ställningstagandena är tillräckliga då vägsträckningen ritas ut som ett viktigt regionalt samband som knyter samman berörda kommuner. I delen Mellankommunala intressen i Utgångspunkter återfinns också passager som visar på betydelsen av vägen och att samverkan behövs mellan kommunerna för dess utveckling. Nora kommun lyfter möjligheten att tillgodogöra sig Örebro tätort med bil. I Utvecklingsinriktningen redogörs för det övergripande strategiska perspektivet för mobiliteten, där förhållningssätt till bilen återfinns. I temaområdet Mobilitet förtydligas det. Det är emellertid av stor betydelse att den regionala kollektivtrafiken har god framkomlighet i staden för att den ska vara ett gott alternativ till att begagna sig av bil för att besöka staden. Örebro kommun har inte tagit med skrivelser kring en eventuell länspendel mellan Nora och Laxå då den, såvitt kommunen kan bedöma, inte är en prioriterad fråga för Region Örebro län. Det bör dock framföras att översiktsplanen, sådan den nu är utformad, inte omöjliggör en framtida trafikering med pendeltåg. Bedömningen är att synpunkterna från Nora kommun är fullt ut beaktade i planen. Ett undantag utgörs av det redaktionella arbete som har lagts ned för att göra översiktsplanen mer överskådlig och lättnavigerad.

Västerås stad

Västerås stad har som yttrande, inget att erinra.

Yttrandet har noterats.

Kommunala nämnder och bolag

Bygg- och miljönämnden

Merparten av de kommentarer och frågeställningar som lyftes av Bygg- och miljönämnden i samrådsskedet är tillgodosedda i granskningsversionen vilket i grunden leder till bättre stöd i framttagandet av detaljplaner och handläggning av miljöärenden, lov och förhandsbesked.

Det hierarkiska upplägget i översiktsplanen har utvecklats mycket till gagn för läsaren. Kopplingen mellan karta och text har också utvecklats vilket är bra för läsbarheten och möjligheten att växla mellan karta och text.

I de fall där kommunens utvecklingsförslag och planprogram införlivats i översiktsplanen innehar dessa geografiska områden en högre detaljeringsgrad i markanvändning jämfört med resterande områden. För att efterlevnaden av översiktsplanen generellt fortsatt ska vara god efterfrågas mer översiktlig redovisning av mark- och vattenanvändning i dessa områden, för att skapa något större flexibilitet i kommande detaljplaneprocess.

Vid genomgång av pågående detaljplanprojekt finns fall där inte hela planområdet ligger inom den framtida planerade markanvändningen. Bygg- och miljönämnden ställer därmed frågan hur avgränsningen är gjord?

Som Bygg- och miljönämnden framförde i sitt samrådsyttrande bör översiktsplanen inte innehålla ställningstaganden om när och vilka som ska remitteras när. Detta med hänsyn till att sådana frågor hanteras inom ramen för Bygg- och miljönämndens interna rutiner samt nya regleringen i plan- och bygglagen, PBL. De ställningstaganden som fanns i översiktsplanen kopplat till remisshantering för exempelvis riksintresse luftfart är nu borttagna vilket är positivt. Däremot finns ställningstagande om remisser kvar för riksintresse totalförsvarets militära del. Där framgår när Försvarsmakten ska höras. Enligt det nya regelverket för bygglov ställs nu krav på att Försvarsmakten ska höras inom och i anslutning till riksintresse för totalförsvarets militära del. Av PBL framgår även att Försvarsmakten kan besluta att en viss åtgärd inom ett särskilt område inte behöver underrättas Försvarsmakten. Försvarsmakten har fattat ett sådant beslut, beteckning FM2025-26244:1. Ställningstagandena i översiktsplanen stämmer förvisso i skrivande stund överens med Försvarsmaktens beslut, men skulle Försvarsmakten fatta ett nytt beslut om när remisser ska skickas kan ställningstagandena i översiktsplanen bli inaktuella och felaktiga. Med hänsyn till att när Försvarsmakten ska remitteras är reglerat i lag och i Försvarsmaktens beslut anser Bygg- och miljönämnden att ställningstaganden om när remisser ska skickas inte bör finnas i översiktsplanen. Det kan leda till missuppfattningar och fel om Försvarsmakten ändrar sitt beslut.

I samrådsyttrande framförde Bygg- och miljönämnden att regeringen föreslog en lagändring som ännu inte var beslutad avseende att det av det av översiktsplan ska framgå sådana särskilt värdefulla byggnadsverk, allmänna platser och bebyggelseområden som avses i 8 kap. 13 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL, samt kommunens syn på vilka hänsyn som krävs för att tillvarata de särskilda värdena. De föreslagna lagändringarna trädde i kraft 1 december 2025. Eftersom

arbetet med översiktsplanen påbörjats innan den eventuella lagändringen gäller inte detta lagkrav denna version av översiktsplanen. Lovplikten utgår dock i mycket högre grad från vad som är särskild värdefullt enligt 8 kap. 13 § PBL. För att skapa förutsebarhet över vad som kräver lov är det därför av stor vikt att detta arbetas in i översiktsplanen så snart som möjligt.

I lagren över vattenförekomster bör samtliga vattenförekomster vara med både beslutade och preliminära. Stadens utveckling har en stor påverkan på vattenförekomsterna och för dem finns gällande eller snart beslutande miljökvalitetsnormer (beslut tas dec 2027). Det är därför viktigt att dessa tydligt synliggörs för att lyfta deras vikt och det gäller så väl yt- som grundvatten. Det bör även övervägas om lagren för vattenförekomster antingen utökas så att både ekologisk status och kemisk status tydligt framgår. Alternativt att de illustreras med endast ett lager för att visa på att det är vattenförekomster. Som det är nu kan läsaren av översiktsplanen få uppfattningen att alla miljökvalitetsnormer för vatten inte har samma juridiska betydelse.

Kommande/preliminära vattenskyddsområden (framför allt Gäddesta och Eker) bör synas i kartan för att kunna ta hänsyn till i planering. De kommande föreskrifter för dessa områden och annan lagstiftning som gäller inom vattenskyddsområden kan ha stor påverkan på vad som kan byggas och etableras och om det kan ges tillåtelse för det.

Försvarsmakten har påbörjat en process för att ansöka om nytt tillstånd för miljöfarlig verksamhet vid Villingsbergs skjutfält. Försvarsmaktens behov står ibland i konflikt med kommunens önskemål om att använda området för friluftsliv. Det kan därmed finnas behov av att se över hur kommande översiktsplan ska möta Försvarsmaktens behov av att nyttja området. Försvarsmaktens behov beskrivs i de samrådshandlingar som finns framtagna. Översiktsplanen ger flera förslag till lämpliga våtmarkslägen. De som föreslås i den absoluta närheten till flygplatsen bör i första hand tas bort och i andra hand att det i objektbeskrivningen tydligt framgår att det i området finns PFAS-föroreningar i mark och yt- och grundvatten som inte är avgränsade samt att anläggandet kan komma att påverka flygets verksamhet. Dessa omständigheter medför en tidskrävande och kostsam tillståndsprövning.

Synpunkten har väckts inom kommunen och har behandlats med vederbörlig noggrannhet inom ordinarie beredning. Kommunens ställningstagande redovisas nedan, i syfte att klargöra de överväganden som gjorts även när synpunktslämnare och beslutande instans sammanfaller.

I översiktsplanens karta finns utvecklade skrivningar rörande hur gränser och ytor ska tolkas. En inriktning för arbetet har genomgående varit att planprogram och utvecklingsförslag ska införlivas i översiktsplanen i den utsträckning det är möjligt varför markanvändningen även återspeglas i översiktsplanen. Bedömningen är att detta har kunnat göras samtidigt som flexibilitet upprätthålls. Tolkningen kan inte endast avgöras utifrån de ytor som är utritade i kartan utan behöver läsas och förstås tillsammans med ovan nämnda skrivningar samt de objektsbeskrivningar som relaterar till ytorna.

Då översiktsplanen har stor bäring för detaljplaneläggning är det förstås av stor vikt att Bygg- och miljönämnden systematiskt går igenom översiktsplanens karta med avseende på nämndens pågående planprojekt. Det behöver dock främst ske under samrådsskedet. I övrigt, se

kommentar ovan. Även huvudkategorin Mångfunktionell bebyggelse möjliggör prövning av marken.

Skrivningarna som rör remittering till Försvarsmakten har införts efter Länsstyrelsens rekommendationer om att det bör tydliggöras i översiktsplanen. Remittering av ärenden till Försvarsmakten kan dessutom beröra ärenden som inte hanteras inom Bygg- och miljönämndens interna rutiner, utan flera andra typer av ärenden och processer. Mot den bakgrunden görs bedömningen att en övergripande vägledning i översiktsplanen fortfarande fyller en funktion, även om delar av remitteringen regleras i PBL och i Försvarsmaktens beslut. Vid eventuella ändringar i Försvarsmaktens beslut kommer dessa att beaktas vid kommande revideringar av översiktsplanen.

I kommande revideringar av översiktsplanen behöver vidare ovanstående inspel avseende lagändring kring kulturmiljö säkerställas. Ett arbete för detta har initierats.

Det stämmer att stadens utveckling har påverkan på kommande beslutade miljökvalitetsnormer för vattenförekomster. Men dessa kommande vattenförekomster med miljökvalitetsnormer är idag inte beslutade och översiktsplanen väljer att synliggöra dem när de är fastställda, vid efterföljande revidering av översiktsplan. I tillägg har översiktsplanen ställningstaganden som fastställer att planer och bebyggelse ej ska äventyra uppnåendet av miljökvalitetsnormer, vilket i stor utsträckning kommer omfatta preliminära vattenförekomster med miljökvalitetsnormer.

Alla ytvattenförekomster i Örebro kommun har dålig kemisk status beroende på de överskridande ämnena kvicksilver och polybromerade difenyletrar. Bedömningen är att synliggörandet av det kartlagret inte tillför något mer än det som står i text.

Örebro kommun har en planering av framtida vattenskyddsområden för att klimatsäkra dricksvattenförsörjningen. Men väljer att synliggöra kommande vattenskyddsområden när de är fastställda vid efterföljande revidering av översiktsplan. Kommunen har i tillägg ett ställningstagande att ta fram en kommunal vattenförsörjningsplan där kommande vattenskyddsområden i form av grundvattentäkter tas hänsyn till.

Förslagen till våtmarker nedströms flygplatsen är till för just en möjlig hantering av PFAS-föroreningar, samt att åtgärdsalternativet med våtmark kan utredas när föroreningarna är avgränsade. Synpunkten föranleder ingen ändring i översiktsplanen. Kommunen följer tillståndsprövsprocessen och utifrån det underlag som hittills presenterats görs bedömningen att det fortsatt, i den mån det är möjligt, går att samordna friluftslivets intressen inom området. Utveckling av friluftsliv och turism behöver ske i nära samverkan med och med godkännande av Fortifikationsverket och Försvarsmakten vilket framgår av översiktsplanen.

Kommunstyrelseförvaltningen

Kommunstyrelsen ställer sig bakom granskningshandlingen gällande ny översiktsplan för Örebro kommun och lämnar inga synpunkter.

Yttrandet har noterats.

Kultur- och fritidsnämnden

Kultur- och fritidsnämnden ställer sig positiv till förslaget till ny översiktsplan och bedömer att granskningsversionen utgör ett tydligt steg framåt jämfört med samrådshandlingen. I granskningsskedet har översiktsplanen blivit mer koncentrerad och mer överskådlig, med en tydligare struktur och mer konsekvent uppbyggda tematiska avsnitt.

Även den digitala kartan har utvecklats i positiv riktning, med klarare kategoriseringar som underlättar både tolkning och tillämpning. Nämnden noterar att de synpunkter som lämnades under samrådet har beaktats och omhändertagits på ett tillfredsställande sätt, vilket bidrar till ökad tydlighet och bättre användbarhet.

Sammantaget innebär detta en kvalitativ förbättring av planens läsbarhet och funktion som strategiskt styrdokument. Kultur- och fritidsnämnden bedömer att den föreslagna översiktsplanen skapar goda och långsiktiga förutsättningar för kultur- och fritidssektorns fortsatta utveckling och ser positivt på det fortsatta arbetet med att omsätta planens inriktning i praktisk planering och genomförande.

Synpunkterna har noterats.

Teknik- och servicenämnden

Nämnden anser att det är strategiskt viktigt att översiktsplanen tar ställning i frågan om huvudmannaskap för allmän plats i kommunens mindre tätorter. Reningsverket i Skebäck behöver kunna växa för att tillgodose den växande stadens behov och framtida krav på avloppsrening. Det är centralt för VA-kollektivet att nuvarande plats tillåter att reningsverket byggs ut. Planförslaget innehåller ställningstaganden avseende hur avloppsreningsverket kan växa i relation till naturreservatet, Natura 2000 mm. Det är önskvärt att kartan tydligt visar att reningsverket kan växa på den yta som finns fram till reservatet. Utvecklingen ska självklart ske med hänsyn till berörda naturvärden. Det är önskvärt att ny bebyggelse placeras minst 300 meter från reningsverket i Skebäck.

Det är positivt med den översiktliga dagvattenutredningen men det saknas fortfarande ytor som har framtagits i plan- och utvecklingsprogrammen. Under grundläggande principer (Höga flöden och skyfall), "Ny bebyggelse ska undvikas att placeras i lågpunkter", vi tolkar att detta även gäller för instängda områden men behöver förtydligas om så inte är fallet. Under åtgärder (Höga flöden och skyfall) - utredningarna bör även göras kransorterna och inte bara i Örebro tätort.

Nämnden framhåller vikten av att översiktsplanen tar ställning till huvudmannaskap för allmän plats i kommunens mindre tätorter. Kommunen konstaterar att frågor om huvudmannaskap inte hanteras inom ramen för översiktsplanen, utan prövas i efterföljande skeden, exempelvis i samband med detaljplanläggning.

Avseende Skebäcks avloppsreningsverk delar kommunen uppfattningen att det är strategiskt viktigt att reningsverket ges möjlighet att utvecklas för att möta den växande stadens behov samt framtida krav på avloppsrening. Översiktsplanen säkrar förutsättningarna för en framtida utbyggnad av reningsverket. Ställningstaganden finns kring hur verksamheten kan utvecklas i relation till omgivande intressen såsom naturreservat och Natura 2000-områden. Planens karta behöver läsas tillsammans med tillhörande objektsbeskrivningar för respektive markanvändning. Detta samspel mellan karta och text har nu tydliggjorts ytterligare. En eventuell utbyggnad ska ske med hänsyn till berörda natur- och miljövärden. Vad gäller ny bebyggelse i området är planens inriktning att sådan bör lokaliseras med tillräckligt skyddsavstånd till reningsverket.

Kommunen ser positivt på att den översiktliga dagvattenutredningen uppmärksammas, men noterar synpunkten om att vissa ytor som har identifierats i plan- och utvecklingsprogram inte fullt ut framgår. Denna synpunkt har tolkats avse området Brickebacken. För detta område har objektsbeskrivningen förtydligats för att bättre spegla de dagvattenlösningar som tidigare har studerats.

När det gäller de grundläggande principerna för hantering av höga flöden och skyfall delar kommunen uppfattningen att skrivningen om att ny bebyggelse ska undvikas i lågpunkter också bör omfatta instängda områden. Planförslaget har därför förtydligats så att detta framgår tydligare.

Slutligen instämmer kommunen i synpunkten att utredningar kopplade till höga flöden och skyfall inte enbart bör omfatta Örebro tätort utan även kommunens kransorter. Planförslaget har justerats i enlighet med detta och omfattningen av åtgärder och utredningsbehov har breddats till att inkludera dessa delar av kommunen. Förslaget har justerats enligt synpunkten.

Örebrokompaniet

Övergripande synpunkter

I översiktsplanen återfinns många av de frågor som Örebrokompaniet ser som viktiga punkter i denna typ av dokument. Emellertid behandlas vissa områden alltför översiktligt och förtjänar större utrymme. Övergripande saknar vi helt skrivningar om kompetensförsörjningens vikt för näringslivet, där inflyttning är en avgörande aspekt. Detta gäller inte minst för besöksnäringen där stora utmaningar finns, men självklart även för andra branscher. I planen bör därför större betydelse fästas vid Örebros varumärke och vikten av att sprida en positiv bild av Örebro som en attraktiv plats för både att locka både investeringar och nya invånare. Se även under ”Besöksnäring” nedan.

Grönstruktur och naturområden/Friluftsliv

Under ledning av Örebro kommun pågår arbete med att skapa en nationell cykelled runt Hjälmaren. Arbetet involverar både regionala aktörer i tre län samt representanter för turism- och friluftsliv i övriga kommuner runt sjön. Hjälmarenleden är ett omfattande projekt som, om allt faller på plats, kan få stora positiva effekter på både turism och lokalt friluftsliv. Men projektet innefattar även utmaningar och för att underlätta det fortsatta arbetet med leden, bör den nämnas som ett prioriterat område i översiktsplanen.

Samhällsfunktioner/Kultur och fritid

Kulturens och fritidsaktiviteternas betydelse för skapandet av en attraktiv plats som därigenom kan bidra till ökad inflyttning bör lyftas fram på ett bättre sätt än vad som är fallet. Nuvarande skrivningar fokuserar endast på dagens invånare, men ett levande kulturliv och ett brett utbud av friluftaktiviteter har även stor betydelse för att attrahera fler att flytta till Örebro. Detta bör därför framhållas på ett bättre sätt.

Här förtjänar både konstevenemang som Open Art, teater, inte minst Örebro teater och både fasta ensembler som Svenska kammarorkestern och gästande artister att lyftas fram då samtliga har stort värde både för örebroare, tillresande och i attraherandet av nya örebroare.

Inom friluftsliv anser vi att även evenemangsperspektivet bör lyftas in. Ett möjliggörande av evenemang i naturområden leder ofta till en utveckling av området, något som sedan finns kvar till gagn för alla när evenemanget är över.

Arbets- och näringsliv/Besöksnäring

Vi noterar att Örebro slotts betydelse och potential nämns, vilket vi ser mycket positivt på. Inte minst då upprepade mätningar visar slottet är den vanligaste associationen till Örebro bland svenskar i allmänhet, ett faktum som förtjänar att nämnas i sammanhanget.

Under ”Övergripande synpunkter” ovan pekar vi på behovet att kommunicera Örebro som en attraktiv plats för att attrahera nya invånare. Här spelar även besöksnäringen en viktig roll. Beslutet att flytta till en plats grundar sig inte sällan på en relation till platsen som skapats vid besök som turist eller i samband med möten eller evenemang. I och med detta får besöksnäringen en viktig roll i att attrahera nya kommuninvånare vilket i sin tur är ett viktigt inslag i företagets kompetensförsörjning. Detta samband bör framhållas i dokumentet, då det är ytterligare en anledning för kommunen att göra satsningar inom besöksnäring. I dokumentet lyfts turism ur flera aspekter. Samtliga är emellertid kopplade till privatturism, dvs människors resande under sin fritid, ett resande där traditionella besöksmål spelar en viktig roll. Men Örebro är även en viktig mötesstad och det är därför av stor vikt att det skapas goda förutsättningar för stora möten i Örebro. Conventum nämns visserligen som en arena, men betydelsen av större möten som kongresser och motsvarande bör lyftas fram på ett bättre sätt än vad som är fallet.

Detta gäller även evenemang. Förutom att möten och evenemang är av yttersta vikt för besöksnäringen i kommunen, bidrar de till att Örebro inte är en säsongsbunden destination utan en destination som har ett stort inresande som bidrar till en hög beläggning på kommunens boendeanläggningar under hela året. Angående arenor nämns endast befintliga sådana i dokumentet. För att kunna utveckla Örebro som evenemangsstad behöver även frågan om nya arenor lyftas. Ett exempel på en sådana är en friidrotts- och multiarena.

Ytterligare en fråga som bör lyftas är en önskan om att Örebro kommun i samband med markarbeten i centrala Örebro bör planera in dragning av elkablar för att underlätta elförsörjning för evenemangsarrangörer och därigenom undvika högljudda och för miljön skadliga dieselaggregat.

Kilsbergen nämns under en egen punkt vilket är positivt. Här förtjänar dock det gemensamma utvecklingsarbetet med regionen, länsstyrelsen och kommunerna Nora, Karlskoga och Degerfors att nämnas, se även ovan.

Hjälmarén omnämns visserligen i texten, dock endast i förbigående. Med tanke på att arbetet för att utveckla Hjälmarén som besöksmål är betydligt mer utvecklat än det för Kilsbergen, bör Hjälmarén få en mer framträdande plats i dokumentet. Detta inte minst med tanke på den av Örebro kommun initierade gemensamma strategin för sjöns utveckling och den nybildade föreningen Hjälmarsamarbetet där Örebro kommun och Örebrokompaniet har viktiga roller.

Under Hjälmarleden förtjänar även Vinön att nämnas separat. Ön har mycket stor potential som besöksmål och här pågår en mycket positiv utveckling. Detta inte minst då det till sommaren 2026 lanseras en ny busslinje som knyter samman Ånnaboda, Örebro city, Gustavsvik och Vinön.

Mobilitet

Att Södra station ska utvecklas som pendlarstation med stopp för tåg och buss ser vi som positivt. Dock bör även stationens roll för besöksnäringen, inte minst i samband med stora evenemang på Conventum, nämnas. Här bör också nämnas att stationen i och med detta också blir många besökares första intryck av Örebro, ett faktum som bör tas med i gestaltningen av stationsområdet. Det sistnämnda gäller naturligtvis även Resecentrum och bör därför finnas med som en viktig aspekt även i den framtida utvecklingen av detta område. Flygplatsen nämns, men tonvikten ligger på de olika verksamheterna inom området, samt flygplatsens roll som fraktflygplats. Här saknar vi en skrivning om passagerartrafikens viktiga roll för besöksnäringen i Örebro, inte minst när det kommer till internationell turism.

Skrivningarna kring att båtlivet som rekreation och som turistnäring ska uppmuntras och utvecklas ser vi positivt på. Här är det viktigt att detta verkligen omsätts i verkliga åtgärder, inte minst då det i flera fall är förenat med stora kostnader.

Kilsbergen och Hjälmarleden omnämns visserligen i texten, men endast i en uppräkningslista tillsammans med i en jämförelse betydligt mindre betydelsefulla områden. Förutom att det handlar om två rent areamässigt betydligt större områden, pågår i båda fallen ett omfattande gemensamt arbete med såväl andra kommuner som regionala aktörer. Kilsbergen och Hjälmarleden bör därför tillmätas större betydelse inom detta område. Se även under ”Besöksnäring”.

Synpunkten har tagits emot och prövats inom ramen för granskningskedet. Kommunen redovisar nedan sitt samlade ställningstagande utifrån gällande förutsättningar och gjorda avvägningar. Översiktsplanen är ett omfattande dokument där många delar ska täckas in, med fokus på markanvändning och fysisk miljö, därav återfinns inte skrivningar om exempelvis kompetensförsörjning, varumärke, mm som efterfrågas i synpunkten. Under temaområdet Livsmiljöer utvecklas dock vissa av frågorna. Fokus i allmänhet ligger främst på hur den fysiska miljön ska utvecklas för att vara attraktiv för invånare. Kopplingarna till besökare/besöksnäring är en fråga som skulle kunna utvecklas ytterligare framåt även om bedömningen är att det som översiktsplanen redogör för avseende besöks- och turistnäringen är i linje med Örebrokompaniets synpunkter. I kartan, när det exempelvis gäller beskrivningar av stadsdelar, återfinns hänvisningar till förhållanden som är väsentliga för besöksnäringen, till exempel kopplingarna mellan Södra station och Conventum.

Översiktsplanen möjliggör för en utveckling som beskrivs ovan och ser det som angeläget att projektet med Hjälmarleden kan fortgå även om den inte specifikt lyfts fram som ett prioriterat område i översiktsplanen.

Frågan om dragning av elkablar vid evenemang är inget som hanteras inom ramen av översiktsplanen, även om översiktsplanen inte är ett hinder för en sådan åtgärd i ett senare skede.

Örebroporten

Eyraområdet

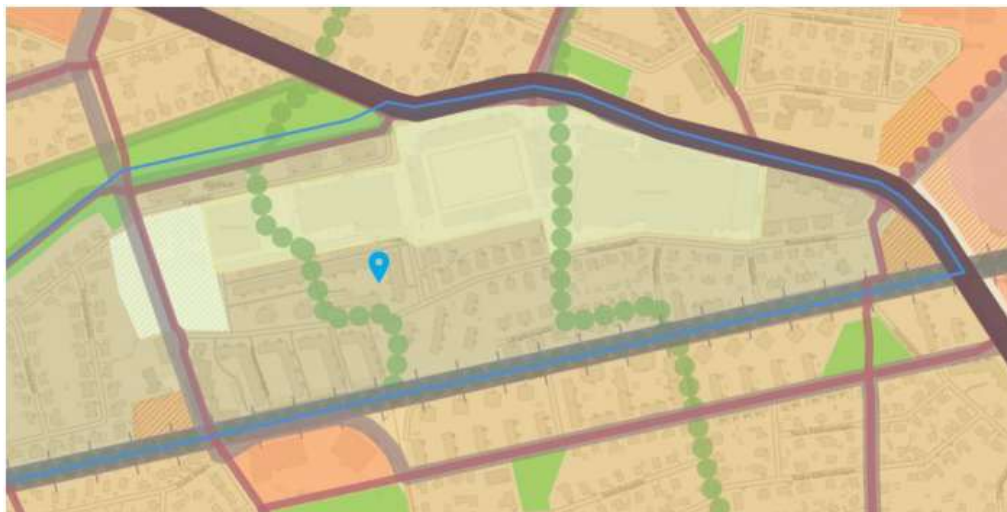


Bild 4: Utdrag ur kartan.

Gällande gröna rekreationsstråk genom området; Örebroporten anser att det är viktiga kommunikationsstråk för rörelser igenom området men också för besökande till verksamheter och målpunkter inom området. Stråken bör kategoriseras utifrån detta vilket inte utesluter gröna inslag i utemiljön. Gröna rekreationsstråk blir dock vilseledande.

Synpunkten noteras. De omnämnda stråken behöver ses i ett vidare perspektiv och bör inte tolkas alltför bokstavligt. De uttrycker snarast en ambition om att markera ett viktigt rörelsestråk för gång och/ eller cykel som med fördel skulle kunna ha ett större eller mindre inslag av grönska. Detta utifrån vad som är möjligt och rimligt utmed olika sträckningar. Ambitionen innebär inga tvingande åtgärder på kvartsmark.

Gällande helhetsgrepp om utvecklingen och höjdskala på ny bebyggelse; Annan höjdskala utreds och prövas i det gemensamma arbetet med utvecklingsförslaget för Eyrafältet mellan Kommunen och Örebroporten. Skrivningen om att detta i huvudsak kan studeras i stadsdelens nordöstra del i anslutning till det större trafikrummet begränsar möjligheten att pröva annan höjdskala i området.

Skrivning uppdateras för att svara mot att det nu pågår ett arbete med utvecklingsförslaget. Stadsdelens nordöstra del utgörs av just Eyrafältet och området ligger i anslutning till Rudbecksgatan som är ett större trafikrum. Inriktningen är med andra ord att högre bebyggelse kan studeras och prövas inom området. Det gemensamma och pågående arbetet med utvecklingsförslaget studerar bland annat byggnadshöjder.

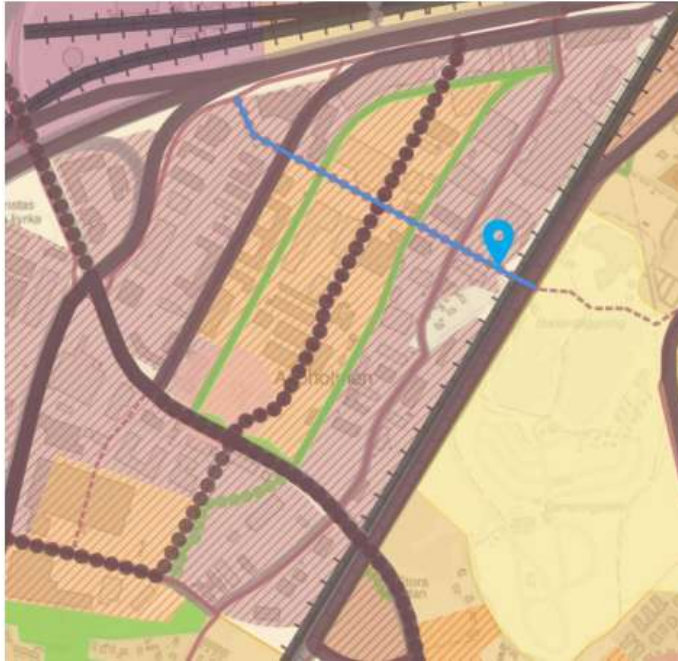
Aspholmen – Virkeshandlaren

Bild 5: Utdrag ur kartan.

Örebroporten noterar att skrivningen om den barriärbrytande kopplingen för gång- och cykeltrafik samt passage över järnvägen ersatts med en mer generell skrivning om sammanhängande cykelnät i staden. Kopplingen och cykelbron finns med i planprogrammet och vikten av den bör förtydligas i översiktsplanen.

Mannatorpsvägen (Svampenterminalen) & Holmen

Bild 6: Utdrag ur kartan.

Gällande gränsdragning för utvecklingsområdet; Örebroporten önskar att norra gränsen för utvecklingsområdet om möjligt justeras enligt bild, för att ge fler möjligheter vid planering och utformning av den första etappen.
Gällande skrivningen om ytor för uppställningsplats för regionbussar;
Skrivningen är specifik samtidigt som etableringen av en eventuell vändpunkt för regionbussar är tidigt i utredningsstadiet. Örebroporten bedömer att skrivningen ”andra användningar för andra ändamål” (som inte utesluter en vändpunkt) är tillräcklig.

Holmen

Gällande skrivningen om fortsatt utredning av området och kopplingarna mellan stadsdelar i närområdet; Örebroporten saknar motsvarande text om hur kopplingen från innerstad – Norr mot Holmen ska studeras vidare och vilka förbindelsealternativ som kan utredas. Gällande illustrationer och lägen för ”lokal huvudgata” och ”stråk för kollektivtrafik” mellan Holmen och Norr; Stråken har olika lägen. Om möjligt, tydliggör vilka lägen för nya förbindelser som kan/bör utredas vidare.

Conventum arena, konferens och kongress

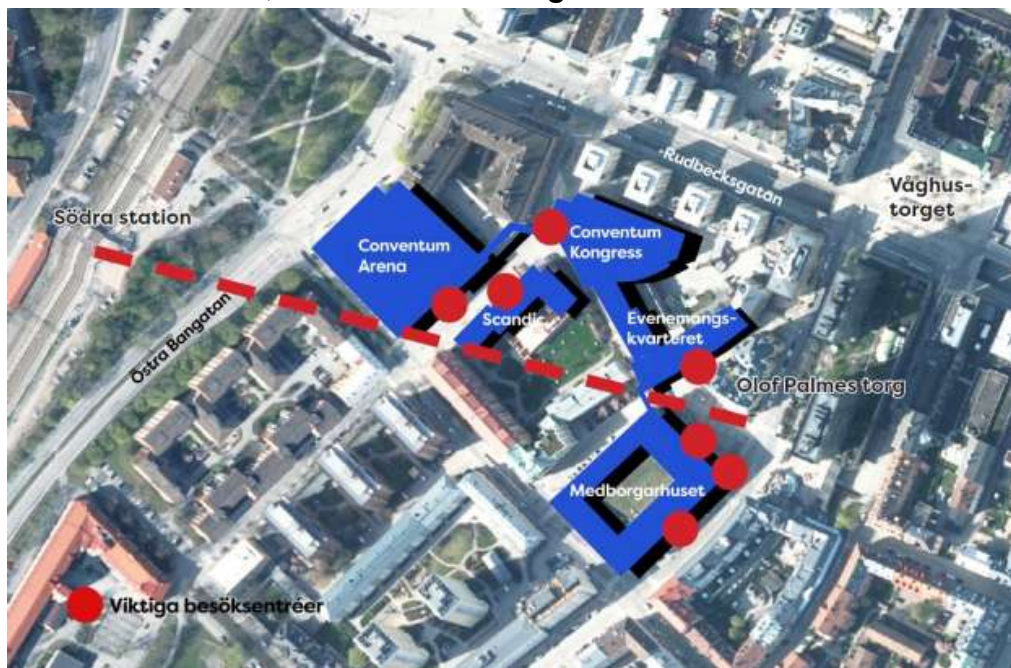


Bild 7: Bild över området Conventum arena.

Gällande beskrivning av söder – innerstad: Örebroporten anser att evenemangskvarter och besöksmål för evenemang borde omnämnas i beskrivning av stadsdelen.

Mellan en större nod för kollektivtrafik (Örebro södra) och en servicenod / lokalt centrum för Södercity finns flertalet större besöksmål för olika typer av evenemang. Rörelsestråken däremellan är viktiga och behöver förtydligas och stärkas enligt samrådsyttrande.

Pappersbruksområdet



Bild 8: Utdrag ur kartan.

Gällande skrivning om klimatfokus i såväl byggnation som driftskede;
Skrivningen tolkas som att den tar sikte på byggprocessen och eventuella miljöcertifieringar vilket blir väldigt specifikt på övergripande planeringsnivå. Området bör ha samma skrivning som för skofabriken, d.v.s.; ”Område för i huvudsak kontor samt stödande kompletterande verksamheter såsom restaurang, café och service” med tillägget att även bostäder kan prövas. Läget blir i direkt anslutning till framtida centrumnodläge enligt utvecklingsförslaget för Pappersbruksområdet.

5. Birgittaskolan / Åsbackaskolan

Gällande skrivningar om att värna skolfastigheten och utvecklingsmöjligheter;
Sannolikt behöver utvecklingsförslag/planbesked/detaljplan pröva frågan om en ev. avkulvertering av Bygärdesbäcken, och Örebroporten tolkar med ovan skrivning att så kan vara möjligt i det fortsatta arbetet med passande utveckling av fastigheten.

Tybblelund

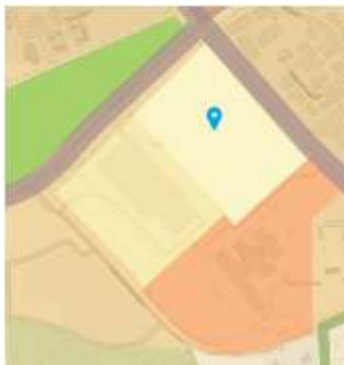


Bild 9: Utdrag ur kartan.

Gällande skrivning om den möjliga expansionsytan; Expansionsytan bör kompletteras med text lika den på området för befintliga Tybblelundshallen, tex; ”Möjlig expansionsyta för Tybblelundshallen som primärt kompletteras med nya ytor för idrottsutövning eller andra rörelseaktiviteter. Även övriga kultur- och fritidsaktiviteter kan tillskapas. Sekundärt kan området kompletteras med bostäder och lokaler.”

Justeringen av skrivningen för passagen över järnvägen i Aspholmen har gjorts i och med en övergripande översyn av kartan. Trots denna textjustering finns kopplingen över järnvägen fortsatt kvar. Synpunkten föranleder ingen ändring.

Linjen för lokal huvudgata i Holmen har justerats och sammanfaller nu med linjen för stadsnät kollektivtrafik.

Områdets utbredning av utbyggnadsområde är ungefärlig och avgränsning kan studeras vidare i samband med framtida planläggning. Även huvudkategorin Mångfunktionell bebyggelse möjliggör prövning av marken. Synpunkten föranleder inga ändringar.

Vändplats för regionsbussar är av överordnad betydelse för kollektivtrafiken.

Svampenterminalen är ett av de två lokaliseringar som har utretts för ändamålet, varför det särskilt omnämns. Om det av olika anledningar inte blir aktuellt så är det inget som hindrar att marken utvecklas för andra ändamål.

I nuläget är det ett tunnelalternativ som har utretts vid Holmen som den primära kopplingen mellan stadsdelarna Holmen och Norr. Det behöver säkerställas att detta alternativ är gångbart bl.a. med hänsyn till översvämningsrisker. Kopplingen är avgörande för stadsdelens utveckling.

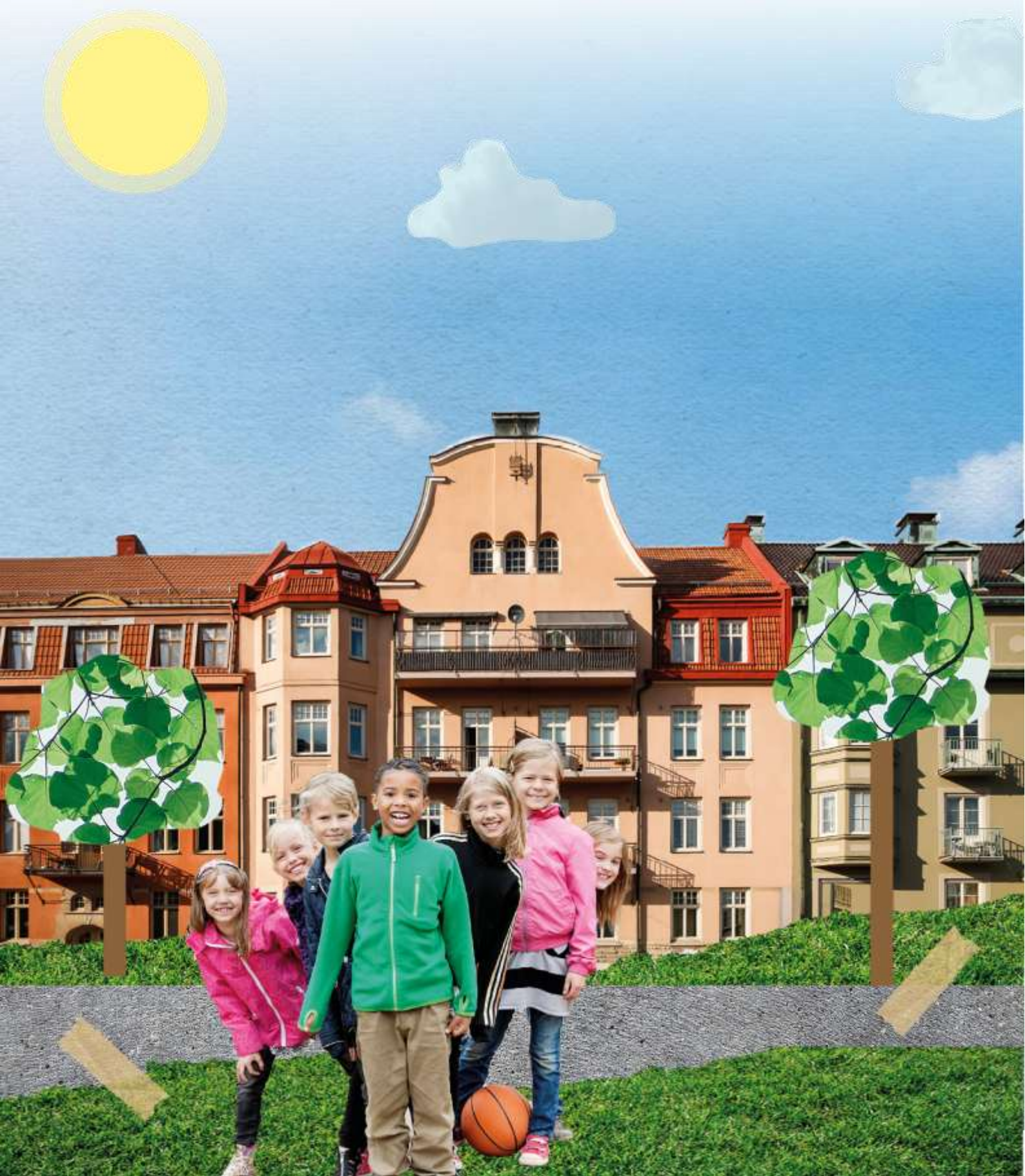
Örebro kommun instämmer i ambitionen för området kring Conventum arena, riktningen för området går att läsa om i ytan och kartlagret besöksmål. Synpunkten föranleder ingen ändring.

Förslaget kring Pappersbruksområdets utveckling är baserat på det utvecklingsförslag som finns framtaget för området. Därav den något mer detaljerade ambitionen. Utvecklingsförslaget ska fungera som ett underlag vid fortsatt planläggning.

Definitionen av underkategorin kontor ses över i översiktsplanen för att vara tydligare i vilka funktioner som är möjliga.

Synpunkten gällande Birgittaskolan/ Åsbackaskolan har noterats och föranleder ingen synpunkt.

Texten för den befintliga besöksanläggningen för Tybblelundshallen samt förslag till ny yta för besöksanläggning intill justeras enligt synpunkten.



Föreningar, samfund, företag, organisationer och övriga sammanslutningar

Coompanion och OIKIA arkitekter

Coompanion Örebro län verkar för kooperativa lösningar på samhällsutmaningar. Coompanion vill lyfta fram två perspektiv som de önskar att tas hänsyn till i Översiktsplanen.

Livsmedelsproduktion

Det finns flera spännande och viktiga exempel runtom i landet på hur man jobbar med kooperativa lösningar kring livsmedelsproduktion - dvs samverkan mellan olika aktörer för att hitta nya lösningar kring både odling, drift, ägande, logistik m.m. Både när det gäller primärproduktion och förädling. För att möjliggöra sådana lösningar behöver man ha en plan för det: hur kan kommunens odlingsbara mark brukas på ett så hållbart sätt som möjligt, som också gynnar en bredd av olika aktörer och odlingsverksamheter. Kooperation kan vara allt från små odlingsgemenskaper till att stora lantbruk går samman kring smarta lösningar. Fokus bör vara att så mycket odlingsbar mark som möjligt nyttjas just till odling och att den används på ett sätt som stärker den lokala livsmedelsproduktionen på sikt - med hänsyn till både klimat och beredskap. Kostnaden för att arrendera/bruka mark för hobbyodling bör ses över så att det blir möjligt för fler.

Bygg- och boendelösningar

Även inom detta område sitter Coompanion på flera spännande exempel på hur människor går samman kring lösningar på bostadsfrågor. Alltifrån Luleå kommun som bjuder in invånare till studiecirkel för att bygga tillsammans, med utgångspunkt i att man behöver fler bostäder i kommunen - till byar som bygger tillsammans i syfte att kunna locka fler unga och barnfamiljer till platsen så att man kan behålla service och välfärd. Gemensamma boendelösningar kan också vara ett sätt att hålla nere kostnader, dela på hushållsarbete, motverka ensamhet och stärka gemenskap och folkhälsa. Även när det gäller denna fråga är det viktigt att kommunen skapar förutsättningar för grupper av invånare att få tillgång till mark för att förverkliga denna typ av lösningar, och gärna också bidra till att sprida information till allmänheten om möjligheten att gå samman kring boendelösningar och även få stöd genom processen. Vi tror att det är en viktig framtidsfråga, inte minst med tanke på den ökande ensamheten och den demografiska utmaningen med många äldre. För att kunna utveckla strukturer och verktyg som inkluderar kooperativa lösningar finns behov av att höja kunskapen kring alternativa bygg- och boendeformer i kommunen, framför allt inom enheterna för markanvisning och bygglov.

Örebro kommun tackar för synpunkten, vilken emellertid inte föranleder någon ändring i översiktsplanen.

Egeryds

Vi har en fastighet i Stora Mellösa Dömmesta 2:19 som vi arbetat fram ett förslag på hur den kan utvecklas med bostäder. Vi har skickat in en ansökan om att skapa en ny detaljplan men så insåg jag när jag kollade översiktsplanen att detta

område inte fanns med som utvecklingsområde för bostäder. Runt denna fastighet är det bostäder och i en ny plan skulle det kunna tillföra ytterligare 20 till 25 bostäder i Stora Mellösa. Vi har gjort en markundersökning som visar att marken i stort sett är ren så det gör det till en lämplig plats tillsammans med att kollektivtrafiken har stopp nästan i tomtgräns. Således finns det ett starkt önskemål av att få med detta område i översiktsplanen. Skulle inte det vara möjligt av någon anledning så är min undran hur ni ser på området för framtida utveckling ändå? Jag bifogar den skiss över området som vi tagit fram.



Bild 10: Egeryds bild på ett bostadsområde.

Synpunkten har tagits emot och prövats inom ramen för granskningsskedet. Kommunen redovisar nedan sitt samlade ställningstagande utifrån gällande förutsättningar och gjorda avvägningar. Frågan som synpunkten adresserar hanteras genom det inkomna planbeskedet, vilket sker utanför ramen för arbetet med ny översiktsplan. Vägledande för planbeskedet är översiktsplanens ställningstaganden, varav några återges nedan. Så här hyder objektsbeskrivningen för Stora Mellösa som mångfunktionell bebyggelse: Det är ett väsentligt samhällsintresse att Stora Mellösa har fortsatta möjligheter till utveckling för ett ökat befolkningsunderlag som kan stärka och bibehålla ortens servicefunktioner. Tätorten lämpar sig bra för fortsatt bostadsutveckling bland annat i och med de goda förbindelserna med Örebro.

Bostadsutbyggnad kan i huvudsak utredas inom utpekade utbyggnadsområden. Dessa områden har bedömts som de mest lämpliga att bebygga jämfört med andra områden då de är anpassade till ortens bebyggelsestruktur samt med tanke på brukningsvärd jordbruksmark. En avvägning har gjorts avseende jordbruksmarkens värde för att kunna säkerställa att orten ska kunna utvecklas.

Andra utbyggnadsområden, utöver de utpekade, kan inom och i anslutning till tätorten prövas utifrån förutsättningarna på platsen. Mötet med det öppna landskapet bör särskilt beaktas. Bebyggelse som avgränsas med en trädrida eller annan vegetation kan vara lämpligt för att stärka biologiska nätverk och mildra övergången från bebyggelse till öppet landskap.

Synpunkten föranleder således ingen ändring i översiktsplanen.

E.ON Energidistribution AB

E.ON Energidistribution AB (E.ON) har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har inga ytterligare synpunkter.

Yttrandet har noterats.

E.ON Energiinfrastruktur

Huvudproduktionen av fjärrvärme till Örebro, Kumla och Hallsberg kommer från Åbyverket i Örebro. Produktionen sker i ett kraftvärmeverk med samtidig produktion av värme och el på ett energieffektivt sätt med i huvudsak förnybara och återvunna bränslen som annars skulle gå förlorade. Det är av vikt att hänsyn tas till anläggningen i kommande stadsutveckling så att verksamheten kan fortgå och värmeförsörjning kan tryggas till kunderna i ett växande Örebro.

I Örebro finns förutom Åbyverket en produktionsanläggning på Österplan som kan producera värme som spets eller reserv och som bidrar till fjärrvärmesystemets robusthet. E.ON Energiinfrastruktur har även två fjärrkylanät och med tillhörande produktionsanläggningar. Centrumnätet och med huvudsaklig produktion från Åbyverket och Mariebergnetet med huvudsaklig produktion från kylcentralen i Törsjö.

E.ON Energiinfrastruktur välkomnar ambitionen i översiktsplanen att skapa en hållbar och robust samhällsstruktur. Som energibolag med ansvar för samhällsbärande infrastruktur vill vi lyfta översiktsplanens hänsyn till nuvarande och framtida energibehov. E.ON Energiinfrastruktur har expertkunskap om energiproduktion, distribution och teknik, medan kommunen ansvarar för planering och samhällsutveckling. Tillsammans kan vi skapa en långsiktig, robust och hållbar energiförsörjningen kopplat till Örebros utveckling.

E.ON Energiinfrastruktur vill fortsatt vara en aktiv partner i Örebros utveckling. Genom tidig samverkan och en tydlig strategisk energiriktning kan kommunen skapa förutsättningar för ett robust, hållbart och resilient energisystem. Bredda energiomställningsutmaningen från el till energi – och använd energisystemet smartare. Sveriges elektrifiering kräver att energisystemet ses i ett helhetsperspektiv.

Fjärrvärme och kraftvärme är avgörande för att:
avlasta elsystemet vid höga effekttoppar
möjliggöra lokal elproduktion
tillvarata rest- och spillvärme
återvinna energi från resurser som annars går förlorade

För Örebro innebär detta att ett växande samhälle behöver ett starkt och välfungerande fjärrvärmesystem. Åbyverket är en central anläggning för regionens värmeförsörjning, och Österplananläggningen bidrar till systemets robusthet. Vi uppmuntrar därför kommunen att fortsatt lyfta fjärrvärme och fjärrkyla som bärande delar av energisystemet.

Koppling mellan översiktsplanen och kommunens energiplan

En hållbar samhällsplanering kräver att energifrågor integreras tidigt. Energiplanen och översiktsplanen bör tillsammans:
ange kommunens långsiktiga värme- och energiförsörjningsstrategi
säkerställa beredskap, redundans och robusthet

vägleda framtida detaljplaner och utbyggnadsområden E.ON ser fram emot fortsatt samarbete i utvecklingen av energiplanen, där energibehov, kapacitet och teknikval kan konkretiseras. Markanvändning och säkerställda logistikflöden Vår infrastruktur kräver fortsatt tillgång till mark och transportvägar för att fungera långsiktigt.

Åbyverket

är en tillståndsgiven, samhällskritisk anläggning
förutsätter god tillgång till väg- och spårtrafik
hanterar omfattande och tidskritiska bränsletransporter

GFC Österplan

är en nödvändig reserv- och spetsanläggning
ligger på mark med historisk miljöbelastning, olämplig för bostäder
kräver bibehållna skyddsavstånd och fungerande bränsletransporter

Hulinge trädbränslelager

är en förutsättning för trygg bränsleförsörjning
behöver fortsatt tillgänglighet och respekt för gällande skyddsområden
Vi uppmanar kommunen att tillämpa omvänt hänsynstagande och säkerställa att
ny bebyggelse inte begränsar befintlig energiinfrastruktur. Tidig samverkan i
planeringsprocessen För nya stadsdelar och utvecklingsområden behöver
energiförsörjningen planeras i tidiga skeden.

Fördelar:

effektivare infrastrukturdragningar
lägre kostnader för samhället
bättre nyttjande av befintlig kapacitet
möjlighet att integrera spillvärme, energilagring och framtida teknik

E.ON föreslår att kommunen återinför regelbundna dialogforum liknande tidigare ”Månadsstartmöten”.

Resurseffektivitet och begreppet återvunnen energi

Vi vill betona vikten av att även lyfta återvunnen energi i översiktsplanen – exempelvis avfallsbaserad energi, industrispillvärme, datahallsvärme och biogas. Dessa resurser är centrala i en cirkulär och klimatresilient energiförsörjning.

Övergripande synpunkter

Bredda energiomställningsutmaningen från el till energi – och använd energisystemet smartare Planförslaget lyfter flera av de frågor som är avgörande för framtida energiförsörjning: klimatanpassning, energieffektivisering och behovet av resilient samhällsinfrastruktur där energisystemet ingår. Det framgår också att fysisk planering ska understödja långsiktig energiförsörjning och energieffektivitet, liksom att utbyggd fjärrvärme är ett viktigt verktyg. För att befästa detta vill E.ON Energiinfrastruktur betona fjärrvärmens roll i energisystemet framåt. Sverige står inför en massiv elektrifiering för att klara klimatmålen och samtidigt säkra landets energibehov. I denna omställning är fjärrvärmens en oundgänglig komponent för att tillgodose byggnaders

uppvärmningsbehov, avlasta elsystemet, bidra med lokal elproduktion genom kraftvärme, hjälpa till att hantera vårt avfall genom energiåtervinning och möjliggöra användning av restvärme. Under vintern är elanvändningen som högst på grund av uppvärmningsbehov. Detta leder ofta till att mer fossila bränslen används i både svenska och importerade energisystem, vilket ökar koldioxidutsläppen.

Eleffektbehovet i Sverige är en normalkall vinterdag 22–25 GW. Utan kraft- och fjärrvärme i Sverige hade dessa siffror varit 10 GW högre, utifrån ett lokalt perspektiv uppgår denna siffra till cirka 220 MW. Att värna om fjärrvärmens avlastande förmåga på effektbehovet bör vara en självklarhet utifrån ett totaloptimeringsperspektiv och enligt strategin ”Det redan byggda som resurs”. E.ON Energiinfrastruktur utforskar också möjligheterna att med hjälp av CCS/CCU lösningar nå den sista andelen av utsläpp som inte kan elimineras genom omställning till fossilfria alternativ. CCS/CCU-lösningar har pekats ut som viktiga för att nå Sveriges och Örebro kommuns mål om klimatneutralitet till 2045. CCS/CCU-lösningar kräver både mark och logistiklösningar som bör beaktas i samhällsplaneringen.

Vi uppskattar att ni förespråkar fjärrvärme och fjärrkyla och att ni i era ställningstaganden vill bibehålla och främja fortsatt expansion – vi tror att det är helt rätt väg att gå. Det är viktigt att bredda energiomställningsfrågan från el till energi och använda hela energisystemet smartare. E.ON ser gärna att arbetet med översiktsplanen anknyter till Örebro kommuns kommande Energiplan. Kopplingen till den Kommunala energiplanen - Energianvändning, värmeförsörjning och beredskap Kommunens energisystem ska utvecklas långsiktigt, resurseffektivt och robust. Värmeförsörjningen är en central del av energisystemet och har stor betydelse för såväl befolkningens välfärd som för upprätthållandet av samhällsviktiga verksamheter vid störningar, kriser och höjd beredskap. Fjärrvärme utgör en samhällsviktig funktion inom energiförsörjningen. Genom storskalig och samordnad produktion samt distribution bidrar fjärrvärmens till en säker och tillförlitlig värmeförsörjning. Systemets möjligheter till bränsleflexibilitet, flera produktionsenheter och lokal energiproduktion skapar förutsättningar för robusthet, redundans och uthållighet även under onormala förhållanden. Inom ramen för samhällets beredskaps- och totalförsvarsplanering utgör fjärr- och kraftvärme en viktig resurs. Kraftvärme kan bidra till lokal elproduktion nära förbrukning, medan fjärrvärmens systemstruktur stärker energisystemets motståndskraft och flexibilitet. Sammantaget bidrar detta till ett mer resilient energisystem med god förmåga att hantera störningar i el-, bränsleceller vattenförsörjningen. Vid planering av ny bebyggelse och omvandling av befintliga områden bör därför förutsättningarna för fjärrvärme beaktas. Särskilt i områden med samlad och tillräckligt tät bebyggelse ska värmeförsörjningen planeras så att anslutning till fjärrvärmesystem kan möjliggöras där detta är tekniskt, ekonomiskt och miljömässigt motiverat. Planeringen ska även ta hänsyn till befintliga och framtida fjärrvärmearläggningars behov av drift, underhåll och långsiktig utveckling. Översiktsplanen tillsammans med kommunens energiplan bör ange den strategiska inriktningen för kommunens värmeförsörjning och skapa förutsättningar för ett robust och försörjningstryggt energisystem. Mer

detaljerade ställningstaganden om tekniska lösningar, beredskapsåtgärder och operativ hantering välkomnas inom ramen för respektive aktörs ansvar samt i efterföljande planering och i dialog mellan kommunen och berörda energibolag. Säkerställ utrymme och logistiska lösningar för energiinfrastruktur. Vi tror att det är viktigt med ett energisystemperspektiv där produktion, distribution och användning av olika energibärare (el, värme, kyla och bränslen) analyseras utifrån ett markperspektiv. Det är viktigt att bibehålla och reservera ytor för både befintlig och framtida energiinfrastruktur, inklusive fjärrvärme, elnät och energilagring. Detta gäller för infrastruktur både ovan och under mark. Vi ser behov av att specificera skyddszoner och strategiska expansionsområden för att undvika framtida intressekonflikter. Fjärrvärme och fjärrkyla ska behandlas som samhällsbärande infrastruktur vid planering av nya stadsdelar och verksamhetsområden. Vi uppfattar att Örebro kommun lyfter detta perspektiv inom ramen för både utgångspunkten ”Omvärldens påverkan” och temaområdet ”Ett robust samhälle” och samarbetar gärna vidare kring framtida utvecklingsområden och redogör för vilka förutsättningar vår verksamhet kräver för att bidra till ett robust energisystem och samhälle. Utvecklingsområden: tidig energisamordning i planprocessen kopplat till framtida stadsutveckling. Vi delar uppfattningen om att energiförsörjning är en grundläggande förutsättning för ett hållbart och robust samhälle. Det är viktigt att energibolaget och kommunen samarbetar eftersom lagen om kommunal energiplanering kräver att varje kommun har en aktuell energiplan som främjar en effektiv och hållbar energiförsörjning. E.ON Energiinfrastruktur anser att lagen om kommunal energiplanering har en tydlig koppling till översiktsplan och kommande detaljplaner i utpekade utvecklingsområden. E.ON ser framemot fortsatt dialog kring energiplanens utveckling, där mycket utav arbetsförfarandet kan konkretiseras. Energibehov och infrastruktur bör beaktas redan i de tidiga skedena av planeringen. Det kan vara till fördel att ta hänsyn till befintlig infrastruktur och kapacitet när ni planerar nya stadsdelar. Att lägga större förbrukare närmare befintlig infrastruktur minskar resursanvändning och kostnader för infrastrukturdragningar. Här finns det ett gott samarbete med Örebro kommun som E.ON vill fortsätta med.

E.ON Energiinfrastruktur jobbar aktivt med att säkerställa största möjliga värde kopplat till kraftvärmens i samverkan med kunder och andra intressenter med mål att skapa cirkulära flöden där till exempel regionens spillvärme tas till vara för att skapa ännu större kostnadseffektivitet i stadens uppvärmning. Spillvärmekällors placering i förhållande till befintlig energiinfrastruktur får gärna beaktas. E.ON har goda erfarenheter från andra städer där vi tillsammans med kommun och andra infrastrukturägare samlats och diskuterat hållbara lösningar och infrastrukturprojekt i det tidiga planeringsstadiet och ser gärna liknande arbetssätt i Örebro kommun. Fortsatt och öppen kontinuerlig dialog – rörande påverkan befintlig och kommande energiinfrastruktur För att säkerställa en långsiktig och effektiv energiplanering önskar vi en strukturerad samverkan mellan kommunen och energibolagen. Idag finns det bra samarbete mellan E.ON Energiinfrastruktur och Örebro kommun, men det kan alltid bli bättre. Vi föreslår att detta formaliseras genom återkommande samråd och energiplaneringsforum. Ett bra exempel från historien var återkommande ”Månadsstartmöte” som stadsbyggnad/planeringsavdelningen bjöd in till, som nu

dessvärre försvunnit. Anläggningar avseende fjärrvärme och fjärrkyla är kostsamma investeringar och förläggningen har föregåtts av långa tillståndsprocesser och förhandlingar med markägare. Mot bakgrund av detta är det ingen enkel sak att flytta eller på annat sätt ändra anläggningarna. Det är viktigt för planförfattare att känna till infrastrukturen avseende fjärrvärme och fjärrkyla dels för att undvika att planförslaget innebär onödiga och kostsamma förändringar av anläggningarna, dels för att placera kommande utbyggnadsområde så att de på lämpligt vis kan kopplas ihop med befintligt ledningssystem. E.ON Energiinfrastruktur vill redan i ett tidigt skede vara med och samarbeta kring den fortsatta planeringen när detaljplaner tas fram. Ett sådant tidigt samarbete borgar för att fjärrvärme- och fjärrkylanäten byggs ut på ett optimalt vis och med samordningsvinster för såväl ledningsägare som exploatör. Vi ser fram emot en fortsatt dialog för att gemensamt bidra till en hållbar energiförsörjning. Klimatpåverkan – Resurseffektivitet - Begreppet fossilfri energi/förnybar energi – vi saknar begreppet återvunnen energi. Begreppet fossilfri energi/förnybar energi förekommer i flera delar av översiktsplanen. E.ON Energiinfrastruktur vill lyfta vikten av att även värna om den återvunna energin. Exempelvis via energiåtervinning av rester från skogsbruk och avfall för produktion av el och fjärrvärme, industriell/datahall spillvärme och biogas. Genom att använda befintliga resurser mer effektivt kan vi skapa ett mer hållbart samhälle. Synpunkter på Mark- och vattenanvändning Hänsyn till befintliga värmeproduktionsanläggningar.

Vi vill betona vikten av att Örebro kommun i översiktsplanen tydligt beaktar befintliga samhällsviktiga verksamheter. En av dessa är vår produktionsanläggning GFC vid Österplan, som fungerar som reserv- och spetsanläggning för det kommunala fjärrvärmesystemet. Anläggningen säkerställer värmeleveranser vid driftstörningar och extrema väderförhållanden, vilket är avgörande särskilt under vinterhalvåret. GFC utgör därmed en central del av energisystemets redundans och robusthet. Platsen där GFC är belägen har använts industriellt under lång tid, tidigare för stadsgasproduktion i kommunal regi. De historiska miljöbelastningarna gör området olämpligt för bostadsbyggande, vilket ytterligare motiverar att marken även framöver används för teknisk försörjningsverksamhet. Det är därför viktigt att översiktsplanen säkerställer att samhällsviktiga anläggningar kan fortsätta verka utan att begränsas av ny bebyggelse. Detta förutsätter att kommunen tillämpar principen om omvänt hänsynstagande, där etablering av ny bebyggelse inte tillåts skapa restriktioner för pågående verksamheter. Därtill behöver möjligheterna till nödvändiga transporter tryggas. Bränsletransporter till GFC sker i dag med lastbil, och framtida trafiklösningar, bullerkrav eller bebyggelsestruktur får inte försvåra dessa transporter. Vi ser gärna att översiktsplanen tydligt anger exempelvis skyddsavstånd, lämpliga trafikflöden eller andra planeringsmässiga avvägningar som minskar risken för framtida användningskonflikter. Även Åbyverket – vår huvudsakliga produktionsanläggning – är en tillståndsgiven anläggning enligt miljöbalken och har varit i drift sedan 1960-talet. Verket är en central energikälla i Örebro, där cirka 98 procent av fastigheterna i innerstaden är anslutna till fjärrvärme. Under 2000-talet har E.ON årligen investerat betydande belopp i verksamheten för att stärka och utveckla energiförsörjningen. Åbyverkets drift är beroende av tillförlitliga transporter av biobränsle, både via

lastbil och järnväg. I dag anländer tågleveranser ungefär två gånger per vecka, och lastbilstrafiken omfattar drygt 12 000 transporter per år, med tydliga säsongsvariationer (upp till 100 st/dag). Transporterna sker under tillståndsgivna tider, 06.00-22.00 och utförs med fordon av varierande längd. För att verksamheten ska fungera enligt gällande miljötillstånd krävs fortsatt god tillgång till väg- och spårinfrastruktur. Kommunens planering behöver därför säkerställa att ny bebyggelse, ändrade trafikflöden eller andra infrastrukturella förändringar inte begränsar dessa transporter. Ett aktuellt exempel är ärende Bom 42/2023 (Södra infarten och Södra vägen inom Aspholmen), där en planerad cirkulationsplats riskerar att negativt påverka fjärrvärmeverksamhetens möjligheter till effektiva och hållbara transporter. E.ON kan inte påverka när tågen kan komma till anläggningen. När tågen väl angör kommer trafikflödet att påverkas negativt vilket riskerar skapa en negativ bild av vår verksamhet. I en tid då energisystemens sårbarhet ökar är det avgörande att Örebro långsiktigt värnar sina infrastrukturanläggningar – inte bara deras produktionskapacitet, utan också de transporter som försörjer dem. Genom att tydligt beakta dessa behov i översiktsplanen skapar kommunen - förutsättningar för ett robust, hållbart och resilient energisystem. Hulinge trädbränslelager Hulinge trädbränslelager utgör en viktig del i vår logistikkedja för förnybara bränslen och är en förutsättning för att vi ska kunna säkra bränsleförsörjningen till Åbyverket. Liksom för våra produktionsanläggningar ser vi behov av att Örebro kommuns översiktsplan även i framtiden medger att verksamheten kan bedrivas i nuvarande omfattning, utan att hindras av ny närliggande markanvändning. Det är viktigt att tillfartsvägarna till anläggningen förblir tillgängliga för de frekventa bränsle- och asktransporter som sker med lastbil. Vi vill också betona vikten av att det skyddsområde som fastställts i gällande detaljplan respekteras, och att de planbestämmelser häri som syftar till att minimera risken för påverkan på människors hälsa, fortsatt beaktas i kommunens planering.

Synpunkten har tagits emot och prövats inom ramen för granskningskedet. Kommunen redovisar nedan sitt samlade ställningstagande utifrån gällande förutsättningar och gjorda avvägningar. E.ON Energiinfrastruktur lyfter mången viktiga synpunkter i sitt yttrande som i stora drag är i linje med översiktsplanen. Hur energiplan respektive översiktsplan ska hantera frågorna framgent behöver studeras. Yttrandet föranleder inga ändringar i planen men Örebro kommun ser positivt på framtida samarbeten i andra skeden av samhällsbyggnadsprocessen.

Kommunen noterar vidare synpunkten om energiplanens betydelse. Arbetet med en kommunal energiplan pågår och kommer vid behov att komplettera eller fördjupa översiktsplanens inriktningar i senare skeden.

Markanvändningen vid befintliga anläggningar som Åbyverket samt reservanläggning är bekräftade i översiktsplanens karta. Vid detaljplanläggning ska ny bebyggelse lämplighetsprövas i förhållande till bland annat befintliga tillståndsgivna verksamheter. Formerna för detta utvecklas inte närmare i översiktsplanen.

Lundbergs fastigheter

Som ägare till fastigheten Örebro Almby 13:25 m fl. vill vi yttra oss om förslag till ny översiktsplan för Örebro kommun. Vi anser att några mindre områden (1-4 nedan) för ny småhusbebyggelse bör läggas till så att den norra delen av Ekeby-Almby kan byggas klart. Som läget är nu, så är bebyggelsen fragmentiserad. Genom denna måttfulla justering, så kan även de öppna fälten i öst-västlig

sträckning bibehållas och gröna rekreationsstråk och spridningskorridorer i nord-sydlig riktning förstärkas. Vårt förslag till justering ligger i linje med kommunens förslag till tätortsutbredning med potential för kompletteringar.



Fig. Del av kommunens förslag till ÖP med vårt förslag till justering inlagt.

Bild 11: Utdrag ur kartan.

Område 1 Utbyggnadsområde för bostäder i form av 10-20 småhus bör tillskapas i detta läge. Detta skulle lanka samman dels Framnäs med övriga Ekeby-Almby, dels Framnäs med Ekeby gard. Vid en utbyggnad kan befintlig infrastruktur såsom tillfartsvägen Ekhagsvagen och va-ledningsnat utnyttjas. Område 2-4 Gränsen för det mångfunktionella bebyggelseområdet i Ekeby Dreve bör justeras för att kunna kompletteras med 10-15 småhus. Detta skulle göra att bebyggelsen vid Ekeby gard och Ekeby Dreve hänger ihop på ett bättre sätt. Det skulle innebära ett bättre utnyttjande av planerade kommunala vatten- och avloppsledningar. I övrigt har vi inga särskilda synpunkter på föreslagen översiktsplan.

Synpunkterna har noterats och prövats inom ramen för granskningskedet men föranleder ingen ändring av planen. Översiktsplanen bedöms ge möjlighet till kompletterande bebyggelse i mindre omfattning i anslutning till Ekeby-Dreve. En avvägning har skett mellan olika intressen och en framtida utbyggnad av tätorten har säkerställts samtidigt som ytor av betydelse sett till bl.a. naturvärden, friluftsliv, rekreation, och boendekvalitet har undantagits för ytterligare bostäder.

Naturskyddsföreningen

Allmänt anser vi att de flesta ställningstagandena i översiktsplanen är bra, men ser också att det är hundratals olika perspektiv som ska vägas mot varandra. Det framgår inte hur hanteringen av de målkonflikter som oundvikligen uppstår ska hanteras. Kan principerna i detta förtydligas?

Arbete och näringsliv

Vi föreslår ett ställningstagande, att när infrastruktur planeras på nya verksamhetsområden ska man låta skogen stå tills tomterna säljs. Detta för att lagra kol en längre tid samt kunna välja vilka träd som kan stå kvar utifrån de byggnader som planeras på den specifika tomten.

Naturskyddsföreningen Örebro uppfattar de flesta parkeringsytorna i anslutning till områden för volymhandel (t.ex. Boglundsängen och vid flera affärer på Marieberg) som kraftigt överdimensionerade – de är mycket sällan mer än halvfulla och det är ett slöseri med mark. Parkeringarna är uteslutande täckta av hårdgjorda ytor vilket bidrar till värmeöar och även ökar risken för översvämning. Bättre volymmässigt avvägda ytor för parkering, mer genomsläppliga ytor och mer grönska/växtlighet behövs.

Området Höga flöden och skyfall bör kompletteras med ett ställningstagande gällande att via avtal med markägare uppströms skydda staden från extrema flöden. De vallar som har skapats uppströms Örebro tätort för att skydda åkermark från översvämning bör kunna öppnas för att skydda tätorten från hotande översvämningar när en viss vattennivå passeras. Det kan göras genom tekniska lösningar med öppningsbara luckor eller trösklar på viss nivå. Det är rimligare att någon gång per sekel offra en skörd än egendom för miljarder kronor i staden.

Översiktsplanen skulle kunna peka ut tätortsnära områden med goda förutsättningar för odling som kan utgöra testområde för agroforestry (skogsjordbruk, trädjordbruk). Det kan vara ett sätt att behålla odlingsmöjligheter men undvika monokulturer i närhet till staden. Agroforestry-områden tillför såväl ekologiska som sociala värden om de fortsätter odlas som en grön lunga med inriktning för lärande, biologisk mångfald, klimatanpassning med mera.

Det finns i temaområde Naturens ekologiska värden ett ställningstagande om att ekologiska stråk ska bevaras och utvecklas. Vi önskar att det görs tydligare vad som krävs för att ett ekologiskt stråk ska bevaras. Finns det buffertzoner i antal meter som krävs till bebyggelse eller liknande? Vi ser också exempel på där nya områden planeras, t.ex. verksamhetsområden mot flygplatsen, som läggs över ekologiska stråk. Är detta förenligt med att de ska bevaras och utvecklas? I samband med dialogen om buffertzoner vill vi lyfta vikten av buffertzoner även runt naturreservat. Naturskyddsföreningen ser till exempel vikten av att ha tillräcklig buffertzon runt området ”Sörbyskogen” när naturen där ska bevaras. Exploateringar i närområdet bör vägas av mot de biologiska förutsättningarna för naturen.

Synpunkten har tagits emot och prövats inom ramen för granskningskedet. Kommunen redovisar nedan sitt samlade ställningstagande utifrån gällande förutsättningar och gjorda avvägningar. Sambällsbyggnadsinriktningarna visar en övergripande strategisk inriktning för översiktsplanen och visar vilka värden som ska prioriteras. Dessa har tagits fram utifrån det som redovisas i översiktsplanens inledande del Utgångspunkter. Mer detaljerade avvägningar har sedan skett geografiskt, där exempelvis inriktning och viktiga medskick har beskrivits. Med stöd i alla delar av översiktsplanen prövas sedan markanvändningen i t. ex. en detaljplan.

Frågan kring tomter i verksamhetsområden är noterad men hanteras inte inom ramen för översiktsplanen även om det är i linje med översiktsplanens intentioner att bevara grönska.

Synpunkten avseende parkeringar i handelsområden är i linje med översiktsplanen.

Synpunkterna kring översvämning och odling har noterats. Föreningen tar upp flera goda exempel på åtgärder i frågor om översvämning och livsmedelsförsörjning men detaljeringsgraden i

åtgärderna hanteras inte inom ramen för översiktsplanen. Däremot kan kommunen ha nytta av informationen i andra processer och synpunkterna kommer att skickas vidare till berörda enheter.

Nerikes Brandkår

Nerikes Brandkår har tagit del av granskningshandlingar i rubricerat planärende och framför följande synpunkter:

Nerikes Brandkår vill understryka behovet av en sammanhållen planering för brand- och släckvattenhantering.

Brandvatten är det vatten som används för att släcka en brand, och släckvatten är det vatten som avrinner efter släckningen och kan i vissa fall vara förorenat. Både dricksvatten- och brandvattenförsörjning är övergripande kommunala ansvarsområden.

Planeringen för brand- och släckvatten behöver ske i nära samverkan mellan kommunernas enheter för fysisk planering och miljötillsyn, VA-huvudmannen och räddningstjänsten.

Denna fråga har lyfts i samrådsskedet men kommunen har inte kommenterat frågan i samrådsredogörelsen. I övrigt har Nerikes Brandkår inga synpunkter på planförslaget i granskningsskedet.

Synpunkten har tagits emot och prövats inom ramen för granskningsskedet. Kommunen redovisar nedan sitt samlade ställningstagande utifrån gällande förutsättningar och gjorda avvägningar. Örebro kommun bedömer att frågan kring planering för brand- och släckvatten sker i god och nära samverkan mellan berörda enheter, bl. a. i planläggningen och hur kommunen är organiserad. Synpunkten föranleder av det skälet ingen ändring i översiktsplanen.

Norra bros vägförening

Föreningens medlemmar består av ca 230 hushåll, och i området bor drygt 1000 personer enligt SCBs senast publicerade data. Följande vägar ingår i Norra Bro Vägförening: Silver-Anders väg, Tallbacka-Majas väg, Lilla Ässkogvägen, Lindervägen, Norra Brovägen, Lillebovägen, Broängsvägen, Kvastmakarevägen och cykel- och gångvägar inom området. Vid de tider då vägbansens bärighet är nedsatt (vid tjällossning och längre regnperioder) har vägföreningens styrelse rätt att avlysa tyngre trafik. Förutom gator förvaltar vägföreningen grönområden som parkmark/naturområden, två allmänna lekplatser ingår även i grönområdena. Vägföreningen jobbar kontinuerligt för att förbättra områdets gator och grönområden, via god kommunikation och samarbete med kommunen. En pumptrackbana iordningställdes under 2024. Utbyggnad av Lilla Ässkogvägen där även gång- och cykelbana ingick för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter under 2023-24 inklusive nytt anläggningsbeslut.

Plan och bygglagen (PBL) anger i 3 kap 8 § att när kommunen upprättar ett förslag till översiktsplan ska kommunen samråda med länsstyrelsen, regionen och de kommuner som berörs. Kommunen ska också ge kommunens medlemmar, de

andra myndigheter, sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av förslaget tillfälle att delta i samrådet. Syftet med samrådet är att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Norra Bro vägförening representerar ett stort antal medlemmar med ett antal frågor som översiktsplanen berör vilket innebär att vägföreningen har ett väsentligt intresse i det förslag som presenterats i förslaget för ny översiktsplan. Representanter från vägföreningen har under 2025 fört en dialog mellan politiken angående det samrådsförslag som tidigare presenterades. Syftet med mötet var att få fram ett så bra beslutsunderlag där medlemmarnas intressen kan beaktas och tillvaratas på ett sätt som även kan vara framåtsyftande för området i och kring Norra Bro. Vägföreningen ser mycket positivt på att översiktsplanens samrådsförslag ändrats så att vägdragning genom skogen söder om Norra Bro tagits bort i granskningshandlingen för översiktsplanen.

Vägföreningen ser vidare att översiktsplanens granskningsförslag behöver korrigeras och ändras. Några av de viktigaste punkterna som behöver ändras vilka vägföreningen bedömer som helt oacceptabla är:

Utökning av verksamhetsmark omkring Norra Bro

Använda Broängsgatan som matargata till ett nytt bostads och skolområde.

Utöver de två sammanfattande synpunkterna ovan följer genomgångar av områden och teman vilka avslutas med ytterligare synpunkter.

Nytt bostadsområde samt skola med vägdragningar

Kartering över föreslaget utbyggnadsområde samt skolområde

Översiktsplanen anger att för utbyggnadsområdet gäller Planprogram för Brickebackenområdet som planeringsförutsättning inför fortsatt planläggning. I området finns höga natur- och friluftsvärden. Planprogrammet för Brickebackenområdet anger att: I området söder om Fölungahällen och bevarat skogsparti bör byggnationen och strukturen ha karaktären av en tätare variant av den klassiska trädgårdsstaden med större och mer varierat innehåll av radhus, stadsvillor och flerbostadshus. Det sistnämnda kan förekomma speciellt längs gatan som löper centralt genom området. I närheten av busshållplatser kan byggnaderna vara något högre. Kvarterstrukturen bör vara finmaskig med korta huskroppar som medger god kontakt mellan gata och innergårdar. Kvarteren kännetecknas av en organisk gatustruktur med våningshöjder som kan variera mellan två och fyra våningar. I mötet med befintlig bebyggelse ska ny bebyggelse relatera till denna och skapa ett väl avvägt möte sett till exempelvis höjd, material och skala. Omkring 700-800 bostäder bedöms rymmas i detta södra delområde. En högre exploateringsgrad bör finnas längs den centrala gatan. En övergång mot lägre exploateringsgrad kan lämpligen finnas längre bort från gatan.

Uttekat hänsynsområde i översiktsplanen. Norra Broskogen.

Område med högsta värde för friluftsliv

Planprogrammet anger att ”skogen söderut utgör av ett ungt till medelålders bestånd. Längst i söder växer en del på före detta odlingsmark. Generellt är både naturvärden och rekreationsvärden ganska låga, men rekreationsvärdena blir högre mot norra delen av området där skogen blir lättare att ströva i och mer

genomsiktig”. Norra Broskogen pekas emellertid ut i översiktsplanen som ett område med högsta värde för friluftsliv med beskrivningen skog i anslutning till bostadsområden som erbjuder vardagsnära natur. En föreslagen exploatering på mellan 700-800 bostäder i det södra delområdet skulle innebära att Broängsvägen skulle få helt oacceptabla trafikvolymen genom ett befintligt villaområde. För delområdet närmast Norra Bro bör exploateringstalet för bostäder ligga mellan 0,3–0,5 vilket är ett vedertaget mått för en trädgårdsstad. Antalet bostäder bör alltså inte överstiga 150-200 stycken för det södra området. Även antal avdelningar och klasser behöver avgränsas till skolområdets förutsättningar så att friytor för barnen kan klaras inom den egna fastigheten. En mer, för området anpassad, exploatering är helt nödvändig samt att trafikmatning in och ut till det nya bostadsområdet inte heller kan ske i en förlängning av Broängsvägen. Här behöver översiktsplanen alltså ändra hur trafikmatningen ska kunna ske samt precisera en lägre exploatering än den som är angiven i planprogrammet. Vägföreningen menar även att den utpekade lokala huvudlänken för biltrafik mellan Brickebacken och Norra Bro inte ska vara avsedd för genomfart för allmän biltrafik. Vidare utgår vägföreningen ifrån att någon koppling mellan Lilla Ässkogsvägen och det nya bostadsområdet inte kommer vara aktuell för fordonstrafik utan möjligtvis för gång och cykel.

Röda markeringar innebär att ingen genomfart är möjlig för allmän fordonstrafik, gula områden anger möjliga anslutningsplatser från både Brickebacken och Norra Bro. Skolområdet ska däremot inte kunna utgöra en genomfart mellan Brickebacken och Norra Bro. Vägföreningen vill även framhålla att en klassisk trädgårdsstaden med varierat innehåll samt våningstal upp till tre våningar eller lägre krävs för att möta den befintliga lägre bebyggelsen på ett relevant sätt. Vid en eventuell planläggning behöver huvudmannskapet för allmänna vägar samt grönytor klarläggas. Vägföreningen ser inte att en förlängning av Broängsvägen är förenlig med olika huvudmannskap.

Grönområde (Klimatanpassningsyta, hållbarhetspark) Kartering över hållbarhetspark Planprogrammet anger en yta hållbarhetspark med kombinerade dagvatten- och aktivitetsytor föreslås i söder som grönområden som länkar mellan ny och befintlig bostadsbebyggelse. Vägföreningen ser positivt på att skapa en övergång mellan ett nytt bostadsområde och det befintliga Norra Bro genom att placera en hållbarhetspark mellan områdena men vill uppmärksamma att den angivna ytan i översiktsplanen är större än den som pekats ut i planprogrammet. Det innebär att ytan i översiktsplanen går in på ett antal privata fastigheter, detta behöver åtgärdas så att området för hållbarhetsparken inte går in på privata fastigheter. Vidare består delar av den utpekade ytan av samfällig mark. Vägföreningen framhåller att en trafikmatning in och ut till det nya bostadsområdet via en förlängning av Broängsvägen inte är acceptabel. Exploateringstalen samt våningstalen för den nya bostadsdelen närmast Norra Bro behöver sänkas.

Den utpekade lokala huvudlänken för biltrafik mellan Brickebacken och Norra Bro ska inte vara avsedd för genomfart för allmän biltrafik. Fastighetsägares fastighetsgränser behöver respekteras om området för klimatanpassning- hållbarhetsparken genomförs.

Utpekade områden i översiktsplanen för verksamhetsmark

Nuläge vid Norra Bro (nollalternativ) (karta 1) Utbyggnadsområde för verksamheter i rödskrafferade ytor (karta 2) Betydande negativ påverkan för närområdet i och vid Norra Bro, översiktsplanen tar inte upp negativa kumulativa effekter. I dagsläget är tätorten Norra Bro söder om Örebro omgiven av ett antal verksamheter. Dessa verksamheter bidrar på olika sätt med störningar gentemot bostadsområdet Norra Bro. Omgivande störande verksamheter (röd figur) kring Norra Bro (gul figur) (karta3) Störningarna sker med olika intensitet, där de främst består av buller, lukt, vibrationer (sprängning från bergtäkt vid Atle). Exempelvis har stark lukt av lösningsmedel kommit från Gryts industriområde. Från Atle-området har påtaglig lukt från rötning kommit från Gasum/Atle. Uppskattningsvis har ca 20 dagar under 2024 haft påtagligt störande lukt från rötning. Andra storkällor är, Swerock bergtäkt Atle med konstanta bullermattor av bergkross, vibrationer från sprängning, stoftpartiklar. Ragn-Sells vid Atle, kraftigt malande ljud med periodvisa stötande bulleroljud. Gasum/Atleverken kraftig lukt från rötning. Epiroc påtagliga ljud från testkörning av borrhjull, summerljud från backande truckar. I eller vid Epiroc störande fläktljud. I området norr om Epiroc periodvis kraftig lukt från lösningsmedel. Söder om Epiroc, störande ljud från arbetsfordon. Ett antal klagomål på störningar har under de senaste åren anmälts till miljökontoret (lukt lösningsmedel, brandrök och ljusstörningar från Pistolvägen, lukt från Gasum). I stället bör en översyn de befintliga störningarna göras av tillståndsmyndigheter så att verksamheter anpassas eller får sina miljötillstånd reviderade eller återkallade så att störningar i och vid Norra Bro området kan undvikas. Ett genomförande av översiktsplanen innebär därför betydande risk för negativ en miljöpåverkan gentemot boenden i Norra Bro området.

MKB:n för översiktsplanen nämner bara ett kumulativt perspektiv på en alltför generell nivå när det gäller störningar samt risker sett från befintliga verksamheter sammantaget med föreslagna nya verksamhetsområden. Utgångspunkterna i MKB:n behöver därför revideras så att översiktsplanen kan utformas på ett sätt där miljöhänsyn kan tas tillvara på ett mer trovärdigt sätt än vad det nuvarande samrådsförslaget visar. Översiktsplanens intention om att ”områdets utveckling syftar till att säkerställa verksamhetsmark för störande och ytkrävande verksamheter som dels har ett distanserat läge till bostäder men tillräcklig närhet till staden” behöver därför ifrågasättas då kumulativa negativa effekter inte utretts i tillräcklig utsträckning. Vidare anges i översiktsplanen att ”Inom nya fastigheter behöver befintlig natur värnas för att bidra till att ekosystemtjänster stärks och biologisk mångfald bevaras. Nya byggnader ska vara yteffektiva och flexibla, med fokus på minimering av resurs- och energianvändning både under byggnation och under förvaltning. I syfte att bevara och stärka de sociala och ekologiska värdena behöver kompensationsåtgärder vidtas när naturmark tas i anspråk. Varje tillkommande fastighet ska studera möjligheten till att lämna mark orörd i syfte att områdets motståndskraft mot klimatförändringar ska stärkas. Exempelvis bevarande av träd för att minska värmebildning samt genomsläppliga ytor för att hantera stora vattenflöden.” Vägföreningen kan konstatera att i de detaljplaneförslag som Örebro kommun har haft nyligen ute på samråd och granskning så finns ingenting förutom ett mindre grönområde som i praktiken skulle säkerställa någonting som kommunen anger i översiktsplanen ovan. Ett

utpekade verksamhetsområde plan schaktas i regel efter sprängning där marken utjämnas med så få höjdvariationer som möjligt. Det finns ingen realistisk möjlighet för kommunen att reglera hur marken ska beredas eller att någon natur ska finnas kvar om markanvändningen pekats ut som verksamhetsmark. Sammantaget finns och upplevs stora störningar från omgivande verksamheter redan i dagsläget där befintliga tillstånd för verksamheter behöver omprövas. Vägföreningen menar därför att det helt oacceptabelt med en ytterligare utvidgning av störande verksamheter i riktning mot samt runt Norra Bro som ett genomförande av översiktsplanen skulle innebära.

Lokaliseringsalternativ samt hushållning av mark och jordbruksmark.

Då kommunen bedömer det som positivt att samla liknande typ av verksamheter för att undvika större störningspåverkan på andra ställen bortser kommunen ifrån att det redan idag finns betydande störningar gentemot bostadsområdet Norra Bro. Det är alltså en felaktig slutsats att det vore bra att samla störande verksamheter i det aktuella geografiska läget. Att planförslaget samtidigt skulle bidra till ett bättre och mer hållbart markutnyttjande inom kommunen är helt felaktigt och motiveras inte heller. Detta ställt emot de negativa konsekvenser som ett genomförande skulle innebära för boende och naturvärden i och vid Norra Bro rimmar extremt illa med att kommunen skulle verka för goda livsmiljöer och att naturens förutsättningar är en utgångspunkt vid planering. Att gällande översiktsplanen pekar ut Atterstaskogen som det enda möjliga området där störande industri-verksamheter med stor omgivningspåverkan kan samlokaliseras och etableras är alltså helt felaktigt. Om slutsatsen är att det inte finns någon alternativ lokalisering i kommunen så kan alltså inte sådan verksamhet bedrivas inom kommunen sett till de hänsynskrav som finns i miljöbalken. Kommunen har alltså haft en felaktig utgångspunkt när det gäller att samla liknande typer av verksamheter till ett område vid Atle då området inte ligger tillräckligt långt från den samlad bostadsbebyggelsen i Norra Bro. Det blir därför helt fel slutsats och resultat med detta planförslag om syftet var att undvika större störningspåverkan, framför allt när det gäller närhet till bostäder eftersom Atterstaskogen redan idag är ett område med störande industri. Vägföreningen bestrider därför den utgångspunkten med planen att det inte finns alternativa lokaliseringar för liknande verksamheter. Översiktsplanen pekar exempelvis ut stora utbredningsområden (Slätten) norr om E 18 i riktning mot Glanshammar. Stora delar av utbredningsområdet har tidigare varit skjutbana och kan därför vara mer lämplig för verksamheter än mångfunktionell bebyggelse med hänsyn till eventuella saneringskrav från skjutfälten. Slätten i röd markering, utredningsområde i, möjligt även för verksamheter.

Brukningsvärd jordbruksmark

Översiktsplanens genomförande medför att jordbruksmark skulle tas i permanent anspråk vid Norra Bro och Atle, detta måste motiveras där möjligheterna att först ta annan mark måste vara uttömda innan nya verksamhetsområden föreslås på jordbruksmark. Brukningsvärd jordbruksmark (åker, ängs- och betesmark) i gult överlappas av rödskrafferade områden vilka är utpekade för verksamheter. Enligt 3 kap. 4 § Miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark endast tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. I

miljökonsekvensbeskrivning (MKB) anges att ett genomförande av översiktsplanen bedöms medföra stor negativ konsekvens för resursen jordbruksmark. Planen innebär ändå ett stort ianspråktagande av brukningsvärd jordbruksmark. Anspråken är storleksmässigt huvudsakligen kopplade till expansion av Örebro, som komplement till pågående förtätningar i orten. Sammantaget ligger 746 hektar jordbruksmark inom områden som i planen är angivna som utbyggnadsområden för bostäder och verksamheter. Av dessa ligger 564 hektar inom Örebros randzon. Inom randzonen är fördelningen 100 hektar inom områden för bostäder och resterande 464 hektar inom områden för verksamheter. Av samtliga utpekanden för bostäder görs 28 % på jordbruksmark och 72 % på annan mark. För verksamheter pekas 35 % ut på jordbruksmark och 65 % på annan mark. Den samlade bedömningen är, trots väl utformade principer för byggnation och anpassningar där förtätning strategiskt begränsar markbehov, att planen har negativ påverkan på skyddsvärd jordbruksmark. Bedömningen grundas främst på att ianspråktagandet är omfattande. Konsekvenserna av detta kan bli att livsmedelsproduktionen begränsas. Planen bedöms medföra en stor negativ konsekvens för resursen jordbruksmark. En exploatering av brukningsvärd jordbruksmark ska föregås av en motivering att det saknas annan mark att ta i anspråk för den planerade bebyggelsen. Detta har klarlagts i ett antal vägledande domar i Mark- och miljööverdomstolen. I översiktsplanen har lokaliseringalternativ utretts för olika områden med motivering om väsentligt samhällsintresse. 7.7.3. Åtgärder Planens övergripande ställningstagande om att undvika att ta brukningsvärd jordbruksmark bedöms inte vara kompatibel med föreslagen markanvändning då stora områden med jordbruksmark kommer exploateras. Planen skulle tjäna på att synka dessa delar så att planens ambition och praktik är samstämmig.

Lokaliseringsutredning har gjorts detaljerat för respektive föreslaget utbyggnadsområde, med motivering om väsentligt samhällsintresse och varför föreslagen plats ses som enda alternativet (sid 48). Här visar översiktsplanen samtidigt dock motsatsen att det finns utredningsområden där det inte är uteslutet att verksamheter som är utpekade vid Atle kan kunna placeras på andra platser som exempelvis vid Slätten. Det kan alltså inte fastslås att det är ett väsentligt samhällsintresse att placera verksamheter på jordbruksmark vid Norra Bro samt vid Atle eftersom alternativa platser inte är tillräckligt utreda samt att det finns stora samhällsekonomiska incitament att kunna nyttja tidigare skjutområden vid slätten för markanvändningar som inte kräver saneringskrav för känslig användning. Att i stället ianspråkta skogsmark och brukningsvärd jordbruksmark vid Norra Bro och vid Atle är alltså inte förenligt med de hänsynskrav som finns i miljöbalkens hushållningsregler. Vägföreningen menar att det görs en felaktig slutsats i översiktsplanen när det gäller betydande störningspåverkan gentemot Norra Bro området med dess bostäder eftersom Atle redan idag är ett område med befintliga störande verksamheter. Vägföreningen bestrider därför den utgångspunkten med planen samt att det inte finns alternativa lokaliseringar för liknande verksamheter då översiktsplanen pekar ut ett antal utredningsområden. Därför kan inte verksamhetslokaliseringar vid Atle och Norra Bro ses som väsentliga samhällsintressen vilket även innebär att jordbruksmark inte får ianspråktagas av dessa verksamheter.

Negativ påverkan vid ett genomförande av översiktsplanen

Naturvärden fågelliv Natur, fågel och djurliv påverkas därför negativt av en exploatering av området Vid Atle samt en ny vägdragning. I naturvärdesinventeringen till pågående detaljplan vid Atle anges att 146 olika naturvårdsarter rapporterats in till onlinetjänsten Artportalen i nära angränsning till förstudieområdet, fördelade på 1933 individuella fynd. Samtliga av dessa är fåglar. Majoriteten av dessa fynd är knutna till en fyndpunkt som ligger i återvinningscentralen. Dessa fynd är dock gjorda med mycket låg geografisk noggrannhet om en kilometer. Detta betyder att dessa fynd kan ha gjorts inom för- och fältstudieområdet. Alla fåglar omfattas av lagstadgat skydd via fridlysning. Av de 146 fågelarter som potentiellt registrerats inom förstudieområdet är 44 rödlistade enligt Rödlistade arter i Sverige 2020. 21 av dessa fågelarter är även upptagna i fågeldirektivets bilaga 1, Det innebär att särskilda skyddsområden, kallade Special Protection Areas (SPA), där dessa fåglar häckar ska pekas ut och ingå i Natura 2000-nätverket. Även fåglar som regelbundet rastar i betydande antal ingår i denna bilaga. Arbeten för att upprätta SPA-områden hanteras av länsstyrelserna. Detta innebär att omnämnda arter riskerar att påverkas negativt vid ett genomförande. Översiktsplanen med tillhörande utredningar har inte säkerställt att SPA områden (Natura 2000) med dess fåglar som berörs inte kommer att påverkas negativt när det gäller de utpekade verksamhetsområdena kring Norra Bro och vid Atle.

MKN för vatten riskeras

Ett genomförande av översiktsplanen riskerar att medföra negativa konsekvenser för vattenmiljön nedströms där MKN för vatten riskeras då det finns en stor osäkerhet i vem som kommer ta ansvar för underhåll och drift av dagvattenanläggningar samt att det även finns en stor osäkerhet i vilken typ av verksamheter som kommer finnas i de utpekade områdena. Detta är viktigt då verksamheter riskerar att generera en betydande miljöpåverkan avseende MKN för vatten kopplat till recipienten Täljeån, då utsläpp från kommande industrier kan försämra recipientens status. Även icke störande verksamheter och drivmedelsstationer innebär en stor risk för att spill vid hantering av ämnen som kan medföra att MKN inte kan uppnås eller till och med kan försämrats. Översiktsplanen anger dålig ekologisk status för Täljeån (Kvismare kanal) från Kumlaåns utlopp till Näsbygravens utlopp.

Fornlämningar

Vid ett genomförande av översiktsplanen vid Norra Bro och Atle kommer ett antal fornlämningsområden och fornlämningar drabbas negativt. Det skulle innebära att kulturhistoriska värden ytterligare åsidosätts vid exploatering. En arkeologisk förundersökning skulle även vara ekonomisk kostsam för ett exploateringsprojekt vilket ytterligare bidrar till att ifrågasätta rimligheten av att peka ut områden som lämpligt för yrkrävande och störande verksamheter eller vägdragningar.

Vägföreningen ser negativt på ett genomförande av översiktsplanen med exploateringar som negativt påverkar fågelliv, ekologisk status vid Täljeån samt fornlämningsområden.

Utbyggnadsområde för verksamheter öster om Norra Bro

Utbyggnadsområde för verksamheter öster om Norra Bro Översiktsplanen pekar ut ett utbyggnadsområde för verksamheter öster om Norra Bro med följande beskrivning. ”Område främst för små och medelstora verksamheter som inte alstrar många tunga transporter. Området är delvis planlagt. Höga naturvärden förekommer inom området. Den södra delen av utbyggnadsområdet kan bli aktuell först när pågående markanvändning upphör och ska inte vara omgivningspåverkande. Verksamhetsområdet i Norra Bro ger god möjlighet att lokalisera arbetsplatser och bostäder nära varandra. Tillgång till kollektivtrafik finns idag och kan komma att utvecklas än mer i takt med framtida stadsutveckling mellan Norra Bro och Brickebacken. Alternativa lokalisering till att utvidga verksamhetsområdet finns inte. Norr om befintligt verksamhetsområde finns Markaskogens naturreservat. Ytorna söderut eller längre österut skulle medföra avstånd till befintlig tätort och bedöms därför som olämpliga. Jordbruksmarken ingår inte i ett sammanhängande jordbrukslandskap. Det utgörs i stället av ett uppdelat landskap där åkermarken har jämförelsevis lägre produktionsvärden.” Vägförningen menar även här att närområdets jordbruksmark behöver värnas utifrån gällande lagstiftning. Enligt 3 kap. 4 § Miljöbalken så får brukningsvärd jordbruksmark endast tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen. Vägförningen delar inte den beskrivning om att ”Jordbruksmarken ingår inte i ett sammanhängande jordbrukslandskap. Det utgörs i stället av ett uppdelat landskap där åkermarken har jämförelsevis lägre produktionsvärden” utan kan i stället konstatera att stora delar av det utpekade verksamhetsområden öster om Norra Bro har stora sammanhängande åkrar med stora värden som jordbruksmark (se kartering). Brukningsvärd jordbruksmark (åker, ängs- och betesmark) i gult överlappas av rödskrafferade områden vilka är utpekade för verksamheter.

Utpekad naturhänsyn i översiktsplanen Röd markering klass 2- Regionalt värdefullt område, gul markering grön värdekärna av klass 3 - Kommunalt värdefullt område.

Översiktsplanen pekar ut stora gröna värdekärnor vid Norra Bro där områdena bedöms har höga naturvärden på regionalt samt kommunal nivå där följande anges. Rött område klass 2 regionalt värdefullt område: Område som Örebro kommun bedömer är så ovanligt eller hyser en så rik biologisk mångfald att det är viktigt att bevara för att behålla den biologiska mångfalden på regional nivå. Omfattar naturområden med högt naturvärde men som av någon orsak inte når upp till nationellt värde men som ändå har höga naturvärden eller hög andel prioriterade naturtyper med påtagliga naturvärden. Ofta lokaler eller misstänkta lokaler för många rödlistade arter och signalarter eller viktiga lokaler för enstaka hotade arter eller fridlysta arter. Kan även vara koncentrationer av särskilt skyddsvärda träd, särskilt i naturlig miljö eller särskilt viktiga livsmiljöer i fragmenteringskänsliga delar av ekologiska landskapsutredningar. Gröna värdekärnor är områden som är viktiga att bevara och utveckla ekologiskt för att bevara den biologiska mångfalden. Gröna värdekärnor och förstärkningsområden har framförallt avgränsats i tätortsnära och exploateringsintensiva områden samt på eller i anslutning till kommunal mark. Exempel är områden med

koncentrationer av naturvärden, viktiga miljöer i habitatanalyser och naturområden under restaurering.

Kommunala skyddade områden är inkluderade men övriga skyddade områden endast om de är tätortsnära eller om angränsande områden utgör grön värdekärna eller förstärkningsområde. Gult område klass 3 kommunalt värdefullt område: Område som Örebro kommun bedömer är mycket skyddsvärt i ett kommunalt perspektiv. Här återfinns miljöer som hyser en rik biologisk mångfald eller är ovanliga i Örebro kommun och viktiga att bevara och utveckla för att upprätthålla biologisk mångfald i kommunen. I denna klass kan även viktiga områden för bevarad grön infrastruktur kopplat till gräsmarker, barrskog, lövskog och våtmarker enligt grönstrategin inkluderas. Gröna värdekärnor är områden som är viktiga att bevara och utveckla ekologiskt för att bevara den biologiska mångfalden. Gröna värdekärnor och förstärkningsområden har framför allt avgränsats i tätortsnära och exploateringsintensiva områden samt på eller i anslutning till kommunal mark. Exempel är områden med koncentrationer av naturvärden, viktiga miljöer i habitatanalyser och naturområden under restaurering. Kommunala skyddade områden är inkluderade men övriga skyddade områden endast om de är tätortsnära eller om angränsande områden utgör grön värdekärna eller förstärkningsområde.

Vägföreningen anser att både naturvärden och jordbruksmarken måste vara utgångspunkter för vilka områden som kan exploateras överhuvudtaget för verksamheter öster om Norra Bro. I förslaget för ny översiktsplan stämmer inte den utpekade verksamhetsmarken öster om Norra Bro med de beskrivna hänsynsområdena jordbruksmark och naturvärden. Med det som utgångspunkt behöver översiktsplanen ange en markanvändning som syftar till områden för multifunktioner med samhällsservice och handel samt även möjliggöra för bostadsbebyggelse.

Vägföreningen delar annars översiktsplanens inriktning när det gäller att etableringar i området kan omfatta små och medelstora verksamheter som inte alstrar många tunga transporter samt inte kan vara omgivningspåverkande men anser framför allt att verksamhetsområdet öster om Norra Bro i högre utsträckning kan utgöra ett omvandlingsområde som även inkluderar bostäder. En sådan planläggning skulle kunna samverka med de höga naturvärden som kommunen pekat ut, tillgängliggöra entréer till det nyligen bildade naturreservatet norr om verksamhetsområdet samt planlägga för relevanta dagvattenlösningar inom det nuvarande verksamhetsområdet. Vägföreningen vill även påpeka att det finns tre bostäder inne i industriområdet något som innebär att det finns små marginaler när det gäller skydds och störningsavstånd mellan verksamheter och bostäder inne på industriområdet. Ett annat huvudargument för att möjliggöra för bostäder är närheten till Örebro universitet samt även att kommunen kan erbjuda landsortsnära boenden med goda anslutningar för kollektivtrafik. Vidare behöver en utvidgning av industriområdet vid Norra Bro ta hänsyn till markavttningsföretaget i Skrivarebäcken där inget dagvatten från kvartersmark får belasta markavttningsföretaget negativt.

Skyddsavstånd till kraftledningar behöver också säkerställas vilket innebär ett lågt utnyttjande av marken, likaså ska en utvidgning österut vägas mot värdena i utpekade tyst naturområde.

Vägföreningen konstatera att stora delar av det utpekade verksamhetsområden öster om Norra Bro har stora sammanhängande åkrar med stora värden som jordbruksmark vilka behöver värnas utifrån gällande lagstiftning, översiktsplanen behöver därför korrigeras så att den inte ianspråktar jordbruksmark där. Även utpekade gröna värdekärnor behöver tillvaratas på ett mycket tydligare sätt i översiktsplanens föreslagna markanvändning.

Vägföreningen delar översiktsplanens inriktning när det gäller att etableringar öster om Norra Bro kan omfatta små och medelstora verksamheter som inte alstrar många tunga transporter samt inte är omgivningspåverkande.

Vägföreningen anser att verksamhetsområdet öster om Norra Bro i högre utsträckning bör utgöra ett omvandlingsområde som även inkluderar bostäder. Planläggning av bostäder och multifunktioner samverkar med de höga naturvärdena samt tillgängliggöra entréer till naturreservatet nordöst om Norra Bro med närhet till universitetet samt med goda kollektivtrafikmöjligheter. I ett omvandlingsområde öster om Norra Bro med bostäder och multifunktioner planläggs det även för dagvattenlösningar med kapacitet att omhänderta dagvatten öster om Gällerstavägen.

Kompletterande utvecklingsförslag

Vägföreningen vill även lyfta fram ett alternativt och kompletterande utvecklingsförslag i Norra Bro med omnejd. I ett alternativt utvecklingsförslag föreslås industriområdet öster om Gällerstavägen omvandlas till ett bostadsområde med multifunktionella användningar som handel, service, icke störande verksamhet, aktivitetsområden samt entréer till naturreservatet. I ett sådant omvandlingsarbete planeras även dagvattenlösningar så att de problem som i dag finns inne på industriområdet tas omhand. Söder om Norra Bro lyfts de rekreativa värdena fram samt att skogen värnas. Angränsande skogspartier fungerar som en buffert där även Atle fornborg kan lyftas fram för allmänheten genom ett bevarande av dessa samtidigt som de kan tillgängliggöras med informationstavlor på plats. Det gröna skogsområdet mellan nuvarande bergtäkt och verksamhetsområde är särskilt viktigt att värna eftersom den kommer att utgöra en nödvändig buffertyta mellan verksamheter och på sikt rekreations och badplats vid bergtäkten. Det är därför extremt strategiskt viktigt att den ytan ägs av kommunen.

Vägföreningen vill poängtera att utbyggnadsområdet för skola och bostäder behöver få en exploatering som ligger i linje med vad en trädgårdsstad har. Översiktsplanen bör även på sikt i viss mån även möjliggöra för utveckling av bostäder vid Norra Bro även mot söder.

Synpunkten har beaktats inom ramen för kommunens samlade prövning av ärendet. Kommunen redovisar nedan sitt ställningstagande mot bakgrund av de överväganden som gjorts och bedömts relevanta i sammanhanget. Inledningsvis gör kommunen bedömningen att synpunkten innehåller både principiella frågor som är relevanta för översiktsplanen samt ett stort antal synpunkter som avser detaljplanering, genomförande och tillståndsprövning. När det

gäller de för översiktsplanen relevanta frågorna, vilka är verksamhetslokalisering, jordbruksmark, kumulativa störningar och samspelet mellan naturvärden och exploatering, gör kommunen bedömningen att inga av dem föranleder någon ändring i planen. Den utveckling som illustreras i översiktsplanen baseras på en sammanvägd bedömning i enlighet med lagkraven i PBL och pekar på en möjlig framtida markanvändning i ett långsiktigt tidsperspektiv. Bedömningen är att den markanvändning som föreslås runt Norra Bro är väl i linje med de övergripande inriktningar som översiktsplanen tar utgångspunkt i för att kommunen som helhet ska ha förutsättningar att bli mer hållbar. Huvudinriktningen är att utnyttja redan befintliga bebyggelsestrukturer och tillskapa närhet i vardagen samt mellan bostäder och arbetsplatser. Naturens förutsättningar, som är en viktig strategisk utgångspunkt, beaktas såväl i den övergripande avvägningen som i vägledning för därpå följande planeringsskeden eller vid laggivning. Likaså förutsättningarna för goda livsmiljöer. Att behålla befintliga verksamhetsområden som verksamhetsområden och att ge möjlighet för dem att utvecklas, liksom för utveckling av ny bostadsbebyggelse mellan Norra Bro och Brickebacken, ter sig som helt i linje med översiktsplanens strategiska och idémässiga innehåll. Det har heller inte utifrån Länsstyrelsens yttrande funnits skäl att omvärdera inriktningen av planen i områdena kring Norra Bro.

På frågan om ianspråktagande av jordbruksmark förefaller det utifrån det översiktliga planeringsperspektivet och den kommunala geografin som helhet att det är möjligt att ändra markanvändningen på det sätt som redovisas och motiveras i planen. Det skulle i allt väsentligt hålla staden kompakt, skapa närheter, utveckla befintliga bebyggelsestrukturer och samtidigt minimera påverkan på de sammanhängande jordbruksbygder som präglar stora delar av kommunen. Det senare har varit ett tydligt medskick i planens MKB-process. Motiveringarna till möjligt ianspråktagande av jordbruksmark finns såväl på övergripande strategisk nivå i Utvecklingsinriktningen samt för respektive utbyggnadsområde som ännu inte befinner sig i detaljplaneprocessen. Dessa bör läsas och förstås tillsammans.

Avseende kumulativa störningar menar kommunen att MKB:n följer planens översiktliga nivå och en detaljerad analys av kumulativa effekter förutsätter mer kunskap om framtida verksamheter och tekniska lösningar på en mer detaljerad nivå, vilket bättre kan bedömas i senare skeden. Att i detta skede dra långtgående slutsatser eller utesluta utveckling vore därför inte förenligt med planeringsnivån.

När det kommer till samspelet mellan naturvärden och exploatering bedöms översiktsplanen både till sitt innehåll och sådan den är formulerad vara ett fullgott stöd för efterföljande planering. Översiktsplanen har en rigorös hänsynsdel och ett flertal temaområden som vägleder i frågan. Utbyggnadsytorna som redovisas i planen innehåller därtill specifika hänsyn. En för planeringsnivån tillräcklig avvägning mellan exploatering och naturvärden anses därför vara gjord inom ramen för befintlig plan.

Kommunens bedömning är härmed att synpunkter rörande övergripande lokalisering av verksamhetsmark, hushållning av jordbruksmark, kumulativa störningar, miljö kvalitetsnormer och avvägning mellan bostäder och störande verksamheter har beaktats i den strategiska planeringen.

Synpunkter avseende exploateringstal, våningsantal, trafiklösningar, huvudmannaskap, fastighetsindelning och tekniska lösningar bedöms höra till kommande detaljplanläggning och

kan inte avgöras inom ramen för översiktsplanen. När det gäller gränserna för hållbarhetsparken kommer översiktsplanen att ändras enligt förslaget ovan.

Nationella Trafiksäkerhetsförbundet

Hittar ingenting om de upphandlade transporter som trafikerar Örebro:s gator ska vara upphandlade på sådant sätt att transporterna inte kan utgöra någon fara för de oskyddade trafikanterna. I dokumentet "Trafiksäkra verksamheten genom hållbarhets- och arbetsmiljöarbete" framgår att 36 % av dödsolyckorna är upphandlingsrelaterade. Jag ser inte att ni har vävt in detta i översiktsplanen.

Synpunkten har tagits emot och prövats inom ramen för granskningsskedet. Kommunen redovisar nedan sitt samlade ställningstagande utifrån gällande förutsättningar och gjorda avvägningar. Upphandlingsprocesser (val av leverantör, avtalskrav, upphandlingsstrategi etc.) är en förvaltnings- och driftsfråga inom kommunen, inte en PBL-fråga, och behandlas därför inte i översiktsplanen.

Samverkan Norra Örebro och Axbergs idrottsförening, Ervalla hus AB, Tiinas Garn

Översiktsplanen bäddar för nedläggning av skolorna i de lokala kärnorna. I norra Örebro kommun del berörs Närkes Kil, Ervalla och Ölmbrotorp. Detta är anmärkningsvärt. Av planen framgår att "det bör finnas skola för yngre elever (F-6 eller F-3) i alla kommunala kärnor eller angränsande stadsdelar" och att "skolor i mindre tätorter ska värnas så långt det är ekonomiskt, organisatoriskt och pedagogiskt möjligt".

Med minskat antal barn de kommande åren blir de uppställda villkoren svåra att uppfylla. För att behålla landsbygdsskolor krävs tydlig vilja att prioritera dem, även om det innebär högre kostnader, samplanering och tillfälligt mindre klasser. Översiktsplanen är inkonsekvent. Planen betonar vikten av kommunal service på landsbygden. Därför föreslås utveckling av de kommunala kärnorna i Vintrosa, Garphyttan, Glanshammar och Odensbacken. I norra Örebro finns endast lokala kärnor. För norra Örebro planeras att invånarna ska resa till Örebro för skolor, omsorg, bibliotek och kultur.

Konsekvenser

Nedläggning av landsbygdsskolor leder till kraftigt sjunkande fastighetsvärden, minskad inflyttning och svagare lokalsamhällen. Köpkraft och skatteintäkter minskar, föreningsliv och näringsliv försvagas och i förlängningen riskerar hela samhällen att dö ut. Översiktsplanen behöver därför revideras

1. För norra Örebro kommun del

Alternativ ett: Kommunal service kvarstår i Närkes Kil, Järle, Ervalla och Ölmbrotorp. Då det saknas en naturlig kommunal kärna i den norra kommundelen.

Alternativ två: En lokal kärna utses till kommunal kärna

2. För översiktsplanen om F-6 eller F-3 skolor. Skolor för yngre elever ska finnas i både kommunala och lokala kärnor på landsbygden och att skolor i mindre tätorter ska finnas även om det är ekonomiskt, organisatoriskt och pedagogiskt utmanande.

Synpunkten har tagits emot och prövats inom ramen för granskningskedet. Kommunen redovisar nedan sitt samlade ställningstagande utifrån gällande förutsättningar och gjorda avvägningar. Översiktsplanen samlar den långsiktiga viljeinriktningen för kommunen som helhet och den ska vara stadig över tid. Det innebär exempelvis att den är vägledande för orters utveckling oavsett konjunkturläge och demografiska svängningar, vilket konkret innebär att den kan vara ett stöd i frågor kring både etablering som nedläggning av skolor, men den tar aldrig ställning till frågorna specifikt eller är en genomförandeplan åt något håll. I gällande översiktsplan är Hovsta utpekad som en kommunal kärna med specifik roll då den också är en del av staden, medan resterande orter i norra kommundelen är utpekade som lokala. I förslaget till ny översiktsplan är Hovsta inte längre en kommunal kärna, utan ses som en del av staden. Det betyder att det inte är någon skillnad i inriktning när det gäller skolan mellan gällande översiktsplan och förslaget på ny givet de ställningstaganden som återfinns i planen. Ett förtydligande i ställningstagandet om skolor för yngre elever görs dock i syfte att föra in perspektivet att den geografiska spridningen är en viktig aspekt.

SR Energy

Vi ser mycket positivt på att planen belyser behovet av en ökad energiproduktion av fossilfria energislag. Landbaserad vindkraft är det energislag som kan byggas ut snabbast och till lägst kostnad. Vi på SR Energy är ett grönt energibolag som investerar långsiktigt i förnybar energi, med fokus på just vindkraft. Vi har flertalet vindkraftparker i drift eller under utveckling i regionen kring Örebro och Dalarna. Vi ägs av AMF, KLP, Alecta och Stena Adactum och fokuserar vår verksamhet på den södra delen av Sverige där det råder underskott av energiproduktion.

Utredningsområden för vindkraft

Det är generellt en utmaning att hitta lämpliga platser för vindkraft i södra Sverige, elområde 3 och 4, då det ofta råder intressekonflikter. Vi vet av tidigare erfarenheter att vissa områden, eller delar av områden, som i ett första skede kan verka passande för vindkraft troligen kommer att ha några motstående intressen, såsom natur, fåglar, länkstråk mm. Vi skulle gärna se att en kommun med Örebros förutsättningar och nuvarande och framtida elbehov pekar ut fler utredningsområden i översiktsplanen. Även mindre områden är viktiga, då tre till fyra vindkraftverk idag motsvarar vad 10-15 st vindkraftverk byggda för 15 år sedan producerar.

SR Energy utreder sedan en tid tillbaka möjligheten att bygga vindkraft i ett område på Glanshammars Häradsallmänning, vilket är utpekad i föreslagen ny översiktsplan (utredningsområdet Skitåsen). Om platsen visar sig lämplig för vindkraft kommer det att krävas en ny elanslutning ifrån Hovsta, vilken har visat sig vara mycket kostsamt. För att kunna realisera projekt kan det behövas fler områden som ansluts till samma elanslutning. Av den anledningen är det olyckligt att utredningsområdet Munketorp tagits bort i granskningsversionen. Ett ytterligare område som av samma skäl kan vara värdefullt är trakterna kring Dylta Bruk. Dylta Bruk var tidigare utpekad som ett lämpligt område för vindkraft (Översiktsplan 2010) och framstår som ett område långt ifrån bostäder och relativt fritt från motstående intressen. Vår förhoppning är att kommunen kan överväga att återinföra utredningsområdet Munketorp samt tillskapa ett nytt

utredningsområde motsvarande det tidigare utpekade området vid Dylta Bruk för att möjliggöra vindkraft vid dessa tre potentiellt samverkande områden.

Synpunkten har tagits emot och prövats inom ramen för granskningskedet. Kommunen redovisar nedan sitt samlade ställningstagande utifrån gällande förutsättningar och gjorda avvägningar. Områdena för vindkraftsutbyggnad har så långt det är möjligt jämkats mot andra intressen och i synnerhet sådana allmänna intressen som kan vara av större betydelse vid en framtida tillståndsprövning. Ett mycket stort antal områden har utvärderats. De som kvarstår i översiktsplanen är de som i mindre utsträckning bedömts hamna i konflikt med andra intressen.

Vänsterpartiet

Framtida markanvändning vid Kvinnersta

Text i granskningshandling 2026:

”Stadsdel med utvecklingsmöjligheter med inriktning mot bostäder, utbildning och en blandning av verksamheter.” ”Bebyggelseinnehållet bör vara varierat; par- och radhus samt stadsvillor utgör ett markant inslag men även mindre flerbostadshus kan förekomma.”

Förslag på ändring 2026:

Området bör ses över som en helhet för att utvecklas med inriktning mot utbildning och en blandning av verksamheter så som odling, livsmedel och gröna näringar samt besöksnäring. Om bostäder ska vara möjligt så kräver det en placering där det inte riskerar att bli konflikt med jordbruk och verksamheter.

Kollektivtrafik

Förslag på ändring 2026: I kartan för framtida markanvändning anges att vägen genom Ekeby Almby är ett regionalt kollektivtrafikstråk. I framtiden kan skulle det kunna bli aktuellt med stadsbuss i området. I den fortsatta planeringen så bör det vägas in att det exempelvis finns möjlighet för buss att vända men även att förbereda för att skapa trygga busshållplatser längs med vägen.

Marieberg

Förslag på ändring 2026: Det är viktigt att skapa bra förutsättningar för alla former av trafik och därför är det bra att det planeras för ny cykel- och gångväg till Mariebergs handelsområde. För att det ska bli lättare att ta sig med cykel och till fots inom handelsområdet så behövs cykel- och gångvägar som binder ihop området för att förenkla för förflyttning inom hela handelsområdet på fler sätt än via bil.

Törsjö terminal

Området där Törsjö-terminalen är en produktiv odlingsbar mark som Vänsterpartiet motsätter sig ska byggas bort. I förslag till översiktsplanen står: ”Kommunens ska verka för en långsiktig samverkan med fastighetsägarna i Törsjö verksamhetsområde för att området ska ge plats för transport- och logistikverksamheter som behöver godstransporter på järnväg.”

För att säkerställa att det beslut som kommunfullmäktige har fattat (och som nu ska revideras efter överklagan) så borde det krävas att en järnvägsplan tas fram för att det ska gå att kalla Terminalen för en kombi-terminal och att det står om godstrafik på järnväg i planen. Det är ytterst oklart om det ens är möjligt att i

Törsjö kunna koppla an transport- och logistik verksamhet på järnväg vilket borde förtydligas i översiktsplanen.

Förslag på ändring 2026:

Att det förtydligas i översiktsplanen att Törsjö-Terminalen inte är en kombi-terminal utan att det snarare är en ambition och inget annat.

Flygplatsen

Granskningshandling 2026 I förslaget till översiktsplanen så står det att kommunen ska verka för fortsatt arbete med teknikutveckling och mer hållbara transporter vid flygplatsen. För oss i Vänsterpartiet så är flygplatsen inte ett hållbart alternativ och borde avvecklas alternativt att verksamheten helt tas över av andra aktörer som ser verksamheten som viktig.

Förslag på ändring 2026: Att ändra formuleringen till; ”Kommunen ska verka för fortsatt arbete med teknikutveckling och mer hållbara transporter som alternativ till flygplatsen.”

Synpunkten har tagits emot och prövats inom ramen för granskningsskedet. Kommunen redovisar nedan sitt samlade ställningstagande utifrån gällande förutsättningar och de avvägningar som har gjorts.

Den del av synpunkten som rör busslinjer har noterats men föranleder ingen ändring av planen, eftersom frågan hanteras i ett senare skede av samhällsbyggnadsprocessen. Synpunkten kopplad till Marieberg bedöms vara i linje med förslaget till ny översiktsplan och medför därför inte heller någon ändring.

En del av synpunkten avser Kvinnerstas framtida utveckling. Kommunen vill här hänvisa till de resonemang om markanvändningen i Kvinnersta som redovisas inom utbyggnadsområdet för bostäder. Området anges som möjligt att studera för bostadsutbyggnad med inslag av mindre verksamheter. Det berör jordbruksmark i den södra delen men pekas ut för bostadsutbyggnad eftersom det bedöms vara mer lämpligt att bebygga än andra områden i anslutning till tätorten. En avvägning har gjorts gentemot ortens befintliga form och struktur samt befintliga agrara värden. Områdets avgränsning är ungefärlig och behöver utredas vidare. Utvecklingen behöver ta hänsyn till pågående hästverksamhet i väster samt till trolig förekomst av höga naturvärden i områdets södra del. Vid en eventuell utveckling ska trygga och säkra kopplingar för fotgängare och cyklister säkerställas, både inom området och vidare till befintliga gång- och cykelvägar i väster, för att knyta området till Hovsta och dess serviceutbud. Inom och i anslutning till området finns dessutom höga natur- och friluftsvärden som ska värnas. Mot denna bakgrund bedöms synpunkten inte föranleda några ändringar.

När det gäller synpunkten avseende Törsjö görs bedömningen att ett förtydligande av det slag som föreslås inte behöver införas i översiktsplanen. Planen bedöms redan tydligt beskriva den intention som synpunkten avser, varför inga ytterligare förtydliganden görs.

I fråga om flygplatsens ägarförhållanden är kommunens bedömning att detta inte bör klarläggas genom ställningstaganden i översiktsplanen. Nuvarande ställningstaganden bör därför kvarstå utan tillägg, eftersom översiktsplanens helhet även syftar till att möjliggöra alternativa lösningar till flygtransporter.

Vattenfall

Vattenfall Eldistribution har elnätanläggningar med beteckningen regionalt elnät och lokalt elnät med en spänningsnivå på 0,4 kV till 145 kV, både ledning i luft och ledning i mark inom Örebro kommun. Vattenfall lämnar följande synpunkter vad gäller elnätanläggningar med beteckningen regionalt elnät:

- Vid behov av ombyggnad av ledningar inom regionalt elnät vilka är linjekoncessionspliktiga ledningar är det troligt att ny koncession behöver sökas vilket är tidskrävande.
- En ny byggnad intill en luftledning med spänningsnivå upp till 55 kV ska placeras på ett minsta avstånd på 10 meter från närmaste anläggningsdel, detta utifrån säkerhetsområde och elsäkerhetsrisk.
- En ny byggnad intill en luftledning med spänningsnivå över 55 kV ska placeras på ett minsta avstånd på 20 meter från närmaste anläggningsdel, detta utifrån säkerhetsområde och elsäkerhetsrisk samt ur ett underhållsperspektiv.
- Utöver detta säkerhetsavstånd (20 m) tillkommer tillämpningen av försiktighetsprincipen för frågan kring elektriska och magnetiska fält (EMF). Vattenfall Eldistribution rekommenderar att ny bebyggelse där människor stadigvarande kan antas vistas, tex bostäder och kontor, inte uppförs närmare än 50 meter från ledningens närmaste anläggningsdel. Detta för att minimera eventuell framtida oro etc. hos de boende.
- Tillkommande solenergianläggning ska placeras minst 20 m (landsbygd) eller 10 m (tätort) från närmaste fasledare vid icke direktjordad luftledning med en spänningsnivå upp till 100 kV med hänsyn till TSN nr 21.
- Tillkommande solenergianläggning ska placeras minst 50 m (landsbygd) eller 20 m (tätort) från närmaste fasledare vid direktjordad luftledning med en spänningsnivå över 100 kV med hänsyn till TSN nr 21.
- Om en tillkommande solenergianläggning planeras att uppföras närmare 300 m från vårt stationsområde eller kraftledningsgata (145 kV) skall samråd, i enlighet med Elsäkerhetslagen §6, om skyddsåtgärder genomföras innan anläggningen uppföres. Skyddsåtgärder krävs för att förhindra att farlig beröringsspänning inte överskrider i en anläggning de gränsvärden som anges i ELSÄK-FS 2022:1 kap 5 §7 på grund av jordfel i vårt 130 kV system. Vattenfall lämnar följande synpunkter vad gäller elnätanläggningar med beteckningen lokalt elnät:
- En ny byggnad intill en luftledning med spänningsnivå upp till 24 kV ska placeras på ett minsta avstånd på 10 meter från närmaste anläggningsdel, detta utifrån säkerhetsområde och elsäkerhetsrisk.
- Nya exploateringar medför ett behov av både nya ledningar och nya nätstationer för elförsörjning. Nya ledningar är i stort sett alltid markförlagda kablar i tätbebyggt område men kan vara både markförlagda kablar och ledningar byggda i luft på landsbygden.
- För att undvika magnetfält ska avstånd från station till stadigvarande vistelse vara minst 5 meter. För att undvika brandrisk ska avstånd mellan station och brännbart material vara minst 5 meter.
- En tumregel är att längsta kabelväg från nätstation till anslutningspunkt är cirka 200 m. Det kan dock variera beroende på nätstationens kapacitet och områdets elförbrukning.

För alla detaljer och anläggningar som placeras invid Vattenfalls elnätanläggningar gäller att dessa skall placeras så att drift- och underhållsarbeten för elnätanläggning inte försvåras. Schaktning och sprängning får inte ske i närheten av Vattenfalls elnätanläggningar utan att man i god tid inhämtat ledningsägarens medgivande. Hänsyn ska tas till försiktighetsprincipen som ingår i de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken avseende att verksamheter eller åtgärder inte medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Ombyggnad eller flytt av Vattenfalls anläggning ska anmälas i god tid. Ombyggnad/flytt bekostas av den som initierat ärendet, om det inte regleras på annat sätt i avtal. Ny batterianläggning invid en luftledning Sökande ska ta fram en riskanalys innehållande bland annat:

- Avstånd till elnätanläggningar.
- Eventuell brand- eller explosionsrisk.

Sökande måste redovisa i sin riskanalys att det finns skyddssystem som mildrar den termiska rusningen och att dessa skyddssystem måste övervakas. Om nytt batterienergilagrar enligt framtagna riskanalys inte innebär explosionsrisk ska batterianläggning definieras som "Brandfarlig vara". Därmed måste det vara ett avstånd på minst 30 meter mellan en 145 kV luftlednings närmaste fasledare och ett område där batterianläggning placeras och minst 15 meter mellan en 45 kV luftlednings närmaste fasledare och ett område där batterianläggning placeras. Om nytt batterienergilagrar enligt framtagna riskanalys innebär explosionsrisk ska det placeras enligt gällande elsäkerhetsföreskrifter avseende avstånd. Därmed måste det vara ett avstånd på minst 100 meter mellan en 145 kV luftlednings närmaste fasledare och ett område där batterianläggning placeras och minst 50 meter mellan en 45 kV luftlednings närmaste fasledare och ett område där batterianläggning placeras. Om byggnader och containers som nyttjas för batterienergilagrar, förses med tryckavlastande konstruktion. Tryckavlastning får inte ske mot angränsande elnätsanläggning så att denna skadas vid en eventuell tryckavlastning. Ledningar från och till batterienergilagrar ska hanteras med hänsyn till TSN nr 21. Nytt vindkraftverk invid luftledning Vattenfall flygbesiktat alla luftledningar med en spänning från 1 kV och uppåt. Luftfartsavdelningen på Transportstyrelsen har utgett en rekommendation om hinder i närheten av kraftledningar med beteckning TSL 2010-5867 daterad 2010-11-15 vilken refereras till i EBR meddelande nr 3.

Transportstyrelsens ståndpunkt är: för att säkerställa flygsäkerheten vid kraftledningsinspektion bör hinder i kraftledningens närhet vara så få som möjligt. Om hinder av olika skäl ändå uppförs i kraftledningens närhet ska dessa hinder förvarnas genom skyltning i enlighet med rådande EBRstandard, på kraftledning, samt markeringar på såväl hindret som eventuella staglinor eller liknande. Även nätägarens kartmateriel ska uppdateras med tillkommande hinder. Som hinder anses fasta eller rörliga föremål som intränger i det område runt kraftledningen inom vilket helikoptern kan behöva röra sig. Även staglinor som intränger i det hinderfria området räknas alltså som hinder. Hinderfri zon:

- 100 meter ut från kraftledningens yttersta del från marken upp till 50 meter.
- 200 meter ut från kraftledningens yttersta del från 51 meter och uppåt.

Transportstyrelsen har följande inställning beträffande markering av hinder i

närheten av kraftledningar 10-400 kV med hänsyn till driftbesiktning och driftinspektioner med helikopter. Följande säkerhetsavstånd:

- Master med höjd 50 meter och lägre placeras inte närmre kraftledning än 100 meter.
- Master med höjd över 50 meter och master med stag placeras inte närmre kraftledning än 200 meter.
- Generellt gäller att master med höjder mellan 20 och 100 meter förses med tydliga varningsmarkeringar synliga i 3 till 4 huvudriktningar. En nivå för varningsmarkeringar vid master under 50 meters höjd, lämpligen i toppen. Dessutom ytterligare en till två nivåer varningsmarkeringar vid master mellan 50 och 100 meters höjd, denna/dessa nivåer placeras på lämplig höjd, vilken bestäms av lokala förhållanden.

Vidare bör också markering monteras på staglinor i kraftledningens närhet. Rekommendationen för hinder vid kraftledningar gäller även vindkraftverk och avstånden bör då räknas från rotorspets, eller det som annars finns närmast kraftledning. Dock gäller alltid att ett hinder skall placeras på sådant avstånd från luftledning att ingen del kan nå luftledningen vid ett eventuellt fall.

Synpunkten har noterats och bedömts inom ramen för granskningen av planförslaget. Kommunens ställningstagande redovisas nedan utifrån gällande regelverk och gjorda avvägningar. Samtliga av medskickens ovan utgörs av detaljerad teknisk reglering som inte ska beslutas eller prövas i en översiktsplan, utan hanteras i efterföljande planering och i samråd mellan exploatör och nätägare.

Villaägarna i Örebro

Översiktsplanen är väldigt omfattande och för oss oöverskådlig. Men något har vi uppfattat. Karlslundsgatan skall göras om till stadsgata norr om Älvtomta enl. ÖP. Idag är det ett vältrafikerat trafikstråk med trafik från Garphyttan, Latorp/Vintrosa, Björkhaga och landsbygden väster om stan. Mer utbyggnad är planerad i ovan nämnda orter vilket torde öka trafiken.

Någon nämnde pendlarparkering vid Karlslund och det är bra. Men en slik på exempelvis 50 platser suger blott upp en bråkdel av trafiken som är uppåt 4000 fordon/dygn. Idag består den av personbilar, bussar i för stor mängd (nästan tomma under dagtid), lastbilar till Garphytte Bruk m. fl., jordbrukstransporter (en del breda). Trafikleden är föredömligt gjord med två undergångar för gång och cykeltrafik vilka skribenten nyttjar ibland. Det bör ju också vara en tunnel till vid trafikljuset nära Hagaskolan!

Slutsats: Gör ej om Karlslundsgatan till stadsgata ity det är en vältrafikerad led, bland annat av villaägare västerut, ända fram till Hertig Karls allé. Liknande som ovan gäller Ekersvägen, det är ganska svårt att komma ut på Ekersvägen morgon och kväll om man ska "till andra sidan". Lokalgatorna närmare Varberga Centrum bör finnas kvar.

Man skriver om hållbart resande och kollektivtrafik, men bussar med 0, 1 eller två passagerare på tex Grävevägen (vanligt fenomen dagtid) anser vi inte är hållbart resande. Om då istället varannan bil är eldriven så torde det vara mycket mera hållbart resande.

Det talas mycket om en grön stad i ÖP. Om man ej förtätar mer än idag så finns det stora möjligheter att plantera mera träd på fler platser. Och speciellt i en del industriområden tex Berglunda. Det skulle medföra att man får en mer grönare/trevlig miljö där.

Det har byggts allt smalare gator på senare tid. Men vi anser att personbilar skall kunna mötas lätt och det skall även gå att möta en lastbil. Under denna rejäla snö vinter har problem accentuerats. Det har legat snö på både gatan och trottoaren så framkomligheten blivit dålig.

Synpunkten har noterats och bedömts inom ramen för granskningen av planförslaget. Kommunens ställningstagande redovisas nedan utifrån gällande regelverk och gjorda avvägningar. Intentionen i översiktsplanen är att förtätning kan ske på ett sätt som också tillför mer grönt. Det finns flera sätt varmed detta kan ske och här är översiktsplanen tillsammans med andra styrdokument, exempelvis kommunens grönstrategi, vägledande. Delen i översiktsplanen som specifikt berör mobilitet vägleder tillsammans med kommunens trafikstrategi den typ av utvecklingsprojekt som berör större gator/gaturum, av vilka Ekersvägen och Karlslundsgatan utgör två exempel. När det gäller blandning av och komplettering med bostäder, så är det också en ambition i planen. Det ska utifrån de behov som finns i varje stadsdel och exempelvis ambitioner att skapa en mindre segregerad kommun. Det kan ibland innebära ett behov av att fler småhus bör tillkomma. Förutom översiktsplanen och kommunens trafikstrategi vägleder planprogrammet för Karlslundsgatan och utvecklingsförslaget för Ekersvägen eventuell framtida utveckling utmed gatusträckningarna. Inget av här åberopade dokument är genomförandeplaner eller juridiskt bindande, utan är vägledande i de fall en detaljplan initieras i här aktuella områden. Se i övrigt bemötande för boende i Ålvtomta.

Örebro citygolf

Örebro City Golf har tidigare inkommit med synpunkter på samrådsförslaget. Efter genomgång av granskningshandlingen kan vi konstatera att flera av de framförda synpunkterna inte har beaktats i önskvärd omfattning. Översiktsplanens digitala format är i grunden positivt. Dock kan vi konstatera att navigeringen upplevs som svåröverskådlig. Vid genomgång av granskningshandlingen har vi inte heller kunnat identifiera vilka förändringar som gjorts i förhållande till samrådshandlingen på ett tydligt eller lättillgängligt sätt. Precis som framförts i samrådsyttrandet vill vi understryka att Örebro City Golf är en av kommunens största idrottsföreningar och en av Sveriges största golfklubbar. Föreningen har idag ca 4 300 aktiva medlemmar varav drygt 900 st är knattar, ungdomar och juniorer.

Idrottsanläggningen besöks årligen av cirka 200 000 personer, vilket gör den till ett av kommunens mest frekventerade besöksmål. Anläggningen är dessutom unik i det att Pay&Playbanan kan nyttjas utan krav på medlemskap, vilket ytterligare bidrar till dess tillgänglighet och samhällsnytta. Föreningen har även beviljats medfinansiering från Allmänna arvsfonden för installation av Belysning av föreningens Pay & Playbana. Denna satsning möjliggör golfspel under kvällstid och skapar samtidigt förutsättningar för ett elbelyst skidspår centralt beläget för Örebroarna. Åtgärden stärker anläggningens funktion som en viktig resurs för folkhälsa och friskvård för alla åldrar och bidrar

till en breddad användning av området över årets samtliga årstider. Föreningens arrendeavtal löper ut 2034, och i sammanhanget är det även relevant att beakta kommunens översiktsplan, som ska ge långsiktiga riktlinjer för mark- och vattenområden. Den relativt korta arrendetiden och utifrån vad som föreslås i översiktsplanen, innebär en betydande osäkerhet för golfanläggningens långsiktiga utveckling. Eftersom investeringar i banor, byggnader, maskinpark och infrastruktur kräver både stora kapitalinsatser och lång avskrivningstid, förutsätter sådana åtgärder stabilitet och förutsägbarhet. När arrendeavtal löper på en kort tidsperiod, och framtiden efter avtalets utgång inte kan säkerställas, minskar möjligheterna att genomföra nödvändiga investeringar - vilket hämmar verksamhetens utvecklingskraft och kan på sikt påverka både anläggningens kvalitet, funktionalitet och attraktionsvärde.

Utifrån ovan anser vi att området där Gustavsviks golfbanan ligger bör få en tydligare framtida markanvändning som gynnar utveckling och investeringar. Konkret innebär det att vi anser att planeringsinriktningen som avser mångfunktionell bebyggelse tas bort för golfbanan både när det gäller södra delen av Ladugårdsängen och södra delen av Sörbyängen och att markanvändningen i stället formuleras som "Befintlig golfbana bevaras och kan utvecklas inom sitt befintliga område". Vi anser vidare att planeringsinriktningen som avser Landsbygd för golfbanans sydvästra del också ändras till "Befintlig golfbana bevaras och kan utvecklas inom sitt befintliga område".

Örebro City Golf har haft ett genomgående fint samarbete genom åren med Örebro kommun för att bli möjliggöra Tamarinden ett helt nytt och innovativt bostadsområde. Finns även fler gemensamma projekt för att samordna tex dagvattenhanteringen. Vi hoppas att det goda samarbetet fortsätter framgent.

Synpunkten har noterats och bedömts inom ramen för granskningen av planförslaget. Kommunens ställningstagande redovisas nedan utifrån gällande regelverk och gjorda avvägningar. För området som berör Gustavsviks golfbana finns två kartsnitt, dels det som är mångfunktionell bebyggelse, dels det som är besöksanläggning. Det senare kartsnittet innebär att området fortsatt ska ha en inriktning som besöksanläggning på det sätt som det är idag. Det innebär att befintlig golfbana bevaras och har möjlighet att utvecklas inom sitt befintliga område, dvs i enlighet med önskemålet i yttrandet. Planen kommer därför inte att ändras.

Örebro universitet

Örebro universitet har tidigare i processen lämnat synpunkter, och dessa kvarstår i allt väsentligt. Universitetet delar kommunens uppfattning om att lärosätet är en viktig motor för såväl stadens som kommunens och hela regionens långsiktiga utveckling. För att universitetet även fortsättningsvis ska kunna bidra till denna utveckling krävs en samhällsplanering som skapar ändamålsenliga och strategiska förutsättningar för tillväxt och samverkan. En integrerad och framsynt fysisk planering är därför av avgörande betydelse.

Campusutveckling och strategisk markanvändning

Enligt universitetets aktuella campusplan har Campus Örebro tidigare främst expanderat österut, men utvecklingen har under senare år förskjutits västerut för att stärka kopplingen till stadens utvecklingsstråk.

Området väster om Novahuset, som i dag är en outnyttjad yta, har stor potential och är centralt i universitetets långsiktiga expansionsplaner. Dess läge gör det också till en viktig och lättillgänglig entré till campus för besökare som anländer med kollektivtrafik, cykel eller till fots.

Studentbostäder – en nyckelfråga för attraktivitet och tillväxt

Tillgång till ändamålsenliga och prisvärda bostäder är avgörande för universitetets möjligheter att attrahera och behålla studenter, medarbetare och forskare nationellt och internationellt. I takt med universitetets utveckling och stadens tillväxt ökar behovet av olika boendeformer, särskilt studentbostäder nära campus. Örebro universitet anser därför att översiktsplanen tydligare bör adressera bostadsförsörjningen, med särskilt fokus på studentboende i campusnära lägen. Detta är även viktigt för stadens långsiktiga kompetensförsörjning och attraktionskraft.

Kollektivtrafik

Cykelförutsättningarna är goda, vilket märks tydligt på campus, men det är även viktigt att kollektivtrafiken utgör ett reellt alternativ när cykel inte är möjlig. I nuläget är detta inte fallet, då bussförbindelserna till exempelvis Ladugårdsängen bedöms som otillräckliga ur ett studentperspektiv. Många studenter och anställda som bor i området saknar direktförbindelse till campus, vilket leder till oproportionerligt långa restider och minskad benägenhet att välja kollektivtrafik. Förbättrade bussförbindelser från fler delar av staden skulle avsevärt stärka både tillgänglighet och attraktivitet för campusområdet.

Digital översiktsplan – behov av ökad användarvänlighet

Universitetet vill även framföra synpunkter på användarupplevelsen av den digitala översiktsplanen. En översiktsplan ska kunna förstås och användas av många olika aktörer, exempelvis tjänstepersoner och privatpersoner. Planen innehåller ett omfattande och värdefullt innehåll, men upplevs i dagsläget som svåröverskådlig och fragmenterad. Vid genomgång av granskningshandlingen har vi inte heller kunnat identifiera vilka förändringar som gjorts i förhållande till samrådshandlingen på ett tydligt eller lättillgängligt sätt.

Synpunkten har noterats och bedömts inom ramen för granskningen av planförslaget. Kommunens ställningstagande redovisas nedan utifrån gällande regelverk och gjorda avvägningar. Översiktsplanen anger att campusplanen utgör den plan som universitetet tar utgångspunkt i vid framtida utveckling och bejakar därmed också den strategiska yta väster om Novahuset som omtalas ovan.

När det gäller bostadsförsörjningsspektren som lyfts i synpunkten menar kommunen att behovet av bostäder för studenter finns i Örebro som helhet, grupperna studenter, forskare och anställda vid universitetet utgörs av en variation av människor vars bostadsbehov varierar. Översiktsplanens intentioner avser att möjliggöra för dessa behov. Några ytterligare justeringar av planen har därför inte gjorts.

I översiktsplanens utvecklingsinriktning benämns att en ringlinje för kollektivtrafiken kan behövas i framtiden. Att den ska ha universitetet som målpunkt blir i så fall angeläget att åstadkomma.

Slutligen, när det kommer till användarvänligheten, så har ett arbete gjorts för att öka den. Det har gjorts på flera sätt, både när det gäller kartografi och utseende som i beskrivningar av hur kartan ska tolkas. Tillsammans är förhoppningen att de ska leda till en mer tillgänglig och lättnavigerad översiktsplan. Information om ändringar som genomförts mellan samråd och granskning, samt granskning och antagande går att läsa i bilagorna "samrådsredogörelse" och "granskningsutlåtande".



Privatpersoner

Geografiska områden

Adolfsberg

Synpunkt 45

Skulle verkligen önska att vårt område skulle bli ett naturområde. Här i Drottning Kristinas tomtindelning finns människors murar överallt. Här går en ständig ström av vilda djur och människor på promenad, cykla, åker rullskidor med mer och man använder ofta vår väg till skogen som leder till golfbana och café. Vi är gamla nu men önskar av hela vårt hjärta att detta får fortsätta i framtiden och vara till för människor.

De synpunkter som lämnats är i linje med förslag till ny översiktsplan. Lundagårdsvägen är utpekad för en större bostadsutbyggnad med kompletterande service i enlighet med planprogrammet för Södra Ladugårdsskogen som gäller från 2018-03-08.

I planprogrammet och förslag till ny översiktsplan lyfts områdets gröna värden fram som något att värna om och utveckla platsen utifrån. De gröna stråk som finns och grönytor/parker som planeras tillskapas är viktiga för områdets övergripande struktur.

Syftet med att utveckla platsen är för att kunna knyta ihop Adolfsberg, Mosås och Marieberg med fokus på en hållbar tätortsutveckling. Strax öster och sydväst om området finns naturområdena Sörbysskogen respektive Sommaro, vars gröna och rekreativa värden ska värnas och ges möjlighet att utvecklas. De gröna passager som finns i området ska bevaras och utvecklas för att bidra till en sammanbindning av områdets olika delar.

Ekeby-Almby

Synpunkt 56

Hej Vi har nu reviderat vårt tidigare förslag utifrån vårt möte senast och de synpunkter ni framförde och tagit hänsyn till de aspekter vi diskuterade under mötet. Vi har försökt lämna så mycket som möjligt av den ytan ni framförde behöver hållas öppen fri från bebyggelse. Detta för att bibehålla öppna ytor som ni anser är av betydelse för friluftsliv och rekreation. Med det nya förslaget hoppas vi att ni ser att vi utgått från våra diskussioner och tagit hänsyn till siktlinjer och det öppna landskapet i enlighet med era synpunkter. Vi är fortsatt öppna mot att senare ha en dialog om tomtstorlek och bebyggelsetyp och utformning för att anpassa oss till platsen. I norra delen har vi ritat in mindre kompletteringar till den befintliga bebyggelsen som tar hänsyn till det öppna och siktlinjerna. Vi har även utgått från det bildspel ni visade för området samt positiva planbeskedet som meddelats och gällande översiktsplan. Våra intentioner med fastigheten bör anses vara i linje med de mål och riktlinjer som ni på kommunen själva antagit för områdets utveckling. Vi vill även framhålla att en mer omfattande bebyggelse på fastigheten kan bidra positivt till områdets utveckling genom ett effektivare markutnyttjande, ett ökat bostadsutbud och en bättre anpassning till den redan befintliga bebyggelsestrukturen. Vi ser fram emot att med detta förslag nå en lösning som både tar hänsyn till era krav och förväntningar men likväl våra egna som egentligen bör överensstämma med varandra och översiktsplanens intentioner. Dvs att utveckla staden. Om ni mot förmodan fortsatt anser att detta förslag inte stämmer överens med era tankar och planer så önskar vi återgå till den yta och förslag ni tidigare lämnat ett positivt

planbesked för. Detta då vi anser att detta utförande är betydligt mindre omfattning än vad vi hade förväntat oss och planerat. Vi har skurit bort en större del för att tillmötesgå era synpunkter. Där ni bland annat tidigare framfört att södra ytan är mer exploaterbar men ändå upplevs begränsad med detta utförande. Ser fram emot er återkoppling.



Bild 12: Flygfoto över Ekeby-Almby.

Översiktsplanen redovisar ett utbyggnadsområde i söder med en ungefärlig avgränsning. Syftet med markanvändningen Natur- och friluftsliv är att värna bland annat natur- och rekreationsvärden, boendekvaliteter m.m. som är associerade med de öppna ytor som finns i stråket mellan samlad bebyggelse i söder och Kärleksstigen. I ett detaljplanarbete är det möjligt att närmare pröva områdets avgränsning. Generellt är det möjligt att pröva enstaka kompletteringar inom yta för natur- och friluftsliv eller pröva den mer exakta gränsen mellan tätortsyta och angränsande yta. Strandskydd samt riksintresse för friluftsliv som berör platsen bedöms dock göra det svårt att motivera föreslagna bebyggelsetillägg. Synpunkterna föranleder ingen ändring i översiktsplanen.

Synpunkt 96

Ekeby-Almby utgör ett område med mycket höga natur- och faunavärden och har en dokumenterat rik förekomst av arter som är beroende av ostörda miljöer och sammanhängande naturstråk. De öppna markerna, strandmiljöerna, skogsbryn och lövskogsområdena skapar tillsammans ett av kommunens mest värdefulla ekologiska landskap. I området ner mot vattnet observeras havsörn som vänt åter efter år av frånvaro, en skyddad och störningskänslig art som kräver stora ostörda jaktområden. Även kärrhök är en återkommande gäst jagande över fältet, ytterligare en art knuten till öppna våtmarker och fält, förekommer i närområdet och är särskilt känslig för habitatförändringar. Vidare finns ett rikt bestånd av rådjur, räv och igelkottar & groddjur, vilket indikerar en

fungerande ekologisk väv där både små däggdjur och större vilt hittar föda, skydd och vandringsvägar.

Den samlade faunan visar att området utgör ett viktigt ekologiskt spridningsstråk, inte minst mellan naturreservaten och de öppna jordbruksmarkerna mot Hjälmaren. En exploatering riskerar därmed att skapa barriärer, bryta upp livsmiljöer och påverka både rödlistade och skyddsvärda arter negativt. Det rika djurlivet understryker behovet av varsam planering, begränsad exploatering och att stora delar av natur- och rekreationsmiljöerna bibehålls obebyggda för att långsiktigt värna områdets ekologiska funktioner.

Efter genomgång av det framtagna planeringsunderlaget för Ekeby-Almby konstateras att dokumentet innehåller flera viktiga utgångspunkter för framtida planläggning. Samtidigt finns det väsentliga brister som riskerar att leda till att en kommande detaljplan inte anses förenlig med Plan- och bygglagen (PBL) eller Miljöbalken (MB), dessa brister gäller framför allt lokaliseringsprövning, hantering av riksintressen, dagvatten/översvämningsrisk, trafiksäkerhet, huvudmannaskap samt bristande analys av kumulativa effekter. Jag yrkar därför att underlaget revideras och kompletteras innan det kan ligga till grund för kommande detaljplaner.

1. Bristande alternativprövning (MB 3 kap och PBL 2 kap) Underlaget beskriver vilka områden som föreslås för utbyggnad men saknar en tydlig och kravstyrd analys av varför dessa lokaliseringar bedömts vara de mest lämpliga. Enligt MB 3 kap 1 § och 4 § ska brukningsvärd jordbruksmark inte tas i anspråk om det finns alternativa lokaliseringar. Kommunen redovisar att delar av området utgör jordbruksmark, men saknar en fullgod alternativprövning som jämför olika scenarier.

Konsekvens: Detta är en av de vanligaste grunderna för att Länsstyrelsen väljer att upphäva detaljplaner.

Yrkande: Underlaget måste kompletteras med en fullständig alternativprövning enligt MB och PBL

2. Riksintressen – konsekvensanalys saknas

Området berör flera riksintressen:

- Riksintresse för naturvård (Hemfjärden)
- Riksintresse kulturmiljövård (Hjälmarsberg)
- Riksintresse friluftsliv

Planeringsunderlaget redovisar förekomst av dessa, men analyserar inte:

- risk för påtaglig skada,
- påverkan på landskapsbild,
- påverkan på friluftslivets tillgänglighet,
- hur nya utbyggnadsområden påverkar värdekärnorna.

Konsekvens: Avsaknaden av en sådan analys innebär att kommunen inte uppfyller kraven i MB 3–4 kap.

Yrkande: En komplett riksintressekonsekvensbeskrivning ska tas fram.

3. Dagvattenhantering och översvämningsrisk – allvarligt otillräckligt underlag

Underlaget visar tydligt att:

- Ekeby-Almby har hög grundvattennivå
- återkommande översvämningsrisker förekommer
- befintligt dagvattensystem är otillräckligt
- stora delar av området ligger utanför kommunalt dagvattenverksamhetsområde
- Kärleksstigen ligger under beräknat högsta flöde

Trots detta saknas:

- hydrauliska beräkningar
- klimatpåverkansanalys
- flödesmodellering
- riskkartor
- tydliga konsekvensbedömningar av ytterligare förtätning

Konsekvens: Brister i dagvattenutredning är en vanlig grund till att mark- och miljödomstolen upphäver detaljplaner.

Yrkande: En fullständig dagvattenutredning inklusive klimatprognoser måste genomföras innan planläggning kan ske.

4. Trafiksäkerhet och mobilitet – bristfällig analys och ingen åtgärdsplan

Underlaget identifierar att:

- GC-väg saknas genom stora delar av tätorten
- endast ett övergångsställe finns
- sikten är dålig vid befintlig övergång
- barn rör sig över Gamla Hjälmavägen till skola och buss
- Trafikverket är väghållare
- boende upplever otrygghet och höga hastigheter

Trots detta saknas:

- trafikanalys
- trafiksäkerhetsutredning
- kapacitetsbedömning av vägnätet vid ny bebyggelse
- samordningsredovisning med Trafikverket
- bullerutredning

Konsekvens: En detaljplan kan anses genomförandeosäker då kommunen saknar rådighet över åtgärderna.

Yrkande: Underlaget ska kompletteras med en fullständig trafikanalys och förslag på genomförbara åtgärder i samarbete med Trafikverket.

Den föreslagna markanvändningen i Ekeby-Almby har generellt tagit stor hänsyn till naturvärden, jordbruksmark samt riksintresse för friluftsliv, naturvård och kulturmiljövård. De utbyggnadsområden som föreslås avspeglar en avvägning mellan dessa intressen och en fortsatt tätortsutveckling. Vid detaljplaneläggning sker en närmare lämplighetsprövning i förhållande till nämnda intressen.

Örebro kommun delar uppfattningen att det är angeläget med gång- och cykelväg, säkrare hållplatser och övergångsställen m.m.

Områdesspecifika utredningar och analyser rörande trafik, dagvatten, buller m.m. tas inte fram inom ramen för översiktsplanen men tas vid behov fram i samband med detaljplaneläggning.

Synpunkt 98

När det gäller det markerade området för enbostadshus (sid 23) skulle vi önska att området begränsas ytterligare en liten bit. Byggnation bör endast ske där det är byggt idag samt en bit norr om nuvarande bostäder då det finns mer yta att utöka på utan att störa i samma utsträckning. Se bifogad bild med rödmarkerat område. Den gröna korridoren söder om Kärleksstigen och vattnet ska bibehållas öppna med hänsyn till landskapsbild, värna rekreativvärden och befintliga boendekvaliteter. Samtidigt bör man ytterligare minimera byggandet på brukningsvärd jordbruksmark. Dessa öppna ytor bör sparas för att ta hänsyn till det rika naturliv som rör sig på området, naturvärden. Utgångspunkten bör vara att ytterligare bebyggelse inte ska tillkomma på dessa ytor som det beskrivs i planen.



Bild 13: Bild för utbyggnadsområden för bostäder från bilaga.

Översiktsplanen möjliggör en begränsad utbyggnad av bostäder på platsen. Hänsyn har tagits till platsens förutsättningar vad gäller exempelvis naturvärden, landskapsbild m.m. Synpunkten föranleder ingen ändring.

Ervalla och Ölmbrotrorp med omnejd

Synpunkt 46

Saknar utvecklingspunkter för boende på landsbygden och särskilt alla vi som bor norrut. Ervalla med omnejd har ett stort upptagningsområde när det gäller skola, äldre och arbetspendling. Jag bor här sedan drygt 25 år saknar närhet till postombud, det närmaste är Frövi med 11 km. Jag saknar ett postombud i Ervalla. Det blir oftast Hovsta livs eftersom det är på vägen mot arbete i Örebro. Det finns ett ombud i Ölmbrotrorp med den vägen känns bakvänd för mig som inte åker den vägen till stan. Jag saknar också livsmedelsaffär, Coop i Lillån lade ner ca 2012. Jag vet att det stod med att man önskar att det skulle finnas en

mataffär vid Hovsta-Kvinnersta och det vore ju bra. Jag vet personer här ute som saknar cykelväg till Örebro, det är en bit men inte omöjligt. Det är helt livsfarligt att gå/cykla på länsväg 831, många timmerbilar går till Billerud i Frövi. Jag önskar också att parkeringen i Örebro city skulle bli billigare, jag åker bara till Örebro city om jag absolut måste och inte kan undvika det. 2 timmar shopping en lördag på stan kostar 50 kr i bara parkering och då är själva resan inte inkluderad. Inte konstigt att butiker inte klarar sig. Överlag, kom ihåg oss på landsbygden. Vi pendlar till Örebro och betalar också skatt.

Ervalla är markerad som en lokal kärna i översiktsplanen, något som innebär att kommunens strävan är att servicentbudet ska kvarstå och om möjligt kunna utvecklas. Översiktsplanen möjliggör för en livsmedelsaffär i Hovsta, vilket skulle kunna komma befolkningen i norra kommundelen till stor nytta. I kartan finns en regional cykelvägskoppling utritad, något som betyder att kommunen ser positivt på att en sådan kan anläggas men då krävs att den prioriteras i Region Örebro läns cykelplan. Synpunkterna föranleder ingen ändring i översiktsplanen.

Synpunkt 49

Det ser ut som att man planerar att lägga ner förskolan i Järle och eventuellt även skolan i Ervalla. Förskolan i Järle har varit full och haft KÖ sedan den öppnade tidigt 1990-tal. Fortfarande får flera av oss inte plats och måste pussla eller köra långt. Hur ska det bli möjligt för oss norr om stan att leva och bo här?! Önskar nästan att man ”skänkte” allt norr om Frövirondellen till Nora / Lindesberg. Skulle någon av er som jobbar med planen, köra 1,5 mil enkel väg för att lämna barnen på förskolan?

Översiktsplanen framför inga intentioner att lägga ned skolor, snarare beskrivs hur viktig för- och grundskolor är för både orter och stadsdelar samt principer för deras lokalisering och gestaltning. Se även bemötandet under synpunkt 46.

Granhammar

Synpunkt 89

I östra Granhammar 109 och 117 saknas det värdefulla kultur- och naturvärden. Det finns ett gammalt sandstensbrott där som man långt bak i tiden tog sandsten i. Gården syns på kartor från 1600-talet. Det finns dammar med salamandrar, fladdermöss, häckande rovfåglar och värdefull skog (Skogsstyrelsen har gjort ett utlåtande). I översiktsplaneringens karta finns inte dessa värden med. För det har nog aldrig inventerats. Kan vara läge att göra det då området jag pratar om är ett av alternativen som Nobelbanan har som korridor för snabbtåg Stockholm-Oslo.

även om det inte är en fråga för just översiktsplanen så skulle platsen utredas vid ett framtida planuppdrag. Frågor gällande Nobelbanan hanteras inom ramen för det projektet och lokaliseringsutredningen, för mer information se projektets webbsida (<https://www.oslo-sthlm.se/>).

Järntorget

Synpunkt 22

Jag tänker på Järntorget Örebro. Barnaktiviteter helt onödigt, hur många barn finns runt Järntorget? Däremot många äldre, ordna ett trevligt torg med sittplatser och torghandel för oss som bor på norr. Ett önskemål från oss som bor i närheten, bra samlingsplats. Ställ tillbaka toaletten ordna vakt.

Synpunkten är noterad och bedömningen är att översiktsplanen såsom den nu är formulerad kan vara ett gott stöd vid eventuell utveckling av Järntorget. Gällande utformningen av specifika platser såsom Järntorget hanteras det, även om ovanstående gestaltungsforlag ter sig spännande, inte inom ramen för översiktsplanen, utan senare i samhällsbyggnadsprocessen.

Synpunkt 33

Beträffande Järntorget Örebro så har jag en idé om hur den ska utformas en gång för alla. Det här är Forever art som jag gärna vill presentera.

Synpunkten är noterad.

Synpunkt 54

Hej! Har tittat på er plan gällande Örebro stad. Ser ingenstans beträffande Järntorget. Det torget förtjänar ett rejält lyft.

Ett torg som heter Järntorget kan ju ha attribut som förknippas med ordet Järn. Min idé är att bygger ett mindre torn som Eiffeltornet i mitten. Mitt emot statyn Karl den 14:e Johan. Han blev ju som i sitt första namn Jean Baptiste Bernadotte vald till kronprins i Örebro 1810.

Grönskan ska bestå av fina häckar som odlas som labyrinter. Fina smidda parksoffor i järn placeras i formade häckbersåerna. Om man en gång för alla får till en fontän integrerad. Eiffeltornet kan precis som originalet i Paris vara upplyst med jämna mellanrum. Fina lyktstolpar som smides i samma stil som soffor och tornet. Örebros vapen ska finnas med på soffor och tornet. Även på lyktstolpar. Söptunnor ska också vara i smide. Kan tänka att barn skulle ha roligt att smyga runt i labyrinterna. Järn är ju också beständigt, vi har duktiga smeder i Örebro. Har själv anlitat och köpt rekvisita till mitt företag i dryckesbranchen. Små bodar skulle vara trevligt inslag beroende på årstiderna. På vintern lite alkoholfri glögg, pepparkakor mm. Sommartid glass mm. Inget tingeltangel. Jag står gärna till tjänst med utformning.

Synpunkterna är noterade. Gällande utformningen av specifika platser såsom Järntorget hanteras det, även om ovanstående gestaltungsforlag ter sig spännande, inte inom ramen för översiktsplanen, utan senare i samhällsbyggnadsprocessen.

Synpunkt 79

Ta tillvara på Örebros historia – gör Järntorget till en parisisk oas En gång i tiden fanns internationella ambitioner för de centrala delarna av Örebro. Vasatorget på väster utformades med Place Charles de Gaulle i Paris och Karlaplan i Stockholm som inspiration: ett hjulformat torg som mittpunkt med avenyer, som ekrar, löpande i alla väderstreck. Att järnvägsrälsen kom att dela hjulet itu och ge torget dess slutgiltiga solfjädersform går inte att säga så mycket om med tanke på dess betydelse för staden, men tänk så fint det hade kunnat bli! Järntorget, några hundra meter bort, är som bekant styvmoderligt behandlat sedan decennier tillbaka. Från att ha varit en marknadsplats med alléer och en centralt placerad fontän omvandlades torget till en parkeringsplats för att sedan, i vad som skulle komma att bli nådastöten för hela Norrcity, förvandlas till en ödlig och kal plats med ett torrlagt jättefågelbad och en regnbågsfärgad offentlig toalett som främsta blickfång 2010. Som utflyttad örebroare slås jag varje gång jag kommer ”hem” av vad outnyttjat Järntorget är och vad tråkigt det är att Örebros vackrast belägna torg har tillåtits bli en plats som förknippas med otrygghet, kriminalitet och

gråväder. Jag vet att frågan varit ett hett diskussionsämne i staden ända sedan renoveringen av torget ägde rum och att planer för hur man ska göra torget tryggare, vackrare och mer inbjudande för stadens invånare och besökare pågår. Låt mig därför komma med ett förslag. Örebro är känt som platsen för valet av fransmannen Jean-Baptiste Bernadotte (Karl XIV Johan) till svensk kung år 1810. Hans staty tronar i östra delen av Järntorget med Örebro slott och Svartån som vacker kuliss. Inför en kommande ombyggnation av Järntorget borde Örebro, precis som man gjorde för många år sedan då planerna för Vasatorget sattes i rullning, hämta inspiration från Jean-Baptistes hemland Frankrike. Låt Tuileriträdgården (vardagligt: Tuilerierna) i Paris stå som förebild – breda promenadgångar med vitt grus, smidesstaket, en stor porlande fontän i flera nivåer i ljus sten, trädgårdsstolar i grön aluminium, blomsterrabatter, en vacker glass- och vinkiosk och ett par boulebanor. De vackra trädalléerna runt torget finns redan likväl som två (!) palats – Örebro slott och Centralpalatset. Att förvandla Järntorget till ett Paris i miniformat tar inte bara tillvara på den starka koppling Örebro har till 1800-talets Frankrike och Sveriges historia, det skapar också en ljus, vacker, lekfull och avkopplande plats för unga som gamla. Lyckas stadsarkitekterna i Örebro med denna omvandling – och att på sikt även inkludera Norrcity - kommer Örebroarna kunna stoltsera med Sveriges vackraste stadskärna.

Synpunkterna är noterade. Gällande utformningen av specifika platser såsom Järntorget hanteras det inte inom ramen för översiktsplanen, utan senare i samhällsbyggnadsprocessen.

Kvinnersta

Synpunkt 66

Detta handlar om intention som det verkar att utöka området för bebyggelse av boendefastigheter genom att ta /tjäla den övre delen av hästhagen till tomtmark. Denna delen av marken har många specifika betydelser för området för det ger alla ett siktdjup både längs naturliga dalgången och i sedan i 90 grader vy mot de blå bergen.

Jag har bott här sedan 1991 och det är så att här behöver man ha vandrat på marken och utförligt tagit del av de viktiga värden detta har att bevara för omvärlden. Att bebygga här för specifikt utvalda personer är inte försvarbart. Denna mark ska finnas där för att alla ska kunna uppleva den. Hälsofrämjande på alla sätt.

Uppe vid Storgården finns en fantastisk plåtå att med hjälp av Hvilan mfl som är etablerad här utforma den till en attraktiv vilande upplevande plats. Delar av den är instängslad. Att flytta stängslet och utnyttja ytan till aktivitet öppnar upp platsens potential.

Att tillägga som inte är med här mina tankar runt marken/trädgården där jag bor och har skapat den perfekta mångfalds miljön för pollinerare med blomning från vår och hela säsongen.

Jag kommer att skicka in två filmer från platsen samt bilder från vinter Bullerbyn Kvinnersta. Jag väntar in att kunna komma och personligen beskriva och berätta

om detta. Angeläget är också att ni kommer ut på plats och tar del av hela detta område.

Här kommer de första bildsvinterna. Jag vet inte hur många det går att plocka in i dokumentet. Jag kommer att göra ett till dokument med bilder från vinterbyn Kvinnersta med bilder på området innan rivning. En dokumentation.







Bild 14-37: Bilder från Kvinnersta.

Ägare av Kvinnersta är Örebroporten och de ansvarar för områdets utveckling. Emellertid kommer inskickat underlag att beaktas i kommande planläggning av området, då det utgörs av värdefulla iakttagelser i syfte att förstå värdena i området. I översiktsplanen beskrivs kommunens förhållningssätt till platsens utveckling, alltså vilka behov som finns och vilken hänsyn som behöver tas i samband med utveckling av området. Översiktsplanen innehåller idag information om hur hela Örebro kommun kan utvecklas, där med också norra delen av kommunen. Bland annat genom förslag på verksamhetsutveckling och utbyggnad av bostäder. Det är sedan upp till intressenter för dessa områden att etablera sig.

Vad gäller Kvinnersta är tanken att området utvecklas med inriktning mot bostäder, utbildning och en blandning av verksamheter. Området skulle kunna fungera bra för verksamheter inom odling, livsmedel och gröna näringar samt besöksnäring. Mer detaljerad inriktning bestäms i senare planeringsskede.

Synpunkt 77

Viktiga avgörande oåterkalleliga ingrepp i miljö och natur i Kvinnersta som skulle bli konsekvenserna av att stycka av delen närmast radhusen från hästhagen och omvandla till bostadsbyggande. För att förstå och inse detta måste man ha levt och verkat och varit på plats och tagit in helheten och platsens potential nu och i framtida aktiviteter och evenemang.



Bild 38-41: Bilder från Kvinnersta.

De två vänstra radhusen är rivna och parhus på höjden som taket skymtar längst till höger.



Blickfång från infarten till Kvinnersta.
De två vänstrahusen rivna. (Datavillan).



Bild 42-45: Bilder från Kvinnersta.

Elevhem i horisonten rivet. Där ska byggas växthus. Parhus som skymtar tak till vänster river samt båda radhusen till höger.



Bild 46-50: Bilder från Kvinnersta.



Parhus på höjden rivna.



Parhusen på höjden från annan vinkel (rivna)



Annan vinkel på två vänstra rivna radhus en samt parhusen på höjden.
I förgrunden yta som ska värnas för dess naturvärde och bevarande värde.



Vackra solnedgångar med de blåbergen i horisonten.



Villa riven.



Bild 51-57: Bilder från Kvinnersta.

Se bemötande under synpunkt 66.

Latorp

Synpunkt 91

Jag anser fortfarande att det är märkligt att ni anger områden som utvecklingsområden för bebyggelse där det är brukningsvärd åkermark. Ex. I Latorp nedanför Hacklyckevägen där det odlas för fullt, men där man i Örebro kommun tycker att det skulle vara bra att bygga i stället. Jag anser att det är fel, speciellt med tanke på att Sverige behöver säkra sin egen matproduktion med tanke på omvärldsläget och om vi blir fler. Om man vill utveckla Latorp ytterligare kan det vara bättre att göra det vid korsningen vid Gränevägen där man funderat lite på om det skulle gå att bygga 65+boenden, men som inte alls är markerat som utvecklingsområde. Denna mark är idag betesmark/äng, ej odlad åkermark. Borde vara solklart var man ska utveckla och vart man inte ska göra det!

Området som nämns i Latorp berör jordbruksmark men anges för bostadsutbyggnad då det bedöms vara mest lämpligt att bebygga jämfört med andra områden i anslutning till tätorten. En avvägning har skett gentemot ortens befintliga form och struktur, till befintliga agrara värden samt naturvärden. Inom området finns naturvärden som behöver utredas ytterligare i samband med planläggning. Inslag av lek- och rekreationsmöjligheter bör beaktas vid utveckling av området.

Synpunkt 92

Synpunkt på förslag till ny översiktsplan avseende brukbar jordbruksmark i området i strax under hacklyckevägen. Jag invänder starkt emot bedömningen att denna skall klassas som utbyggnadsområde för bostäder då den utgörs av brukningsvärd jordbruksmark med höga värden för livsmedelsproduktion. Att i dagens omvärldsläge då fullt fokus torde ligga på ökad resiliens och beredskap rörande inhemsk livsmedelsproduktion ens överväga att utnyttja denna areal för bostäder är mycket förvånande. I området kring latorp/vintrosa finns åtskilligt flera områden som istället skulle kunna övervägas som utbyggnadsområden, utan att offra möjligheten till lokalproducerat spannmål i en redan fungerande åkermark. Min förhoppning är att området, efter granskning, ska tas bort som ett potentiellt utbyggnadsområde för att skydda och värna om den egna livsmedelsproduktionen, vilket även torde ligga väl i linje med miljöbalken 3 kap. 4§.

Se bemötandet under Synpunkt 91 som behandlar samma fråga.

Synpunkt 97

Jag anser inte att området väster om hacklyckevägen och lundavägen ska klassas som utbyggnadsområde för bostäder. Detta område är ju åkermark som, enligt egen analys har höga värden för livsmedelsproduktion. Då alla instanser i hela civilsamhället har vaknat upp till ett nytt omvärldsläge där våra politiker går ut och uppmanar till ökad beredskap borde även detta höras av Örebro kommun. Det torde finnas åtskilliga ytor i området vilka är lämpligare för bostadsbyggande utan att behöva hota vår inhemska och lokala livsmedelsproduktion, vilken vi istället borde värna om och skydda i största möjliga mån!

Se bemötandet under Synpunkt 91 som behandlar samma fråga.

Lillån

Synpunkt 20

Förstör inte fina grönytor och åkermark i Lillån för att bygga flerbostadshus, det är inte snällt mot varken naturen eller människor som lagt sina livs besparingar på att välja att bo i ett område som Lillån.

Synpunkten är svår att fullt ut beakta då den inte är möjlig att lokalisera geografiskt. Emellertid kan konstateras att översiktsplanens karta baseras på en sammanvägning av tillgängliga intressen, däribland befintliga grönytor, förekomsten av åkermark samt bostadsbehov.

Synpunkt 99

Idrottsplatsen i Lillån bör utvecklas inom kommunens mark. I liggande översiktsplan är idrottsplatsens yta begränsad till mark som kommunen äger. I förslag till ny ÖP föreslås en utbredning av området för idrottsaktiviteter där det utökas till att även förläggas på privatägd mark. Föreslagen ÖP har anammat det förslag som tagits fram av Lillån FK utan att det ställs motkravet på effektiv markanvändning eller att det vägts mot andra intressen.

Idrottsanläggningar, som inte utgör besöksanläggningar såsom arenor etc, och som är del av Kultur- och Fritidsnämndens ansvar skall i första hand förläggas på anläggningar för allmänt ändamål och/eller kommunalt ägd mark. I dagsläget arrenderar Lillåns FK temporärt del av den föreslagna utökningen på privat mark. Men ytan är planerad för bostadsbebyggelse både i liggande ÖP samt enligt beviljat planbesked, det är också i linje med den vilja vi har som markägare. Inte för att vi är emot att idrottsplatsens utvecklas, utan vi ser en annan väg som ger ett effektivare markutnyttjande och samtidigt högre kvalitet inom idrottsplatsen. Utifrån dagliga iakttagelser ser vi att den arrenderade ytan nyttjas ytterst sällan. Att hela anläggningen nyttjas samtidigt förefaller bara vara vid enstaka tillfällen såsom Örebrocupen. Vårt förslag är att befintlig idrottsplats inom kommunal yta uppgaderas med fler planer med konstgräs i stället för att utöka ytorna. Givetvis med ny typ av miljövänligt konstgräs. Det skulle ge en längre säsong och planer som tål högre beläggning än äkta gräs, vilket möjliggör mer sport inom samma yta. Vi ser även att den konstgräsplan som finns idag utnyttjas året runt, och är mycket populär även för spontanidrott, vilket vi inte uppfattade som lika vanligt innan konstgräset anlades. Om idrottsplatsen behöver utökas, trots en uppgadering av ytor inom kommunal mark, föreslås kommunens egen yta söder om klubbstugan. I det fallet för träningsplaner utan publik/läktare som bedöms kunna ligga i närheten av riksvägen. Planerna skulle få en närhet till skolan/idrottshallen samt tennishallen, vilket skulle kunna ge synergieffekter. Alternativt kan den ytan användas för parkering.

Justeringar i förslag till ny ÖP ger en mindre effektiv stadsbyggnad. Den form som idrottsplatsen får i förslag till ny ÖP ger sämre förutsättningar för ett effektivt markutnyttjande för den nya bostadsbebyggelsen väster om idrottsplatsen. Den utstickande delen av idrottsplatsen som föreslås på privat mark lämnar bara en smal remsa av bostäder innan Rödklövervägens förlängning.

Rödclöverbägen är en huvudgata med busstrafik och resurskrävande att anlägga, dessutom försörjer den bara bebyggelse på sin ena sida. Bebyggelseområdet behöver ha en större bredd öster om Rödclöverbägen i hela sin längd för att kunna bära kostanden av en enkelsidigt bebyggd kommunal huvudgata som är långt dyrare än lokalgator. Sett till bebyggelseområdet hela vägen upp till Förlunda trafikplats så gör Rödclöverbägen en tvär vinkling österut, och ger ett ineffektivt "innerhorn" där området kantas av huvudgata på två sidor. Det hade haft mindre betydelse om huvudgatan var bebyggd på båda sidor. Men i detta fall blir det återigen en ineffektiv gatusträckning.

Vi kan konstatera att planerad bebyggelse norr om Rödclöverbägens förlängning mot trafikplatsen har utgått i föreslagen ÖP jämfört liggande ÖP. Det gör Huvudgatan enkelsidig i hela nya sträckan. Samtidigt har Rödclöverbägen förskjutits österut jämfört liggande ÖP. Vilket minskar ytan för utbyggnadsområde bostäder, som i förslag till ny ÖP begränsats till ytan öster om Rödclöverbägen.

Vi ser detta som att förekomma detaljplanarbetet. Vi anser att hela ytan fram till järnvägen ska markeras som utbyggnadsområde bostäder i ÖP. Möjlig gräns för bostadsbebyggelse västerut är komplex och kopplad till bostadstyper, kvartersformer och ljudfrågor, samt av behovet av ytor väster om Rödclöverbägen för buller- samt dagvattenåtgärder, vilket kommer att visa sig först i detaljplanarbetet.

I pågående planarbete inom Förlunda 5:7 har vi sett att exploateringskostnader, särskilt för infrastruktur, blir betydande. Om Idrottsplatsen utvidgas västerut samtidigt som utbyggnadsområdet minskas i västra kanten och bebyggelseområdet norr om Rödclöverbägen tas bort likt föreslaget i ny ÖP ser vi en risk i att området inte blir genomförbart på grund av för höga kostnader för gatustrukturen. Mängden huvudgata blir omfattande i relation till det relativt grunda bebyggelseområde som den försörjer. Därtill kommer eventuella kostnader för en ombyggd trafikplats. Utifrån ovanstående bör förslaget till ny ÖP justeras så att:

- Idrottsplatsen utvecklas inom kommunens egna ytor och inte tar privat mark i anspråk.
- Rödclöverbägens förlängning illustreras längre västerut för att kunna försörja fler bostäder öster om sig och skapa ett effektivare nyttjande av gatan och marken.
- Bebyggelseområdet för bostäder markeras översiktligt fram till järnvägen. Gräns för byggnader västerut fastställas i detaljplaneskedet.

Kommentarer om Förlunda trafikplats, tidigare föreslagen cirkulationsplats, samt trafiken kring Lillåns IP

Redan idag finns problem kopplade till trafik och parkering vid Lillåns IP. Parkeringsanläggningen är underdimensionerad på kvällar och helger vilket leder till risker för de som nyttjar anläggningen som är belägen på båda sidor om Kyrkvägen. Felparkerade bilar skymmer sikten och hindrar trafiken till och från vår fastighet. Vid större sammandrag som Örebrocupen försämrar situationen ytterligare då bilar och bussar parkerar i terrängen.

I dagsläget trafikförsörjs idrottsplatsen via den cykelbana som ägs av GA Förlunda S:2 samt via Kyrkvägen söderifrån förbi Lillån skola. Från Lillån saknas också trafikseparering och oskyddade trafikanter delar vägbana med bilar och tung trafik. En genomgripande förändring av trafiksituationen kring Lillåns IP är en förutsättning för att kunna utöka anläggningens kapacitet och en ny ÖP bör presentera lösningar på dessa problemställningar då de står i direkt samband med omgivande infrastruktur och trafikflöden.

Det mest omfattande förslaget som presenterats i samband med ÅVS för trafikplats Förlunda löser inte helheten och riskerar att förvärra trafiksituationen vid Lillåns IP ytterligare då den informella kopplingen norrut (via dagens cykelbana) kan försvinna om en ”enkelriktad” påfartsfil anläggs längre norrut på Kyrkvägen. Förstudien (Sweco 2022-03-30) bedöms inte heller ha tillräckliga avstånd från södergående påfartsfil till befintliga byggnader inom Förlunda 5:6, m.h.t. ljudstörningar. Det är också stora höjdskillnader/slänter där påfarten planeras och påfarten bedöms som vara en tveksam lösning på grund av dessa skilda faktorer. Vi föreslår därför att kommunen åter lyfter förslaget om en rondell vid Lillåns IP och redan nu skapar förutsättningar för att separera trafikslag i området kring Lillåns IP. Det är bra att förslaget till översiktsplan inte går in i detalj på hur Förlunda trafikplats behöver förbättras för att kunna utveckla norra Lillån. Särskilt som kommunen uttryckt svårigheter att finansiera en större ombyggnation under ”byggtiden”, även om man skulle använda metoden för ”statlig medfinansiering”.

Vi anser att formuleringen i ÖP ska vara än mindre detaljerad och inte låsa trafiklösningen till trafikplatsens nuvarande läge, utan formuleras och illustreras så att en cirkulationsplats på R50, mellan idrottsplatsen och handelsplatsen, skulle vara ett möjligt alternativ i nya översiktsplanen. Kommunen har tidigare själva föreslagit detta som en bra lösning, men fått mothugg från Trafikverket som vill undvika cirkulationsplatser. En cirkulationsplats skulle lösa fler frågor än vad en ombyggd trafikplats gör, då den också löser accessen till idrottsplatsen, kyrkan/församlingshem och skolan. Detta flöde skulle då kunna gå via cirkulationsplatsen och få effekten att avlasta Lillå-korset från svängande trafik in mot Kyrkvägen och de tre målpunkterna. Flödet längs bostäderna på Kyrkvägen skulle också minska.

Även det mest kostsamma alternativets skisser, som redovisades i samband med ÅVS:en, kunde inte lösa dessa frågor. Trafikverket må vilja undvika cirkulationsplatser, men de finns redan på sträckan och en till i detta läges skulle sannolikt även minska problem med höga hastigheter in mot Lillåkorset. Vi anser att cirkulationsplats ska finnas med som ett möjligt alternativ i den nya översiktsplanen.

Besöksanläggningen är utpekad utifrån funktionen idrottsplats i nuläget, inte utefter markägandet. I och med en framtida utbyggnad av bostadsbebyggelse kan idrottsplatsen behöva expandera på grund av ett ökat tryck vid utveckling av bostäder osv i närheten. Gränserna mellan yta för idrottsanläggning och framtida bostäder utreds mer detaljerat i ett senare skede av samhällsbyggnadsprocessen, varav gränserna i översiktsplanens gränser ska tolkas som schematiska i detta fall.

Angående trafiklösningar i Lillån och kopplat till idrottsplatsen presenteras inte en konkret lösning på trafiksituationen i området utan framhåller vikten av att det krävs en välfungerande och lämplig trafiklösning vid trafikplats Förlunda vid en utbyggnad av området.

Yttrandet föranleder inga ändringar.

Mark

Synpunkt 48

Mark är ett område som kommer växa mycket de närmaste åren i och med tomtförsäljning och nybyggnation. Det behöver finnas kollektivtrafik tillgänglig från Mark, ett arbete som påbörjats men avstannat. Mark behöver även kopplas ihop med Ormesta och Universitetet genom utvecklade gång- och cykelvägar. Dom som bor och kommer att bo i Mark är till största del barnfamiljer där man behöver kunna ta sig till arbete och skola genom både att cykla men även med buss. Detta kommer vara avgörande för om Mark som område kommer vara attraktivt framåt, för familjer att vilja bosätta sig där och kunna göra det utan att ha flera bilar. Mark har all möjlighet att bli ett attraktivt, lyckat område för både det lugna läget men också dess närhet till stad, bra skolor, universitet. Det enda som nu saknas är att koppla området samman med stan.

Översiktsplanen möjliggör för en utveckling som beskrivs ovan och ser det som angeläget att Mark knyts samman med övriga staden över tid.

Yttrandet föranleder inga ändringar.

Synpunkt 65

Det verkar som att ni vill stänga hela landsbygden norr om stan, och det trots att staden växer norrut. Hur ska vi kunna leva här utan förskola och skola? Tänk om.

Se bemötandet under Synpunkt 46, vilket bland annat beskriver intentioner som möjliggör för utveckling i den norra kommundelen.

Rynningeåsen

Synpunkt 43

Flytta ut Kristet center från deras lokaler mitt på Erynningeåsen där de flyttade in 2003, dvs långt innan området såg ut som det gör idag med bostäder. Låt Friskis och Svettis istället flytta in i lokalerna så får Norr/Rynningeåsen ett lättillgängligt gym för alla.

Synpunkten är noterad, men är inte möjlig att hantera inom ramen för den fysiska planeringen inom kommunen. Ett gym finns dessutom i lokaler intill Lidl.

Stora Mellösa

Synpunkt 35

En privatperson lyfter att det inte finns något väderskydd vid ICA i Stora mellösa för att ta bussen till Örebro och önskar att detta ses över. Synpunktslämnare ser på planen som omfattande men saknar östernärke. Det vi saknar är ett väderskydd (busskur) vid ICA när vi skall åka till Örebro. Vi har inget skydd när det blåser, snöar eller regnar. Tänk er själva att gå på bussen blöt och frusen. Jag är med i PRO, trafikombud och KPR (kommunala pensionärsrådet). Jag får ständigt samtal från medlemmar och andra som undrar varför inte vi får något här i Stora Mellösa. Alla läser i NA hur ni lägger pengar på ex citylinjen, otroligt mycket pengar. Vad vi vill ha ett väderskydd (busskur).

Översiktsplanen beskriver kommunens syn på både möjligheterna till utveckling i Östernärke samt värden som ska bevaras. Det rör många områden, exempelvis orternas behov och möjligheter till utveckling, naturområden och friluftsliv, bebyggelseutveckling på landsbygden, jordbrukslandskapens värden. Tillsammans ger det en helhetsbild över hur kommunens ser på utvecklingen i Östernärke över tid.

Synpunkten om behov av ett väderskydd vid busshållplats är inte en fråga som hanteras inom ramen för översiktsplanen, men har noterats.

Sveaparken

Synpunkt 34

Hej, jag önskar mycket bättre belysning i Sveaparken- längst ån och vid lekplatsen. Det är väldigt mörkt och obehagligt att gå genom parken, otryggt. Man tittar sig ständig över axeln. Belysningen i Oscarsparken mot OP skola är toppen, där känner man sig trygg när man vistas. Liknande belysning vill kommuninvånare ha i Sveaparken. Man vill känna sig trygg!

Översiktsplanen beskriver hur våra gemensamma stadsmiljöer bör utformas bland annat utifrån ett trygghetsperspektiv och ska vägleda i senare skede av samhällsbyggnadsprocessen i frågor som rör belysning. Synpunkten är noterad men frågor på denna detaljeringsnivå hanteras inte inom ramen för en översiktsplan.

Törsjö/Mosås

Synpunkt 112

Vår fastighet, Törsjö 5:26, är i förslaget utpekad som del av utbyggnadsområde för i huvudsak transportintensiva verksamheter samt markerad inom verksamhetsområde Törsjö V. Vi motsätter oss detta. Fastigheten utgör en privatbostad, och detsamma gäller även angränsande bostadsfastigheter. Att inkludera befintliga bostäder i ett sådant utbyggnadsområde framstår som olämpligt. Det finns även starka kulturmiljöskäl mot den föreslagna markanvändningen. Vårt hus är en äldre disponentvilla kopplad till det tidigare tegelbruket i Mosås och är kulturmiljöinventerad med värdenivå blå, det vill säga särskilt värdefull byggnad/område. Detta bör enligt vår mening väga tungt i bedömningen och tala emot att fastigheten pekas ut för verksamhetsändamål av denna typ.

Vidare finns betydande naturvärden i och omkring fastigheten. Området hyser ett rikt fågel- och djurliv. Under förra våren observerade vi exempelvis tre olika arter av hackspett inom loppet av två veckor. Vi har även haft en hornugglefamilj på fastigheten under över en månad. Björktrastar nyttjar vår fruktträdgård och våra bärbuskar i stora flockar, och vissa somrar förekommer även mycket grodor, sannolikt med koppling till det närliggande området väster om fastigheten, vilket i översiktsplanen pekas ut som grön värdekärna – kommunalt värdefullt område, delvis med inslag av våtmark. Under vintern hade vi dessutom besök av en lofamilj under en hel kväll. Sammantaget visar detta att fastigheten och dess närmiljö har tydliga kvaliteter kopplade till biologisk mångfald och ekologiska samband.

Mot denna bakgrund ifrågasätter vi starkt att fastigheten samtidigt pekas ut för transportintensiva verksamheter. Det framstår som svårt att förena med såväl

befintlig bostadsanvändning som kulturmiljövärden och de naturvärden som finns på platsen och i direkt anslutning till fastigheten.

Angående det utpekade utbyggnadsområdet för verksamheter som fastigheten Törsjö 5:26 ligger inom är gränsdragningen schematisk, och en utveckling som är utpekad i översiktsplanen ska ske med hänsyn till platsens förutsättningar. Ytan för utbyggnadsområde verksamheter kompletteras med ett tydliggörande kring tolkning av gränserna. Att ett område anges för utveckling innebär att det bedöms finnas en potential till utveckling, men att en utveckling verkligen sker hänger samman med fastighetsägarens önskan och initiativ. Ett nästkommande steg skulle i så fall vara detaljplanering där förutsättningarna för utveckling utreds vidare med hänsyn till exempelvis natur- och kulturvärden samt befintliga bostäder.

Väster

Synpunkt 12

Bättre belysning på väster. När man går från centralen förbi karlaparken kan 50% av all gatubelysning va släckta/trasiga. Göra ett fartgupp på hertig Karls allé vid karla parken, det ligger en förskola precis bredvid, en förskola på andra sidan parken, och 2 lekparkar, det är många barnfamiljer och djur i området, inte många som kör i 50 på den sträckan. Man hör hela dagarna hur bilar susar förbi alldeles för snabbt. Bara en tidsfråga innan ett barn blir påkörd och dör. Dags att göra något åt det innan det händer.

Synpunkterna är i linje med översiktsplanens intentioner. Översiktsplanen beskriver hur våra gemensamma stadsmiljöer bör utformas bland annat utifrån ett trygghetsperspektiv och ska vägleda i senare skede av samhällsbyggnadsprocessen i frågor som rör bland annat belysning. Om kommunen skulle arbeta med Hertig Karls allé och närliggande områden, bland annat utifrån det som berörs ovan, är översiktsplanens inriktningar och ställningstaganden vägledande. I temaområde för Mobilitet beskrivs exempelvis kommunens övergripande synsätt på trafik, vilka då blir vägledande.

Älvtomta och Haga centrum

Synpunkt 87

Vi anser att planprogrammet för Karlslundsgatan och Haga centrum ska tas bort helt från översikten. Det är dessutom ett, vid det här laget, gammalt planprogram som ter sig utdaterat.

Vi motsätter oss att det byggs bostäder (alltså nybyggnation) utmed Karlslundsgatan utanför vårt hus på Oxhagevägen 18. Detta av flera olika anledningar: Nybyggnation minskar de bostadsnära grönområden som finns. Dessa används för rekreation och om de minskas eller tas bort så minskar möjligheterna för rekreation. Färre grönområden ökar risken för ohälsa, alltså risk för betydande påverkan på hälsan. Grönområdena beskrivs i planprogrammet som en buffert. Det är precis vad de är: de finns där som ett skyddande grönområde för människor. De är naturens egna "lungor". Tvärtom, dessa grönområden borde utvecklas. Varför inte odla fruktträd, bärbuskar och andra växter, som en liten botanisk trädgård? Lekplatsen som finns bakom vårt hus är viktig för området alla barn. Om den försvinner eller blir mindre förlorar barnen en lekplats och det finns ingen annan i närheten för området barn. Det är inte långt till Karlslundsgatan från vårt hus. Om man bygger nytt mellan gatan och vårt hus kommer det att bli det väldigt trångt (för alla). Om det byggs

flervåningshus utanför vårt hus så innebär det ökad insyn i vårt hus och minskad intimitet i trädgården. Det vill vi verkligen inte. Om trafiken i vårt område ökar minskar områdets barnvänlighet och överhuvudtaget trivseln i området. Vi tycker att det är bättre att utveckla Haga centrum, som är en naturlig mötesplats. Nya butiker kan konkurrera med Haga centrum. Om Karlslundsgatan smalnas av kommer utryckningsfordon att få det svårare att passera (snabbt).

Översiktsplanen baserar sin inriktning för Karlslundsgatan och områdena runt Haga centrum på ett tidigare politiskt beslutat planprogram. Bedömningen som har gjorts är att intentionerna i planprogrammet fortfarande är relevanta att ha som utgångspunkt vid eventuell framtida utveckling och planläggning. Det är av stor vikt att ny bebyggelse och andra förändringar förhåller sig väl till det som redan är på plats. Ställningstaganden kring det finns på flera ställen i översiktsplanen (och planprogrammet), exempelvis i temaområde Livsmiljöer. I de fall där ett planarbete påbörjas kommer översiktsplanen vara vägledande och det kommer att vara möjligt att inkomma med synpunkter under de lagstadgade samråd som sker vid planläggning. Det bör också föras fram att en översiktsplan har ett långt tidsperspektiv och endast anger möjligheten till utveckling, inte att den ska ske. Detaljerna såsom förhållandet mellan byggnader, gatubredder, våningsantal med mera prövas i detaljplanen. Genomförandet är därtill knutet till fastighetsägarens vilja på den aktuella fastigheten.

Synpunkt 115

Härmed anför synpunkter samt formellt bestridande av det föreslagna byggprojektet "Moe 908/2025" i enlighet med bifogade handlingar. Bestridandet grundas på de omständigheter som framgår av handlingarna samt den bifogade namninsamlingen i bilaga 1.

Vi lämnar härmed ett formellt bestridande av Örebro kommuns förslag avseende planprogrammet för Karlslundsgatan och Haga centrum. "Stadsbyggnad Örebro 2009- 12-11". Namninsamling från husägare i Älvtomta/Haga villaområdet (se bilaga 1). I bilaga 2 återfinns utdrag ur Örebro kommuns förslag gällande bebyggelse och förändringar som vi bestrider, se markerade områden som visar de delar av förslag som vi bestrider helt. Härmed bestrider vi kraftfullt all föreslagen byggnation eller förändring inom de markerade grönområdena i direkt anslutning till villaområdet (se bilaga 2). "bostäder 4-5 vån, hänsynsfullt placerad", "Bostäder 2-3 vån, inslag av park", småskalig verksamhet". Vi motsätter oss uppförandet av höghus på eller i anslutning till våra befintliga grönområden. (Se bilaga 2 för markerade delar) Vi motsätter oss en ökning av trafikbelastningen i området, då detta bedöms medföra försämrad boendemiljö och ökad säkerhetsrisk. Vi vill värna och bevara våra grönområden som utgör en viktig del av områdets karaktär och naturmiljö. Vi ser dock positivt på en förnyad park då den (S.13) nuvarande parken inte upplevs som barnvänlig. Vi bedömer att planerad bebyggelse kommer att leda till värdeminskning av befintliga villor, samt att en hänsynsfull placering av höghus i relation till (eller småskalig verksamhet) närliggande tomter inte är möjlig utan att inskränka insynen hos villaägarna.

Översiktsplanen har utgått från planprogrammet och anger enbart en möjlighet till utveckling. Om så sker ska det ske på ett sätt som tar hänsyn till befintliga bostäder och stadsmiljöerna i stort. Det finns ställningstaganden i planen som ska säkerställa att så sker. Dessa finns bl. a. i temaområde Livsmiljöer och i den del i kartan som beskriver stadsdelarna karaktärsdrag och möjligheter till utveckling. De principer för trafikplanering tar också höjd för att även

uttrycksfordon ska kunna tas sig fram i staden, även när gaturummen förändras. Se även bemötandet under Synpunkt 87.

Synpunkt 53

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Översiktsplanen har utgått från planprogrammet och anger enbart en möjlighet till utveckling. Om så sker ska det ske på ett sätt som tar hänsyn till befintliga bostäder och stadsmiljöerna i stort. Det finns ställningstaganden i planen som ska säkerställa att så sker. Dessa finns bl. a i temaområde Livsmiljöer och i den del i kartan som beskriver stadsdelarna karaktärsdrag och möjligheter till utveckling. De principer för trafikplanering tar också höjd för att även uttrycksfordon ska kunna tas sig fram i staden, även när gaturummen förändras. Se även bemötandet under Synpunkt 87.

Synpunkt 102

Tack för en fin översiktsplan. Jag tycker cykelväg och verkan för att slå ihop vintrosa/lanna - Örebro/(adolfsberg är väldigt viktig. Vi alla i Granhammar, bäck, hässelkulla och loviseholm är fina byar med närheten till vintrosa kyrka m.m. Vi har barn som går i adolfsbergsskola. Vi bedriver verksamheter och utvecklar vårt fina område. Med denna så kan vi bidra till ökad tillgänglighet, idag är gamla E18 ett stort hinder för barn, hästar, hundar och cyklister. Bilar i högfart passerar och visar inte alltid hänsyn.

Synpunkten är i linje med översiktsplanen.

Synpunkt 90

För att staden ska kunna fungera måste även bilar inkluderas i framtiden. Det måste finnas utrymme för genomfartsleder, inte bara stadsgator. Ur miljösynpunkt är dagens politik helt förkastlig med alla onödiga start och stopp i trafiken. Bilen kommer alltid att finnas med olika bränslealternativ så ta bort hatstämpeln mot bilar och inkludera dom istället för att förtäta staden

Örebro kommun arbetar aktivt för att möjliggöra för att fler ska kunna nyttja hållbara transporter, ur både miljö- och hälsoperspektiv. Samtidigt finns ett fortsatt behov av bilen som färdmedel, särskilt på landsbygden. Yttrandet föranleder inga ändringar.

Synpunkt 29

Jag vet att BRT är omtalat, men kan vi fortsätta arbeta för minskad biltrafik och öka hållbara resvanor i stället? Centralstationen och andra strategiska noder behöver fler och säkrare cykelställ. Varför är Tullängsgymnasiets lastbilar vid ett av kommunens mest attraktiva områden? Cykellänken mellan Väster och Öster behöver förbättras. Bredda tunneln så man kan cykla åt båda hållen.

Från södra Macdonalds till motorvägen är det extremt överdimensionerat. Varför inte minska gatan och därmed sänka hastigheten. Detta skulle också möjliggöra ihopbyggande mellan Aspholmen och värsta stadsdelarna.

Öppna innergårdar alla dagar i veckan. Inga gate way communitys i min stad! Parker är viktiga men anpassas främst för barn, tänk på parker för ungdomar, nischade grupper, kanske en yta för fordonsintreseerade? Kontorsparker etc. Högre krav på arkitektur. Verksamheter som etablerar sig i kommunen behöver ställas högre krav på gestaltning och gröna miljöer för de som arbetar. Att arbeta industri ska innebära att man på rasten kan gå ut och se grönt. 3/30/300? Det finns en enorm rasism mellan Lundby och Vivalla. Bygg ihop ytorna bättre. Barnen bits inte alla vill bara väl! Bolundsängen är ett misslyckande. Hur tänkte DP när man planlagde byggnader som en mur mot Vivalla? Segregation är en sak, men att fysiskt och mentalt segregera dem känns kontraproduktivt. Blanda bebyggelse, inga nya stora områden med vita radhus som vid Ormesta.

Pendlarparkeringar vid slutet av BRT.

Vid Brickebacken nära kunskapsskolan finns en tunnel nära diskgolfbanan, gör den mer trygg.

Sluta med era utvecklingsprogram, de är inte förankrade med oss invånare!

Gatuskyltar borde tillåta bilar att stå på gatan alla dagar i veckan när det inte snöar, varför finns ens gatuparkering när parkeringsfickorna i ladugårdängen ändå inte plogas.

Gör vattnet längst Svartån mer tillgänglig, kolonilotterna har hemiska staket som skapar otrygghet.

Kolonilotter är bra, men både deras trädgårdar som det yttre behöver kännas och se bra ut. Saknar Tybblebron men BRT har gjort området fint ändå!
Vad hände med Stortorget, är det ett torg för invånarna eller en nattklubb för näringslivet? Hyr de ytorna och hur används pengarna?

Mer kullersten och äldre stil där äldre bebyggelse finns. Gestaltning är en viktig fråga för många! Bevara slottsbrons karaktär, det bästa med slottsparken är det lugn och den historia den ger. Synd att fisktorget inte byggde vidare på den äldre stilen men bra att ytan aktiverades. De kreativa vattenparkerna är roligt, uppskattar mikroparken vid blackstone.

Adolfsberg har en väg mot Marieberg som är rätt skadad. Bra att det byggts om där.

Varför byggdes Friskis och svettis och coop med så låg bebyggelse, en miss att det inte byggdes i likande stil och med byggnader ovanför verksamheterna. Järnvägsstationen skulle behöva utvecklas.

Lillån på norr är tråkig, stängslet skapar ett avstånd från vattnet, trots kvalitén märker man inte av värdena där.

Synpunkten är i linje med översiktsplanen gällande att arbeta för att öka hållbara resvanor. På samma sätt har synpunkterna kring öppna innergårdar noterats men hanteras inte inom ramen för översiktsplanen. Detsamma gäller för synpunkterna gällande tillgänglighet till grönska under arbetsdagen och att Vivalla ska integreras med närliggande stadsdelar och tillföra välkommande entréer, som alla är i linje med översiktsplanen.

Trygghetsaspekten, som lyfts i synpunkten, behöver lyftas upp i stort vid gestaltning av en plats, även om frågan om den specifika tunneln inte hanteras inom ramen för översiktsplanen. Synpunkten om gatuskyltning har liksom noterats.

Att göra Svartån mer tillgänglig är i linje med översiktsplanen. Dock är staketet till kolonilotterna inte en fråga som hanteras inom ramen för översiktsplanen.

Synpunkten kring Stortorget är noterad och bedömningen är att översiktsplanen såsom den nu är formulerad kan vara ett gott stöd vid eventuell utveckling av torget i ett senare skede av samhällsbyggnadsprocessen, men utformningen av specifika platser såsom Stortorget, fisktorget och Slottsbron hanteras alltid senare i samhällsbyggnadsprocessen.

Våningshöjder och andra gestaltningsmässiga frågor styrs inte av översiktsplanen, även om den är vägledande för efterkommande steg i samhällsbyggnadsprocessen.

Synpunkt 13

Vart är planen om att fixa trafiken? Vi har den sämsta trafiken i hela Sverige och ni verkar inte ha med det alls i planeringen? Alla vi som jobbar på industri utanför Örebro ska inte vi kunna bo i Örebro för att det är omöjligt att äga en bil i

Örebro. Örebro får inte korka igen motorvägen, inser ni inte att ni förstör hela Sveriges infrastruktur när ni gör så. Och alla olyckor som sker på grund av att ni prioriterar bort bil trafiken. Det måste ju finnas lösningar där både bussar, cyklar och bilar finns med i planeringen. Jag cyklar och åker buss mycket också men just nu så tycker jag varken bil, buss eller cykel är bra i Örebro. Jag vet hur många som helst som flyttar från Örebro just för att trafiken gör det omöjligt att bo här. Är det verkligen så ni vill ha det? Att alla som älskar att bo i Örebro tvingas flytta för att Örebro är så bil fientligt att det blir omöjligt att bo här. Elbilar är ju fortfarande på uppgång och att då fortfarande se bilar som något som ni ska förstöra för gör ju bara att mindre folk vill byta till elbil. Jag tycker det är så synd att det har blivit såhär. Jag älskar att bo i Örebro och har gjort det hela livet. Men jag funderar snart på att flytta för att det är så svårt att leva här. Det tar över en timme att ta sig från väst till öst med bil. Jag måste ha bil för mitt jobb och för att kunna ta mig till mina föräldrar på landet. Förtjänar jag inte också att ni jobbar för att jag ska få ha det bra här. Inte att ni i varje chans ni får försöker förstöra för mig. Snälla fokusera på att förbättra biltrafiken i Örebro! Den är så ohållbar att jag inte vet hur det kunnat bli såhär. Snälla fortsätt inte förstöra min fina stad genom att göra oss med bil till en filmskurk. Vi förtjänar också att bo här och att ni väljer att satsa på oss också.

Inom ramen för översiktsplanen och den nyligen framtagna trafikstrategin beskriver och tar kommunen ställning till trafiken på en helhetsnivå där alla trafikslag hanteras utifrån förutsättningar att åstadkomma en hållbar utveckling för kommunen och hela regionen. I helheten har bilen en viktig roll, särskilt för dem som inte har möjlighet att nå målpunkter med andra trafikslag, men det är av stor vikt att andra trafikslag också prioriteras. Den helhetsbild som översiktsplanen ger beaktar och väger således all mobilitet. Synpunkten bedöms inte föranleda någon ändring i planen.

Synpunkt 14

Jag blir lite upprörd att se att ni tänker fortsätta prioritera bort biltrafiken när vi i dagsläget har det katastrofalt dåligt. Vi alla har inte möjligheten till att cykla och bussarna blir ju också bara sämre och sämre. Dom flesta i Örebro har fortfarande minst en bil i hushållet och att då helt prioritera bort att dessa ens existerar känns ledsamt. Biltrafiken är helt ohållbar och jag hade hoppas på att ni i alla fall skulle uppmärksamma detta men ni har valt att fortsätta köra staden i marken och tvinga folk att flytta för att bil logistiken är ohållbar. Skulle ni skicka ut en enkät där folk som bor i Örebro fick svara på hur dåligt de tycker trafiken är så skulle ni så att det är helt orimligt ohållbart. Snälla tänk på alla och inte bara så att ni ser bra ut i textboken. Snälla var realistiska. Cykel är bra men testa själv att cykla 4mil till jobbet så får du se hur kul det är. Varför fortsätter ni förstöra vår fina stad genom att göra den obeboeliga. Om ni vill satsa på miljön så finns det massor att sätt att göra båda. Satsa på elbilar och laddplatser. Minska tomgångskörningen eftersom det måste bidra med massor av miljöförroreningar eftersom alla står minst en timme i kö varje dag. Och alla olyckor som sker på grund att att alla blir stressade av att det är omöjligt att plantera körningen eftersom det kan ta 10 min eller över en timme. Ni har bara valt att se staden från er vinklade vy, snälla tänk på alla inte bara er själva och vad ni tycker ger fina nyhetsrubriker. Vi behöver verkligen en bättre trafik!!!

Se bemötandet under Synpunkt 13.

Synpunkt 24

Det var en intressant översiktsplan. Det är bland annat jättebra satsningar som görs på cykeltrafiken i staden. Jag har några synpunkter.
Inför en bilfri del av innerstaden i Örebro.

Förbättra kollektivtrafiken på landsbygden så att även de som bor där kan använda sig av ett hållbart resande.

I stort skulle jag önska att kommunen tar upp samtalet om när man egentligen behöver ta bilen. Jag upplever att många tar bilen när det till och med skulle vara smidigare med en lådcykel eller cykelvagn, t.ex. vid hämtning och lämning vid skola och förskola. Kan kommunen hyra ut lådcyklar fördelaktigt? Hur kan vi premiera vintercyklande? Inför en tävling och stöd i form av dubbdäck och service för vintercyklare. Något liknande initiativ fanns i Stockholm för några år sedan.

Synpunkten berör aspekter som handlar om mobiliteten som helhet och är i stort i linje med intentionerna i översiktsplanen att åstadkomma en effektiv och hållbar mobilitet i hela kommunen.

Synpunkt 25

Inga mera BRT PROJEKT

Se bemötande under synpunkt 13.

Synpunkt 73

Lägg ner BRT !

Se bemötande under synpunkt 13.

Synpunkt 32

Jag vill framföra ett önskemål om att Örebro kommun inför ett system med hyrcyklar med fasta stationer i stadskärnan och vid strategiska knutpunkter, exempelvis universitetet, resecentrum och större bostadsområden. Örebro är redan en av Sveriges bästa cykelstäder, med goda anslutningar mellan stadsdelar och ett välutbyggt cykelvägnät. Förutsättningarna för att ta sig fram hållbart och smidigt är mycket goda. Samtidigt är cykelstölder ett stort och växande problem, vilket gör att många drar sig för att äga en cykel eller tvingas lägga stora summor på att ersätta stulna cyklar. Ett system med hyrcyklar — liknande Styr & Ställ i Göteborg och Mölndal — skulle vara ett kostnadseffektivt och inkluderande komplement till dagens mobilitetslösningar. Det skulle:

- ge fler möjlighet att cykla även om man inte har råd att köpa en egen cykel
- minska beroendet av el-scootrar, som inte ger samma folkhälsoeffekt
- skapa ett tryggt och tillgängligt alternativ för både boende, studenter och besökare
- stärka kopplingen mellan Örebro universitet och stadskärnan genom ett enkelt, snabbt och hållbart transportval.

Hyrcyklar är en relativt liten investering i relation till den samhällsnytta de skapar, både i form av minskad biltrafik, bättre folkhälsa och ökad tillgänglighet. Jag hoppas därför att kommunen överväger att inkludera ett hyrcykelsystem i den nya

översiktsplanen som en del av Örebros fortsatta utveckling som hållbar och framåtblickande cykelstad.

Synpunkterna, om än relevanta, är alltför detaljerade för översiktsplanen. De är dock i allt väsentligt i linje med intentionerna i plan samt med kommunens trafikstrategi.

Synpunkt 36

Jag skulle vilja påpeka att väldigt många är intresserade och angelägna om det positiva med bra cykelvägar till och från Örebro stadskärna och för att minska bilåkandet tex. vid arbetspendling m.m. Även för oss som bor en bit utanför stadskärnan, i alla väder sträck runt Örebro. Till exempel det positiva med att färdigställa cykelbanan från Garphyttan, Vintrosa, Latorp, Gräve och Lindbacka skulle medföra, med mindre miljöpåverkan och biltrafik för Örebro innerstad. 2014 hade vi i Lindbacka en namninsamling, där vi frågade passerande på cykelbanan, hur de utnyttjade cykelvägen (ärende nummer Sam 336/2014). Jag och många var då och är fortfarande oförstående till att cykelvägen är asfalterad från Vintrosa och Garphyttan, men att asfalten avslutas innan du når Örebro. Vi såg då också att många nyttjade cykelbanan för arbetspendling. Sträckan från bron över Svartån vid Karlslundsfallen in mot Örebro saknar asfalt och består av grus. Asfalt bidrar till ökad tillgänglighet, underlättar för vinterväghållning och inget annat alternativ, tex. grus stenmjöl kan konkurrera med asfalt vid cykelpendling.

Synpunkten beaktar en viktig aspekt som rör möjligheten att utnyttja den befintliga cykelväginfrastrukturen och bör övervägas inom ramen för verksamheter som rör andra delar av kommunen än översiktsplanen. Synpunkten kommer att delges berörd enhet.

Synpunkt 50

Örebro måste prioritera rätt: Normalladdning först och med rimliga villkor. Örebro står inför ett strategiskt vägval i elektrifieringen av transportsektorn. Frågan är inte om laddinfrastruktur ska byggas, utan hur den ska byggas klokt, rättvist och långsiktigt hållbart. Normalladdning ska vara grunden i Örebros publika laddstrategi och arrendavgifterna måste hållas låga för att möjliggöra investeringar.

1. Elektrifieringen är en vardagsfråga. De flesta resor är vardagsresor och de flesta bilar står parkerade längre än de laddar. Det är därför normalladdning i bostadsnära miljöer, vid handel och service, idrotts- och fritidsmiljöer samt där människor bor är avgörande för om omställningen blir inkluderande. Snabbladdning behövs, men ska vara ett komplement längs större trafikleder. Stadens ryggrad är normalladdning.

2. Klimatomställningen måste vara möjlig för alla. Alla invånare har inte:

- Egen uppfart
- Garage
- Bostadsrättsförening med laddmöjlighet
 - o Publik normalladdning i bostadsnära lägen är därför en förutsättning för att klimatomställningen ska vara socialt rättvis. Om laddning koncentreras till högeffektshubbar riskerar kommunen att skapa en omställning för några, men inte för alla.

3. Ekonomiskt ansvar kräver effektkloshet Högeffektsladdning:

- Kräver stora nätförstärkningar
- Binder hög effekt i elnätet
- Driver upp systemkostnader

Normalladdning:

- Är nätmässigt hållbar
- Möjliggör fler laddpunkter per anslutning
- Ger bättre geografisk spridning
- Är robust över tid Att bygga rätt från början är ekonomiskt ansvarsfullt.

4. Avgiftsnivån avgör om investeringar blir av En avgörande faktor för om privata aktörer investerar är villkoren för markupplåtelse. BioDriv Östs avtalsmall, som används av många kommuner, lyfter tydligt att avgiftsnivåerna bör sättas med hänsyn till:

- Kommunens klimatmål
- Investeringskalkylens känslighet
- Behovet av att stimulera utbyggnad

Flera kommuner har därför valt symboliska eller mycket låga arrendavgifter, just för att laddinfrastruktur är en klimatåtgärd och samhällsinvestering. Höga arrenden leder till:

- Färre etableringar
- Högre laddpriser för invånare
- Långsammare utbyggnad

Vill Örebro att marknaden ska bära investeringen måste kommunen säkerställa att arrendavgifterna inte urholkar kalkylen. Det är bättre med låg avgift och fler laddpunkter än hög avgift och utebliven etablering.

Kommunens roll: sätt riktningen, möjliggör investering Örebro behöver:

- Tydligt prioritera normalladdning i stadsmiljö
- Säkerställa långsiktiga avtal (10–15 år)
- Hålla arrendavgifter på en nivå som främjar investering
- Skapa transparens och förutsägbarhet Kommunens ansvar är att styra strukturen, inte att försvåra den genom kortsiktiga intäktskrav.

Ett strategiskt vägval En vardagsnära, inkluderande och nätmässigt hållbar struktur där:

1. Normalladdning är basen.
2. Snabbladdning kompletterar.
3. Arrendavgifterna är låga nog för att möjliggöra investering. Detta är det mest ansvarsfulla valet ekonomiskt, klimatomässigt och socialt.

Synpunkten lyfter behovet av att prioritera normalladdning, skapa socialt inkluderande lösningar och säkerställa goda förutsättningar för investeringar genom långsiktiga avtal och rimliga arrendevillkor. Synpunkterna ligger i linje med flera strategiska frågor som översiktsplanen hanterar och kommer att beaktas i det fortsatta arbetet med kommunens inriktning för laddinfrastruktur.

Synpunkt 74

Området från Ormesta-Mark-Stortorp-Hidingsta saknar idag kollektivtrafik helt och någon säker cykelväg existerar inte. Enligt Trafikverkets bedömning har vägen den absolut lägsta säkerhetsklassningen - smal, ingen vägren, hög hastighet och skymda kurvor. Jag vill se att landsbygden kan fortsätta vara levande och därmed möjlig att bo i både för barnfamiljer, unga vuxna/gymnasieelever och äldre - vilket innebär att de behöver tillgång till kollektivtrafik (vilket är regionens ansvar) men här kan ni också framföra de stora behov som finns (buss 824 var den med högst antal resande som togs bort helt utan att minska antalet turer). Det är dax att åter få tillbaka buss för området för att få en rimlig ekonomi och nå klimat/miljömål.

Örebro kommun ser gärna att kollektivtrafiken byggs ut och omfattar så många områden som möjligt inom kommunen. I översiktsplanen betonas vikten av de redan befintliga stråken med kollektivtrafik samt några som bedöms som särskilt angelägna att de tillkommer. De utgörs av stråken mellan Odensbacken och Hampetorp respektive Brevens bruk. Yttrandet föranleder ingen ändring i översiktsplanen.

Synpunkt 75

Området Mark-Stortorp-Hidingsta saknar helt en säker cykelväg till Örebro. En viss del finns i banvallen genom Mark ner till Universitetet men denna saknar belysning (varpå skolnämnden beviljar skolskjuts trots nära skola = stor kostnad). Men cykelvägen behöver fortsätta även efter Mark och behöver gå vidare till alla de befintliga hus och gårdar mot Stortorp och Hidingsta men även till de många nybyggnationer som görs och tomter som säljs, inte bara privat utan även av kommunen i området. Även naturområdet Ormesta fritidsområde (tror jag det heter) är otillgängligt att nå för cyklister. Vägen saknar helt vägren och har enligt trafikverket lägsta säkerhetsklass med smaltväg, hög hastighet och skymda kurvor. En cykelbana som inkluderar området Stortorp- Hidingsta- Fällersta och ansluter sedan till den redan gjorda cykelbanan i Almbro för vidare in till Örebro vore smart och inkluderande men så klart även miljö- och klimatmässigt väldigt positivt (+ hälsofrämjande rörelse).

En cykelväg som knyter samman Örebro med Hidingsta samt mellan Hidingsta och Almbro skulle bidra med möjligheter till hållbar mobilitet inom aktuellt område. I dagsläget bedömer Örebro kommun att det är mer prioriterat att cykelvägar byggs ut mellan de större tätorterna i kommunen samt till Kumla, varför det lyfts fram i översiktsplanen. I ett längre tidsperspektiv och om det bedöms som rimligt av Region Örebro län utifrån bl. a. befolkningsunderlag, kan möjligen cykelvägar i området bli aktuellt. I takt med att Mark byggs ut kommer området att anslutas till övriga Örebro med bl. a. gång- och cykelväg. Yttrandet föranleder ingen ändring i översiktsplanen.

Synpunkt 23

Ett spel för galleriet. Varför skulle det vara till någon nytta när en namninsamling om el busslinjen inte ens godkändes som ett tyckande utan bara nonchalerades. Fake demokrati.

Översiktsplanen är politiskt beslutad av de folkevalda kommunala politikerna, från initiering till en ny översiktsplan, framtagandet av den, och antagandet av den är del av den juridiska och politiska processen. Likaså är de perioder då förslag till ny översiktsplan ställs ut. För att se vilka ändringar som gjorts mellan samråd och granskning se Samrådsredogörelsen bland

Bilagor och planeringsunderlag, där alla ändringar finns redovisade och många av de ändringarna är till följd av inkomna synpunkter under samrådet.

Förutom att Översiktsplanen formas av folkvalda politiker på lokalnivå och av andra aktörer genom synpunkter, så finns det nationella och globala mål som sätter grunderna för hur den långsiktiga planeringen ska utföras. Översiktsplanen är alltså en produkt som är sammanvägd av dessa olika faktorer, för att kunna uppnå en hållbar utveckling av kommunens mark och vatten.

Synpunkt 61

Har lite idéer om att vi är intresserade av kollektivboende för seniorer främst kanske i CVområdet. Det kan även finnas andra åldrar Hyresrätter framförallt. Vi är flera intressenter. Ett bra sätt att få människor att klara sig på egen hand motverka ensamhet. Jag har samtalat Peder Hallkvist Stadsarkitekt . ÖBO kommer också kontaktas om detta. Hoppas idén ses som positiv och det är säkert många som är intresserade. Kan bilda intressegrupp fast har ingen erfarenhet.

Örebro kommun ser positivt på en variation i bostadsutbudet även om den specifika utformningen och gestaltningen hanteras i ett senare skede av samhällsbyggnadsprocessen.

Synpunkt 81

Kort sammanfattande förslag i detta yttrande:

Redovisa tydliga och starka ambitioner för att stärka och utveckla lokala centrum i Rosta, Markbacken och Baronbackarna och andra "liknande" områden/centrum.

Skriv in ett demokratiperspektiv i översiktsplanen där bland annat inriktningen ska vara att mötesplatser som demokratiska arenor ska finnas i de lokala centrumen för att stärka demokratin men också för att bidra till lokal aktivitet och ökad lokala service.

Det är ju ett mycket omfattande material och underlagen tar upp väldigt många och skiftande områden (hela materialet omfattar ju över 5 000 sidor). Det kan förstås diskuteras hur detaljerad och omfattande en ÖPL bör vara liksom vilka ämnen som måste ingå för att uppfylla lagkraven. Men jag har valt de "ramar" som ni valt.

Jag måste också ta upp att materialet är väldigt svåröverblickbart – jag skriver (se nedan) att förslaget är för otydligt eller svagt. Jag ska medge att det finns en risk att jag missat några skrivningar även om jag sökt ganska ordentligt. Min kapacitet/förmåga har bara räckt till att ta upp några av frågor/ämnen som jag borde tagit med.

Lokala centrum - mötesplatser

I kommunens trafikstrategi finns en "Övergripande strategisk inriktning". Där skrivs bland annat "Mest hållbart är om vi genom rumslig närhet och digital tillgänglighet kan göra att behovet av längre fysiska förflyttningar minskar." Det borde innebära en stark och tydlig inriktning på "rumslig närhet" i översiktsplanen. Dessvärre har jag svårt att hitta detta (möjligen med undantag av den förtätning som föreslås). En tydlig inriktning borde vara stöd och stimulans till lokala aktiviteter och service kanske framförallt i de lokala centrum som redan

finns på gångavstånd för en stor del av centralortens invånare. Det finns också en rad andra skäl att satsa på det lokala utbudet – ett är det självklara att många har svårigheter att röra sig långa sträckor av fysiska eller ekonomiska skäl. Ett bra lokalt utbud av aktiviteter och mötesplatser kan också starkt bidra till ökad trygghet och möjligheter till inflytande i ”det egna” området. Det kan stärka både demokratin och krisberedskapen.

Men dessvärre är det uppenbart att den lokala utvecklingen av mötesplatser och service inte är en del av inriktningen i översiktsplanen. Jag kan inte hitta en enda tydlig inriktning som pekar åt det hållet. Det är också en uppenbar otydlighet vad översiktsplanen menar med olika ”utpekanden”. Det används begrepp som lokala kärnor, lokala centrumbildningar, stadsdelscentrum och servicenoder men det går inte att läsa ut vad det, till exempel, innebär för Rosta, Markbacken eller Baronbackarna. (jag har inte haft tid/förmåga) att söka på alla de lokala centrum som är utpekade som ”servicenod” eller ”lokal centrumbildning” eller ”lokal kärna”

Jag bifogar tre kartor som jag hittat och som pekar ut lokala och kommunala kärnor, lokala centrumbildningar och servicenoder. Jag tycker inte dessa skapar någon tydlighet. Det finns t ex inga ”lokala kärnor” utpekade i centralorten samtidigt som följande skrivning finns ”Det bör finnas förskola i alla lokala kärnor och stadsdelar” (sid 133 i den sk textdelen). Stadsdelar är ju inte definierat och därför är det väl väldigt oklart vad det betyder för centralorten. I avsnittet ”Sammanhållen stad” som jag hittade nånstans... finns följande: ”För att den sammanhålla staden ska fungera är det viktigt att lokal service gynnas och utvecklas. Örebro har fler större stadsdelscentrum (servicenoder i kartan) och de är av stor betydelse för vardagslivet i staden vad gäller tillgång till både offentlig och kommersiell service. De ska vara lättillgängliga med hållbara trafikslag och det ska finnas en variation av bostadsalternativ i deras närhet. Mindre centrumbildningar (servicenoder i kartan) har betydelse för vardagslivet i närområdet. I takt med en växande stad kan nya stadsdelscentrum behöva utvecklas för att åstadkomma vardaglig närhet. Liksom de befintliga, pekas tänkbara framtida ut i kartan.”

Det går inte tydligt att läsa ut vad som definieras som ”större stadsdelscentrum” och vad det i så fall innebär och om de ska behandlas annorlunda än ”Mindre centrumbildningar”. Jag uppfattar att såväl ”större stadsdelscentrum” som ”mindre centrumbildningar” pekas ut på samma karta som ”servicenoder” men det framgår inte vilka som är det ena eller det andra.

Jag har valt att läsa om Rosta, Markbacken och Baronbackarna. I texten går det att utläsa några skillnader som nog är svåra att förklara men som kanske kommer att ha betydelse.

Rosta beskrivs som ett område som tycks uppfylla kravet på ”variation av bostadsalternativ”. Den som skrivit har helt enkelt inkluderat ett större område, dvs både söder och norr om Hagagatan. Markbacken (bara söder om Ekersvägen) och Baronbackarna (bara norr om Hjalmar Bergmans väg) beskrivs däremot som mer ensidiga eftersom endast hyreslägenheterna anses ingå. Alla

områdena har centrum som ligger nära såväl hyreslägenheter som villor och även bostadsrätter. Centrumen i Rosta, Markbacken och Baronbackarna ligger intill Hagagatan, Ekersvägen och Hjalmar Bergmans väg.

I beskrivningen (?) av Rosta och Baronbackarna skrivs ” Verksamhetslokaler ska värnas och centrumfunktioner ska om möjligt stärkas”. Men för Markbacken finns inte ens en sådan motsvarande ambition uttryckt. Jag har sett att Markbackens centrum i en annan handling (Arkivhandling kartdelen Mark- och vatten”, sid 62) utpekats som lämpligt för pendlarparkeringar(!) kanske ska översiktsplanen läsas så att det är pendlarparkeringar som ska prioriteras i Markbacken centrum.

Jag läser detta som mycket svaga ambitioner för Rosta och Baronbackarna centrum och inga alls för Markbacken (förutom då möjligen pendlarparkering som förstås är en helt annan sak än att stärka centrum.)

Betydligt tydligare skrivs (t ex) om Stora Mellösa:

”Lokalt centrum för tätorten med omland

Plats för dagligvaruhandel och service. Kommersiella och offentliga servicefunktioner ska så långt det är möjligt samlas i/kring centrum.”
(Arkivhandling kartdelen Mark- och vatten”, sid 64)

Dessvärre (?) är det väl också så att handeln har förändrats och troligen kommer att förändras i en riktning som riskerar att missgynna de lokala centrumen. En liknande synpunkt framförde kommunstyrelsen i sitt yttrande över samrådsförslaget där KS ansåg ”att översiktsplanen ger en alltför idealiserad och oralistisk bild av sällanköpshandelns och övrig serviceverksamhets förutsättningar för etableringar.” Slutsatsen borde vara ett ännu starkare stöd för de lokala centrumen både för att bevara handel men också få in fler verksamheter. Ett exempel/förslag är de ”mötesplatser” som nämns på flera ställen i förslaget till översiktsplan, vilket är bra. Men det är väldigt oklart vad som avses och om kommunen har nån inriktning för placering och (delvis) innehållet i mötesplatserna. Mötesplatserna borde finnas, bland annat, i de lokala centrumen och innehållet breddas med folkrörelser/civilsamhället som en viktig del. Mötesplatserna borde kunna bli en viktig arena för demokratiskt arbete och demokratiska samtal.

Rättighetsperspektiv - Demokratiperspektiv

I förslaget till ÖPL lyfts fram ett rättighetsperspektiv men utan att nästan redovisa en enda rättighet som kan stärkas genom den fysiska planeringen. Det skulle kunna vara barnens/ungdomarnas rätt att ha tillgång till skola inom gångavstånd. Det skulle kunna vara äldres rätt till en matmöjlighet/matservering för äldre inom gångavstånd. Det skulle kunna vara rätten för alla till välskötta cykelvägar som leder till viktiga målpunkter (city...universitetet). Det skulle kunna vara rätten till en busshållplats inom 400 meter. Det skulle kunna vara allas rätt till grönområde/park inom gångavstånd (grönområden finns nämnt i allmänna termer som rättighet). Det borde vara rätten till boinflytande men det ordet hittar jag inte alls. Och självklart borde det vara allas rätt till en anständig bostad. Men inga konkreta rättigheter hittar jag som en inriktning i översiktsplanen. Boinflytande och hemlöshet hittar jag inte alls i ÖPL-förslaget.

Kanske kan skrivningen om grönområden ses som en rättighet även om den är ganska oprecis.

Det är lätt att läsa in att flera (inte alla) av ovanstående finns som ambitioner men alltså inte som rättigheter och därmed blir det väldigt konstigt att skriva om rättigheter. De rättigheter som är lätta att förknippa med fysiska planeringsinstrument är fastighetsägares (markägares) rättigheter att använda sin mark, t ex bygga stora (eller små) byggnader. Ett exempel på en rättighet som för allmänheten som kan regleras är väl rätten till allmän plats och det borde bli bättre – både hur allmän plats ges utrymme i (nya) detaljplaner, t ex i handelsområden/köpcentrum men också hur redan planlagda ”allmänna platser” verkligen är allmänna (den frågan är nämnd i nåt sammanhang om torg (?)).

Jag tycker begreppet rättigheter i det här sammanhanget leder tanken fel när inte rättigheterna kan (och kanske inte bör) konkretiseras. De flesta ”rättigheter” som konkret nämns i förslaget handlar ju om möjligheten att påverka. Istället bör demokratin/demokratiperspektivet lyftas fram. Alltså en process där alla kan vara med och bli delaktiga och att engagemang och demokratiska mötesplatser stöds och stimuleras. Till exempel kan det understrykas att alla lokala centrum/servicenoder/lokala kärnor ska ha en mötesplats för alla och där folkrörelser ges ett stort utrymme. (Jag hittar ordet demokrati på ett fåtal ställen i ÖPL-förslaget och ”nästan bara” i sammanhang där planen handlar om kultur. Ett starkt ”demokratiperspektiv” borde (i översiktsplanen) kunna motiveras genom att framhålla att vi gemensamt planerar den fysiska användningen av mark och vatten. Gemensamt gör vi de avvägningar mellan olika intressen som finns. Ett sånt förhållningssätt skulle kunna bidra till att stärka demokratin även om det i nuläget mest handlar om att bidra till att demokratin inte försvagas men det är väl snarast ett ytterligare skäl för att framhålla demokratin.

Även om jag är tveksam till den betoning som ÖPL-förslaget gör på begreppet ”rättighetsperspektiv” så är det ju möjligt att ha med båda perspektiven.

Avslutningsvis:

Jag hade tänkt skriva om betydligt mer men underlaget/förslaget är så komplicerat, dvs jag kan ju se de huvuddrag ni föreslår men för att förstå vad ni sammantaget skriver så behövs ganska omfattande sökande och kontroller i alla möjliga dokument och ”kartlager”. (Det har förstås också att göra med min egen förmåga).

Jag borde skrivit mer om ÖPL-förslagets konsekvenser för bostadsförsörjningen, några rader har jag skrivit. Men förstås går det att undra över vad denna skrivning innebär ”Bostadsprojekt i centralt belägna områden kan dock bära större kostnader än motsvarande projekt i mer perifera lägen.” (Hållbarhetsbedömningen, sid 22). Är det ett sätt att minska segregationen? Det finns också några andra skrivningar i samma avsnitt som noggrannare borde diskuteras.

Jag uppfattar att ÖPL-förslaget innebär en fortsatt satsning på city/innerstan och

handelsområdena Boglundsängen och Marieberg. Nog hade det varit rimligt att konsekvensbedöma detta, dvs vad betyder för (ex vis) de områden som jag nämnt tidigare. PBL: ”Kommunen ska i översiktsplanen redovisa planens väsentliga konsekvenser. Lag (2020:76)”.

På några ställen där jag citerat handlingar finns markerat en del ord med fetstil, det är mina markeringar.

Bilagor (kartor):

Lokala centrubildningar

Lokala och kommunala kärnor

Servicenoder

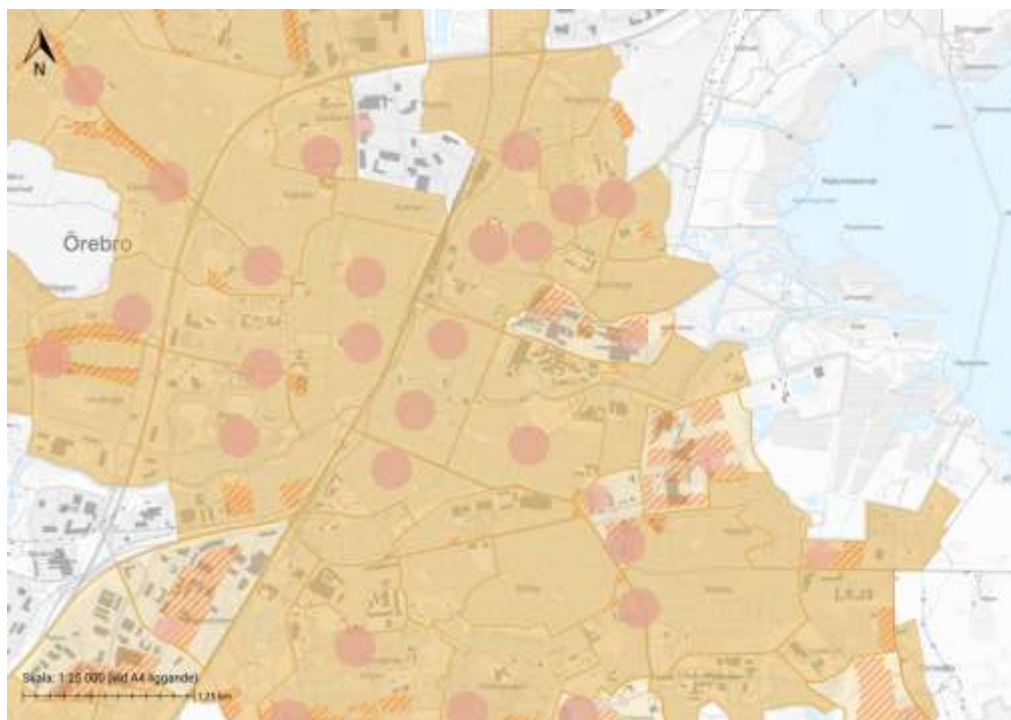


Bild 58: Utdrag ur kartan.

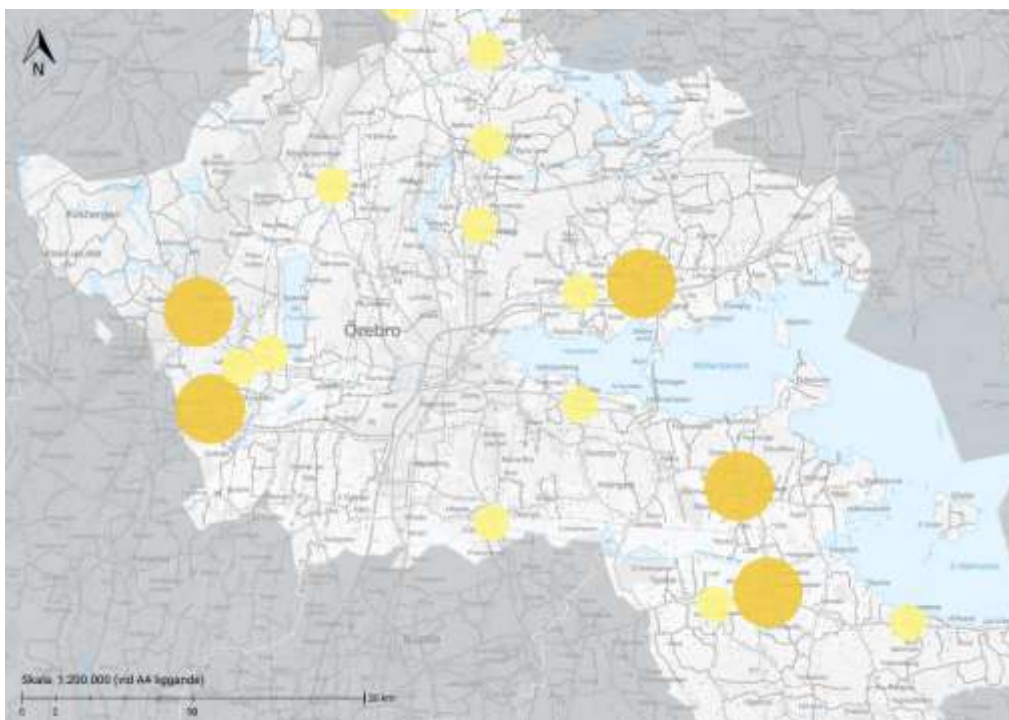


Bild 59-60: Utdrag ur kartan.

Kommunen delar uppfattningen att frågor som närhet till service, trygga gång- och cykelvägar, tillgång till grönområden, allas rätt till bostad, mobilitet och social hållbarhet är centrala i den fysiska planeringen. Kommunen bedömer att översiktsplaneförslaget redan konkretiserar flera av de perspektiv som lyfts i synpunkten, bland annat genom riktlinjer kopplade till närhetsprinciper, utvecklingen av lokala kärnor, prioritering av gång- och cykeltrafik, tillgång till mötesplatser samt inriktningar för grönstruktur och social hållbarhet. En översiktsplan är samtidigt ett strategiskt, övergripande och icke bindande dokument. Den kan ange inriktningar

och kvaliteter som kommunen vill uppnå på lång sikt, men den kan inte fastställa rättigheter på individnivå eller formulera bindande krav.

Synpunkten om att demokratiperspektivet bör lyftas tydligare är värdefull. Översiktsplanen bygger på principen om en öppen och inkluderande planeringsprocess där delaktighet, transparens och möjligheten att påverka användningen av mark och vatten är centrala. Kommunen tar med sig synpunkten i det fortsatta arbetet.

Kommunen gör bedömningen att de synpunkter som förs fram här rimmar väl med intentionerna i översiktsplanen, dvs är tillgodosedda på den nivå som översiktsplanen befinner sig på. Det gäller exempelvis det som lyfts kring rumslig närhet, vilket är en av de bärande inriktningarna för översiktsplanen och något som innebär en särskild omsorg för de lokala centrumen och noderna oavsett var de är belägna i kommunen. Det förs fram synpunkter kring att stadsdelarna inte är definierade, men de finns markerade i kartan inom Mark- och vattenanvändning, Mångfunktionell bebyggelse och avgränsningen vilar i allt väsentligt på den beslutade indelningen som är framtagen sedan tidigare inom ramen för kommunens namnberedning. Att tydligt definiera noders eller centrums status är vanskeligt på den översiktliga planeringsnivån och det har därför inte gjorts på det sätt som eftersöks i synpunkten. Intentionen har istället varit att markera ut servicenoder (och kärnor) för att visa på de platser och områden som till exempel är särskilt viktiga för rumslig närhet utifrån ett vardagslivsperspektiv. Angående Ks yttrande kring handel behöver det konstateras att alldeles oavsett om de större handelsområdena är av stor vikt, så bör det gå att kombinera med att serviceutbud även ska kunna finnas lokalt. Det är översiktsplanens intention och den har för avsikt att kunna möjliggöra för det. När det gäller näringslivsutveckling har översiktsplanen inför granskning beaktat Ks yttrande kring handel, vilka finns redovisade i temaområdet Arbets- och näringsliv. Kommunen behöver ytterligare stärka sin förståelse för handeln och dess förändringar, exempelvis genom att ta fram en handelsutredning inklusive konkurrensutredning, något som är möjligt att göra inför framtida revideringar av översiktsplanen. Det sker med fördel genom fristående utredningar.

Bedömningen, slutligen, är att översiktsplanen betonar de lokala centrumen, deras betydelse för att tillskapa/ stärka den rumsliga närheten. Ett stort fokus i planen ligger därtill på stadskärnans roll och samlande funktion. Handelsområdena finns och här är en strävan i planen att balansera mellan att de ska kunna utvecklas på ett hållbart sätt samtidigt som redan byggda strukturer med befintliga stadsdelar och centrum ska kunna stärkas.

Synpunkterna som framkommer här vittnar om en delvis svårtillgänglig översiktsplan. Ett stort arbete har lagts ned på att öka läsbarhet och förståelse för hur planen hänger ihop och vilka alla delar är. Ett stort redaktionellt arbete har gjorts inför antagande.

