

# Samrådsredogörelse

## Detaljplan för del av fastigheten Ånsta 20:96 m.fl.

### Vad är en samrådsredogörelse?

I samrådsredogörelsen sammanställs och kommenteras de skriftliga yttranden som inkom under detaljplanens samrådstid.

### Redogörelse för samråd

Samrådstiden varade mellan 28 augusti 2023 – 9 oktober 2023.

Ett kombinerat samråds- och infomöte med fastighetsägare och andra berörda hölls den 4 september 2023.

### Förändringar av planförslaget

Sedan samrådet har planförslaget bearbetats, bland annat utifrån de ställningstaganden som Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen gjort med utgångspunkt i de synpunkter som inkommit.

De huvudsakliga förändringar som skett är:

- Cirkulationsplatsen på Södra infartsleden är inte längre en del av detaljplanen. Därmed omfattas planområdet endast av spårparken och cirkulationsplatsen på Södra vägen.
- Nya bedömningar och redogörelser för markföroreningar och sanering.
- En dagvattenutredning har tagits fram.

## Sammanställning av inkomna yttranden

### Yttranden utan synpunkter

Nedan finns en sammanställning av inkomna yttranden utan synpunkter. Dessa redovisas inte närmare i samrådsredogörelsen.

- Kultur- och fritidsnämnden
- Skanova AB
- Örebroporten Fastigheter AB

### Yttranden med synpunkter

Nedan finns en sammanställning av inkomna yttranden med synpunkter tillsammans med en sidhänvisning. I anslutning till respektive yttrande finns Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar redovisad.

• Länsstyrelsen .....	3
• Trafikverket .....	8
• Region Örebro län .....	10
• Kommunala lantmäterimyndigheten .....	11
• Teknik- och servicenämnden .....	13
• Nerikes brandkår .....	15
• E.ON Energidistribution AB .....	16
• Navirum Energi AB .....	19
• Castellum Mitt AB .....	28
• Husherren .....	30
• Örsro koloniförening .....	31
• Yttrande 1 – [REDACTED] m.fl. ....	32
• Yttrande 2 – [REDACTED] .....	34

## Personuppgifter

Inför publicering av samrådsredogörelsen på kommunens webbplats så maskeras personuppgifter såsom namn, adresser och fastighetsbeteckningar för privatpersoner.

Om du tar del av samrådsredogörelsen via kommunens webbplats och vill veta vem som lämnat in en viss uppgift hänvisas till möjligheten att begära ut handlingarna enligt offentlighetsprincipen.

## Länsstyrelsen

### Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör förorenade områden måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte ska prövas av Länsstyrelsen.

### Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

#### Förorenade områden

Flera miljötekniska markundersökningar har genomförts, vilket Länsstyrelsen anser är bra. Undersökningsområdena motsvarar dock inte hela planområdet, t.ex. verkar sydvästra delen av planerat parkstråk söder om delområde B inte ha omfattats av genomförda undersökningar. Länsstyrelsen vill uppmärksamma att områden som inte har omfattats av tidigare spårstråk kan vara förorenade av annan verksamhet. Kommunen behöver visa och motivera att hela planområdet är lämplig utifrån planerad markanvändning.

Det behöver förtydligas om och i så fall hur genomförda undersökningar har beaktat risk för påverkan från andra verksamheter och föroreningar än från spårstråket. Det har t.ex. funnits ett flertal grafiska verksamheter med risk för bl.a. klorerade lösningsmedel i området. Eventuell risk för pågående påverkan eller spridning in till aktuellt planområde behöver förtydligas. Det behöver även motiveras varför inga grundvattenprover har tagits.

I den kompletterande utredningen anges sammanfattningsvis att det inte finns ett åtgärdsbehov avseende påträffad rödfyr. Rödfyrsområdena är dock inte avgränsade, utan rapporten anger ett worst case. Vidare bedöms i nuläget att jord ovan och under rödfyrslagren inte är förorenad. Det behöver tydliggöras om det finns underlag för denna bedömning. Vidare anges att rödfyren inte behöver grävas bort om behov av markschakt för byggnation och anläggning inte föreligger. Det behöver tydliggöras om det kan finnas behov av sanering ändå, t.ex. utifrån risk för utlakning över tid och eventuell påverkan på kommande planer för bostäder intill aktuellt planområde. Förekomst och behov av åtgärder för rödfyr kan även komma att hanteras och ställas krav utifrån miljöbalken i ett senare skede.

#### Platsspecifika riktvärden

Planbeskrivningen behöver kompletteras med en sammanfattning av föreslagna åtgärder utifrån nivån för känslig markanvändning (KM) respektive framtagna platspecifika riktvärden (PSRV) för att påvisa att planerad markanvändning är lämplig. Länsstyrelsen noterar att den kompletterande miljötekniska markundersökningen anger förslag på olika PSRV för park respektive lekplats. Plankartan definierar dock inte var det planeras för lekplats. Länsstyrelsen vill uppmärksamma att olika åtgärdsnivåer bör undvikas inom samma markanvändning, bl.a. för att göra detaljplanen mer flexibel och tydlig avseende vilken markanvändning som är lämplig för olika delområden. Kommunen planerar för en stadsutveckling och förtätning av Aspholmen/Nasta till mer stadsmässig karaktär med bl.a. bostäder. Kommunen bör beakta detta när åtgärdsnivå bestäms. Parkerna och

*grönområdena blir närområden till de kommande bostäderna och kan på så sätt påverka bostadsområdenas lämplighet.*

*Länsstyrelsen bedömer att de PSRV inte bör justeras på så sätt att det leder till restriktioner för planerad markanvändning. Om parametern "intag av växter" tas bort kan detta medföra restriktioner i planen kring odling och ätliga växter (som t.ex. bär och frukt) inom park och lekpark samt tillsyn att detta efterlevs över tid.*

*Parametern "exponeringstid" bör också undvikas att begränsas i den utsträckning att detta begränsar användningen av området. För att skydda barn bör man vara restriktiv till att justera det generella riktvärdet för lekpark.*

## **Råd enligt 2 kap. PBL**

### **Överensstämmelse med översiktsplan**

*Detaljplanen strider inte mot översiktsplanen. Delar av planområdet ingår i Fördjupning av översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik. Det saknas i planbeskrivningen ställningstagande om hur detaljplanen förhåller sig till fördjupningen. Detaljplanen överensstämmer med intentionerna i planprogrammet för Aspholmen/Nasta.*

### **Undersökning av betydande miljöpåverkan**

*Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt.*

### **Riksintresse för kommunikationer**

*Väster om planområdet ligger E18/E20 som är av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Avståndet mellan cirkulationsplatsen och anfarten från E18/E20 är drygt 1,2 km långt. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att det är osannolikt att eventuella köer vid cirkulationsplatsen kommer att påverka riksintresset. Länsstyrelsen vill dock uppmärksamma Trafikverkets synpunkter (yttrande 2023-10-09) om att trafikutredningen Öppna gator – Södra Infartsleden, Länken mellan Aspholmen och Örnros utgår från gamla trafikmätningar och prognosår 2030 som ligger nära i tiden (Trafikverkets nuvarande prognosår är 2040). För att få ett bättre beslutsunderlag vore det bra med en uppdatering av utredningen med bl.a. senaste trafikmätningar och prognossiffror.*

### **Järnvägsöverfart**

*Den föreslagna cirkulationsplatsen vid Södra Infartsleden planeras att anslutas till Idrottsvägen via ett norra ben som passerar industrispåret som trafikeras med bränsle till Åbyverket. Enligt planbeskrivningen krävs en ny lösning för dessa tågtransporter för att undvika långa stopp i trafiken på grund av tåg som blockerar gatan. Detta ska, enligt planhandlingarna, hanteras i en separat detaljplaneprocess och eventuell tillståndprocess. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att dessa processer löper parallellt och samordnas, då det är en förutsättning för att kunna genomföra anslutningen mellan Idrottsvägen och cirkulationsplatsen. Länsstyrelsen vill uppmärksamma Trafikverkets synpunkter (yttrande 2023-10-09) om att det är angeläget att skapa lösningar för att begränsa antalet bomfällningar och tiden då bommarna ligger nere för att minska risk för köbildning vid*

*circulationen, som i sin tur kan komma att påverka trafikflödet på E18/E20 negativt. Detta behöver beaktas i den fortsatta processen kring industrispåret till Åbyverket. Trafikverket vill även uppmärksamma att en ny plankorsning och en förändring av befintlig plankorsning kräver ett så kallat förvaltningsbeslut. Mer information finns på Trafikverkets hemsida; Beslut om plankorsningar - Bransch (trafikverket.se).*

### **Buller**

*Den föreslagna cirkulationsplatsen vid Södra Infartsleden planeras att anslutas till Idrottsvägen, vilket innebär att trafikmängderna på Idrottsvägen delvis kommer att öka. I planbeskrivningen behöver det tydliggöras hur planförslaget påverkar bullersituationen för boende längs Idrottsvägen. När ny eller väsentligt ändrad trafikinfrastruktur planeras genom detaljplan är det infrastrukturpropositionens (1996/97:53) riktvärden som ska användas för bedömning av olägenheter av buller vid befintlig bebyggelse utanför den aktuella detaljplanen. En bedömning behöver därmed göras utifrån dessa riktvärden.*

### **Dagvatten och miljö kvalitetsnormer för vatten**

*Länsstyrelsen noterar att dagvattenutredning kommer att tas fram efter samrådet. Eventuella synpunkter på utredningen kommer därför att lämnas vid granskningen. Information om berörd grundvattenförekomst saknas i planhandlingarna. Sårbarheten för grundvattnet är enligt Sveriges geologiska undersökning (SGU) hög inom stora delar av planområdet. Med tanke på att det kan finnas föroreningar inom området behöver dagvattenutredningen även ta hänsyn till risk för påverkan på grundvattenförekomsten.*

### **Översvämning**

*Planområdet översvämmas till stora delar av beräknat högsta flöde (BHF). Detta bör uppmärksammas i planbeskrivningen, trots att detaljplanen främst rör park- och gatumark.*

### **Generellt biotopskydd**

*I planbeskrivningen anges att ett antal träd kommer att behöva tas ner för att anlägga en cirkulationsplats vid Södra Infartsleden, däribland åtta skogslindor som bedöms omfattas av det generella biotopskyddet för alléer. För att ta ned träden krävs dispens. Om dispens från biotopskyddet är en förutsättning för att genomföra planen bör dispens sökas innan detaljplanen antas. Om kommunen väljer att avvakta med dispensansökan bör det framgå hur kommunen avser att säkerställa att dispens söks innan cirkulationsplatsen anläggs.*

### **Naturmiljö**

*Det är positivt att den äldre banvallen utvecklas till ett parkområde. Genom att utveckla den gröna infrastrukturen i dessa stråk finns en god möjlighet att skapa spridningskorridorer. Nyttan blir störst genom att välja arter som är typiska för området, gärna någon av de åtta ädellövträd som finns, samt buskar och blommor som kan bidra till ekosystemtjänster för till exempel insekter och fåglar.*

### **Planbestämmelser**

*I planbeskrivningen hänvisas till olika gator. För att underlätta tolkningen av plankartan bör gatunamnen skrivas ut på plankartan. Placeringen av planbestämmelserna på*

*plankartan bör ses över. Bestämmelserna är förskjutna i förhållande till användnings- och egenskapsområdena, vilket försvårar tolkningen av plankartan.*

### **Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:**

#### **Förorenade områden**

Hela planområdet inklusive mark som ej tidigare använts för järnvägsspår ska undersökas. Den planerade cirkulationsplatsen på Södra infartsleden är dock inte längre aktuell för denna detaljplan och marken ingår därför inte längre i planområdet. En anmälan om sanering har stämts av med Miljöavdelningen och beslut om saneringsplan togs 2023-10-20.

Föroreningarna som förekommer inom planområdet är framförallt diuron, PAH och en del metaller. Samtliga ovan nämnda har sitt ursprung inom planområdet på grund av järnvägsspåret. Andra föroreningar som klorerade lösningsmedel kan förekomma från intilliggande verksamheter men går inte att sanera på bara spårstråket utan behöver i förekommande fall saneras på fastigheten där de har sitt ursprung. Eftersom marken planläggs som Park där utomhusvistelse sker uteslutande, bedöms dessa ämnen inte utgöra någon risk för hälsan.

Hantering av rödfyr ingår i anmälan om sanering och kan avhjälpas vid behov. Vid sanering provtas jord ovan och under föroreningen.

#### **Platsspecifika riktvärden**

I beslutet om avhjälpandeåtgärder gäller PSRV istället för KM för all mark inom planområdet och samma riktvärden för parkmark och lekplats för att undvika frågetecken kring placering av dessa funktioner och uppnå en högre flexibilitet. Planbeskrivningen kompletteras med information om detta. Angående möjligheter för odling av ätbara bär och växter kommer ingen storskalig odling att tillåtas. För lekpark finns inget generellt riktvärde. Gällande beslut från Miljöavdelningen fastställer en vistelsetid om 12 h per dygn i en lekpark 365 dagar om året. Det PSRV som är framtaget och beslutat är tillräckligt för att det ska kunna gälla för parkanvändningen utan restriktioner.

#### **Överensstämmelse med översiktsplan**

Planbeskrivningen kompletteras med information om hur planområdet förhåller sig till den fördjupning av översiktsplanen för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik.

#### **Riksintresse för kommunikationer**

Då den planerade cirkulationsplatsen på Södra infartsleden ej längre är en del av planområdet har detaljplanen ingen påverkan på riksintresset.

**Järnvägsöverfart**

Då cirkulationsplatsen och järnvägs korsningen ej längre är aktuell påverkas inte järnvägen eller trafikflödet på E20.

**Buller**

Då cirkulationsplatsen och kopplingen till Idrottsvägen ej längre är aktuell påverkas inte trafikflödet och trafikbullret på Idrottsvägen.

**Dagvatten och miljö kvalitetsnormer för vatten**

En dagvattenutredning har tagits fram. Påverkan på grundvattnet bedöms som marginell. Planbeskrivningen kompletteras med information om detta. Ett genomförande av planen kommer innebära en ökning av dagvattenflödena från planområdet. Föroreningstransporten från området minskar däremot i stort med den framtida markanvändningen, även utan reningsåtgärder för dagvattnet. Föroreningshalterna ökar å andra sidan för vissa metaller såsom bly, kadmium och krom. Föroreninghalten av fosfor ökar med den framtida markanvändningen. Då planområdet ligger minst 150 meter ifrån recipienten bedöms inte ändringarna i området påverka recipientens hydromorfologiska kvalitetsfaktorer. Även statusen för fisken påverkas av de hydromorfologiska faktorerna och är därmed inget som ska påverkas av ett genomförande av detaljplanen. Att vattendraget är påverkat av övergödning innebär att föroreningstransporten av näringsämnen (fosfor och kväve) inte ska öka, vilket inte bedöms ske med föreslagna dagvattenlösningar enligt resultaten från Tabell 4 (kapitel 9.1). Varken den ekologiska eller kemiska statusen nedströms i Täljeån eller Svartån bedöms påverkas av dagvattenutsläppet från utredningsområdet, utifrån att tillskottet anses vara försumbart. Utsläppen bedöms inte försvåra målet att uppnå beslutade miljö kvalitetsnormer. Planbeskrivningen kompletteras med information om detta.

Planbeskrivningen kompletteras även med information om översvämningsrisk vid BHF.

**Generellt biotopskydd**

Då cirkulationsplatsen på Södra infartsleden inte längre ingår i detaljplanen påverkas inte trädallén längs med vägen och ingen dispens från biotopskyddet behövs.

**Planbestämmelser**

Plankartan revideras och kompletteras med gatunamn. Läsbarheten ses över.

## Trafikverket

### Ny cirkulationsplats vid Södra infartsleden

Trafikverket är inte väghållare för den vägsträcka på infartsleden eller infrastrukturförvaltare/ägare för järnvägsspåret som direkt berörs av planläggningen. Strax väster om planområdet går E18/E20 som utgör riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Avståndet mellan den nya cirkulationsplatsen på Södra infartsleden och avfart 111 där Södra infartsleden först viker av från motorvägen är dryg 1,2 kilometer långt enligt planhandlingen. Kommunens bedömning är att det inte föreligger någon risk att riksintressets funktion påverkas negativt av planförslaget då det är osannolikt att så långa köer kommer att uppstå till följd av den nya cirkulationsplatsen. Cirkulationsplatsens norra ben ansluter till Idrottsvägen och kommer att passera industrispåret som trafikeras med bränsle till Åbyverket i en plankorsning. Enligt planbeskrivningen krävs en ny lösning för tågtransporter kopplat till Åbyverkets verksamhet för att undvika långa stopp i trafiken då tåg blockerar järnvägsöverfarten. Detta ska enligt planhandlingen hanteras i en separat detaljplanprocess som handläggs parallellt med denna plan.

Trafikverket ser behov av att klargöra ett utförande av ny plankorsning över industrispåret då det är en förutsättning för att genomföra cirkulationsplatsens norra ben och därmed planförslaget. Trafikverket ser det som angeläget att skapa lösningar för att begränsa antalet bomfällningar och tiden då bommarna ligger nere för att minska risk för köbildning vid cirkulationen, som i sin tur kan komma att påverka trafikflödet på E18/E20 negativt. Informations- och varningssystem för vägtrafikanterna, för att få trafikanter att välja annan väg vid de tillfällen som bommarna ligger nere, ses också vara intressanta lösningar att arbeta vidare med. Den utredning som analyserat och beräknat placering av cirkulationen, korsningsutformning och kapacitet; Öppna gator – Södra infartsleden, länken mellan Aspholmen och Örmsro, är daterad år 2016 och utgår från gamla trafikmätningar/flöden samt prognosår 2030 som ligger nära i tiden (Trafikverket nuvarande prognosår 1 är 2040). För att få ett bättre beslutsunderlag vore en uppdatering av utredning och kalkyler att föredra, t.ex. senaste trafikmätningar och känslighetsanalyser av vad brytningspunkten för cirkulationens kapacitet är, samt vilka kö-längder som kan uppstå om detta sker. Val av trafikökningstal, svängandelar samt flöden vid förmiddagens maxtimma skulle vara positivt att tydliggöra i underlaget.

Ett genomförande av ny plankorsning bygger på en projektering av järnvägsanläggningen för att kunna möjliggöra och utforma en ny plankorsning med erforderlig skyddsanordning. Trafikverket vill uppmärksamma att en ny plankorsning och en förändring av befintlig plankorsning kräver ett så kallat förvaltningsbeslut. Om förvaltningsbeslutet innebär att skyddsalternativet ändras genom att krysmärken, ljussignaler, ljudsignaler och bommar ska sättas upp eller tas bort krävs även ett myndighetsbeslut enligt vägmärkesförordningen (2007:90). Mer information finns på Trafikverkets hemsida; [Beslut om plankorsningar - Bransch \(trafikverket.se\)](#).

Trafikverket välkomnar en fortsatt dialog kring planförslag och ser behov av samordning med den parallella planprocess som ska hantera ny lösning för ett genomförande av plankorsning.



**Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:**

Cirkulationsplatsen på Södra infartsleden är ej längre en del av detaljplanen.  
Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen beaktar yttrandet i samband med planläggning och genomförande av cirkulationsplatsen.

## Region Örebro län

*De två föreslagna cirkulationsplatserna ger intrycket av att gestaltas med något slags uttryckningsväg vilket är positivt och av yttersta vikt att så sker med hänsyn bland annat till ambulanstrafiken. Region Örebro län utgår från att en tidig dialog sker med berörda parter inom blåljusverksambeterna för att minimera störningarna under byggskedet.*

*Förslaget att öppna upp en väg till Örnsro är positivt eftersom det kan avlasta Östra Bangatan från personbilar och därmed minska förseningar för kollektivtrafiken som ska till Södra station och vidare mot Örebro C. Det krävs samtidigt en lösning för järnvägen till Åbyverket som tyvärr inte redovisas även om det framgår att detta ska tydliggöras i en annan detaljplan.*

*Region Örebro län vill särskilt uttrycka sitt stöd till planen att addera en gång-och cykeltunnel på Aspholmen eftersom det tydligt finns behov av en sådan.*

### **Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:**

Cirkulationsplatsen på Södra infartsleden är ej längre en del av planförslaget. Synpunkterna beaktas i samband med planläggning och genomförande av cirkulationsplatsen.

Cirkulationen på Södra vägen kommer att ha en uttryckningsväg och Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen för dialog med berörda parter i samband med genomförandet.

Det finns inga planer på en ny gång- och cykeltunnel på Aspholmen i den här detaljplanen. Däremot finns framtida planer på en GC-tunnel under Södra vägen, det är dock inte beslutat. En befintlig GC-tunnel mellan Aspholmen och Örnsro finns i dagsläget.

## Kommunala lantmäterimyndigheten

### För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

#### **Utskriftsformat för rätt skala**

*På plankartan anges skalan för A3 som 1:0 000 detta är felaktigt och ska ändras till rätt skala.*

#### **Grundkarta**

*Teckenförklaringen till grundkartan innehåller tecken som inte går att finna i plankartan.*

*Det ska finnas illustrationer i plankartan enligt de figurer som listas under planbestämmelser. Lantmäterimyndigheten har inte kunnat hitta några illustrationer i plankartan.*

#### **Genomförande**

*Under organisatoriska frågor kan man läsa att lantmäteriet prövar och beslutar om bl.a. bildande av gemensambetsanläggning. Detaljplanen har kommunalt huvudmannskap och det är inte aktuellt att bilda någon gemensambetsanläggning i denna plan.*

#### **Fastighetsrättsliga konsekvenser**

*Beskrivningen under Fastighetsrättsliga frågor bör förtydligas. Det bör förtydligas att marköverföringen kan ske genom överenskommelse om fastighetsreglering eller genom inlösen. Vem som ansöker och vem som betalar ersättning bör också framgå.*

*Det ska helst finnas en uppställning där det tydligt framgår vilka fastigheter som berörs samt konsekvenserna för dem.*

### Delar av planen som bör förbättras

#### **För liten skala – Otydlig redovisning**

*Planens skala gör att användningar och egenskapsbestämmelser, såsom GATA, PARK osv står utanför de områden där de gäller. Kartan bör ha linjer som pekar mot användningen så att det lättare kan utläsas var de gäller.*

#### **Kontrollera fastighetsgränser med 0,03 meters lägesosäkerhet**

*Ett antal fastighetsgränser inom planområdet är inlagda i den digitala registerkartan med mycket god lägesosäkerhet (0,03 meter), men denna lägesosäkerhet kan vara missvisande. Det är möjligt att dessa fastighetsgränser inte har kontrollmätts av kommunen.*

*Vid övergången mellan referenssystemen RT 90 och SWEREF 99 transformerades nämligen tusentals gränspunkter över hela landet som registrerades rakt av, utan kontroll, med lägesosäkerheten 0,025 eller 0,03 meter. Det har i efterhand visat sig att många av dessa punkter till exempel i områden med lokala stamnät kan ha god "intern" lägesosäkerhet, men inte ligga rätt i förhållande till SWEREF 99.*

***Kontrollera fastighetsgränser***

*Planområdesgränsen går enligt plankartan delvis i fastighetsgränser inom planområdet med lägesosäkerhet på 0,1 meter och 0,35 meter.*

*Lantmäteriet vill påminna om att detaljplanens utbredning inte påverkas om fastighetsgränsen visar sig ha ett annat läge. Risken med att planlägga utan att ha koll på gränsens rätta läge är att antingen en del av kvartersmarken ligger på grannfastigheten eller att det blir en remsa mellan den planlagda marken och fram till fastighetsgränsen.*

*I denna typ av fall, när gränsen är osäker, är det lämpligt att så snart som möjligt utreda gränsen och göra en gränsutvisning där man letar upp befintliga gränsmarkeringar. Visar sig gränsen vara juridiskt oklar krävs det en fastighetsbestämning för att bestämma dess läge. När gränsens läge är klarlagd kan därefter ev. anpassning av planen till fastighetsgränsens rätta läge göras.*

**Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:**

Plankartans tydlighet och läsbarhet ses över. Information om skala och illustrationer korrigeras. Teckenförklaringen till grundkartan infogas automatiskt när plankartan upprättas och används som standard i alla plankartor oavsett vad som visas på grundkartan.

Genomförandedelen i planbeskrivningen ses över och kompletteras med information om fastighetsrättsliga konsekvenser.

Fastighetsgränser som inte har tillräckligt hög gränskvalitet utreds på nytt för att säkerställa gränskvaliteten och läget.

## Teknik- och servicenämnden

*Teknik- och serviceförvaltningen föreslår att Teknik- och servicenämnden ska lämna följande yttrande över detaljplanen:*

- *Det går inte uttala sig om dagvattenhanteringen för detaljplanen då dagvattenutredning saknas. Vid framtagande av dagvattenutredning i denna detaljplan är det viktigt att utreda hur dagvattnet på Aspholmen ska hanteras i stort då planprogrammet pekar ut spårområdet som möjlig plats för dagvattenhanteringen i området. Det är viktigt att få till en genomtänkt lösning för avrinningsstråk genom området.*
- *VA-huvudmannen har viktiga ledningar i området för cirkulationsplatsen vid Södra infarten. Dessa måste tas hänsyn till vid framtida projektering så att brunnar och andra anläggningar har fortsatt hög tillgänglighet samt att tillräckliga avstånd till ledningarna kan hållas i kommande detaljplaner kring cirkulationen. Det måste säkerställas att ledningarna tål de ökade trafikbelastningen och andra ändrade förutsättningar cirkulationen kan medföra.*
- *Samtliga träd som bedöms påverkas av detaljplanens genomförande behöver inventeras och värderas. En plan för hur träd som behöver tas bort ska kompenseras behöver tas fram, detta är särskilt viktigt för de lindar som står i trädraden mot Södra infarten. En godkänd dispens från biotopskyddet för alléer är en förutsättning för att planen ska kunna genomföras.*
- *De smala parkstråk som ryms inom planen kommer inte kunna tillgodose hela behovet av ekosystemtjänster för övriga Aspholmen. I planbeskrivningen anges att tillkommande parkytor måste rymmas inom kommande detaljplaner. Detta ses som oerhört viktigt att bevaka i framtiden liksom behovet av att utveckla parker i omkringsliggande områden som kommer att få ökad användning i takt med att Aspholmen omvandlas.*
- *Planen behöver förtydligas avseende utformningen av cirkulationsplatsen på Södra Infarten och kopplingen mot Radiatorvägen. Det etappvisa genomförandet behöver förtydligas med hänsyn till den befintliga kopplingen mellan Radiatorvägen och Södra infarten.*
- *Medel ska avsättas i genomförandebeskrivningen att ge gatan mellan Idrottsvägen och Södra Infarten kommunal standard. Runt den sträckan krävs även åtgärder för dagens utformning med in- och utfarter. Enligt de gula sträcken behövs in- och utfarterna tas bort till fördel från trafiksäkerheten. Troligen behövs reglering i detaljplanen och även tas höjd ekonomiskt för att bygga bort dagens utformning. Norr om järnvägen bör in- och utfartsförbudet sträcka sig minst 30 meter.*

**Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:**

Då cirkulationsplatsen på Södra infartsleden inte längre ingår i detaljplanen påverkas inte gatorna norr om järnvägen av ombyggnation eller buller. Allén längs med Södra infartsleden påverkas inte. Övriga träd inom planområdet ska inventeras och värderas. En dagvattenutredning som utrett både planområdet och Aspholmen i stort har tagits fram.

## Nerikes brandkår

*Av planbeskrivningen framgår inte att cirkulationsplatsen på Södra infartsleden ska förse med särskilda körfält för utryckningsfordon vilket föreslås för cirkulationsplatsen på Södra vägen. Nerikes Brandkår anser att räddningstjänstens framkomlighet även ska säkerställas vid cirkulationsplatsen på Södra infartsleden genom att tillskapa särskilda körfält för räddningsfordon. Sådana förutsättningar finns sen tidigare både vid Aspholmsrondellen och vid Oscariarondellen som ansluter till planområdet. En begränsning i framkomlighet på Södra infartsleden kommer få stor påverkan för Nerikes Brandkårs insatstider till centrala Örebro och i förlängningen människors liv och hälsa.*

### **Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:**

Cirkulationsplatsen på Södra infartsleden är ej längre en del av detaljplanen. Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen beaktar yttrandet i samband med planläggning och genomförande av cirkulationsplatsen.

## E.ON Energidistribution AB

*Inom området har E.ON både ett lokalt och ett regionalt elnät. Lokalnätet består av markförlagda låg- och mellanspänningskablar samt en transformatorstation, N133539 Radiatorvägen. Regionnätet består av en markförlagd 130 kV ledning.*

*För våra elanläggningar har vi rättigheter. Rättigheten kan vara grundade på inskrivna och oinskrivna servitut, markavtal, ledningsrätt eller allmänna avtalsvillkor.*

*För vår transformatorstation har vi ett inskrivet servitutsavtal: D-2020-00547214*

*För 130 kV regionnätskabel har E.ON rättighet 1880K-93/524.1. Denna ledningsrätt innefattar ett upplåtet utrymme, utrymme för tillsyn, underhåll, reparation och ombyggnad om fyra meter brett område över ledningen.*

### **Kabelvisning**

*Kablarnas läge måste säkerställas innan markarbete påbörjas.*

*För elledning i mark får byggnad eller annan anläggning så som staket eller plank inte utan ledningsägarens medgivande och lämnade instruktioner uppföras på närmare avstånd än 3 meter från markkabeln 5 meter till regionnätskablarna. Inte heller får utan ledningsägarens medgivande upplag anordnas eller marknivån ändras ovanför markkabeln, så att reparation och underhåll försvåras.*

### **Regionnät**

#### **130kV ledning:**

*För er information är E.ON's 130 kV markkabel mycket viktig för elförsörjningen i Örebro. För att planen ska kunna genomföras behöver flera skyddsåtgärder genomföras vid ledningen. Bli en förstärkning av typ en kulvert över den delen som vägen korsar vår regionledning för att stå emot laster från tyngre trafik, man behöver även säkerställa att det inte blir några sättningar som riskerar att skada kabeln.*

*Vid markarbete inom 5m från 130kV ledningen krävs schaktövervakning, Maskingrävning får ej ske närmare elledning än 1m, Handgrävning inom 1m OBS fler skyddsåtgärder kan bli aktuella för 130kV -ledningen. För ledningen har vi linjekoncession beviljad av Energimarknadsinspektionen.*

*Ledningen får absolut inte riskeras att skadas under arbetet. Arbeta i närheten av en 130kV ledning innebär en stor säkerhetsrisk för personer som vistas i närheten. E:ON yrkar på att den ska framgå mer specifikt i avsnittet ledningar i planbeskrivningen, gärna bela stycket nedan.*



*Vid 130kV ledningen så krävs det, vid markarbete, stor försiktighet! Bevakning närmre än 5 meter från markkablarna, handgrävning inom 1 meter för att inte riskera regionnätskabeln.*

*För 130 kV regionnätskabeln har E.ON rättighet 1880K-93/524.1 den skall beaktas! Enligt rättigheten 1880K-93/524.1 finns det en hel del föreskrifter att beakta.*

*E:ON fastslår att det är av yttersta vikt att ett nära samarbete etableras tidigt mellan kommunen och E.ON i den fortlöpande detaljplansprocessen för att kunna komma fram till en möjlig lösning. Exploatören får stå för de kostnader som uppstår i samband med de ombyggnaderna av E.ONs ledningar som krävs för att detaljplanen skall kunna genomföras.*

## **Lokalnät**

### **E1 område**

*Vi ser att det befintliga E-området-Teknisk anläggning i befintlig detaljplan 180-P321 nu planeras att ändras till GATA? Inom det befintliga E-området finns vår transformatorstation N133539 Radiatorvägen.*

*Enligt Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter måste en starkströmsanläggning vara utförd enligt god elsäkerhetsteknisk praxis, vilket bland annat innebär att den ska vara utförd enligt svensk standard. Av svensk standard SS-EN 61936-1 samt tillhörande Handbok SEK 438, utgåva 2, framgår att minsta tillåtna avstånd mellan transformatorstation i byggnad och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag är 5 meter. SS-EN 61936-1 föreskriver också att nätstationer ska placeras så att de rimligtvis inte skadas av vägfordon, samt att tillräckligt utrymme för normal drift och underhåll ska säkerställas.*

*E.ON hemställer att det i plankartan sätts ut ett E1-område, med benämning "Transformatorstation". Ett minsta område på 10x10 meter ska vara fritt från hinder som kan försvåra normalt underhåll. Plankartan och planbestämmelserna ska säkerställa att det minsta tillåtna avståndet på 5 meter mellan transformatorstation och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag upprätthålls. Det ska vara möjligt att kunna ta sig till transformatorstationen med tungt fordon.*

*Idag finns det en anslutningsväg in till vår transformatorstation. E:ON yrkar på fortsatt tillträde till transformatorstationen Det är viktigt att planering av anslutningsvägen säkerställer att befintlig transformatorstation uppfyller Trafikverkets krav på bebyggelsefritt avstånd för väg. Tillfarten bör klara av lastbil och grävmaskin för e.v felavhjälpning/ reperation. Tillfarten bör vara plan.*

*Eventuella kostnader i samband med planens genomförande så som flyttningar eller*

*ändringar av våra befintliga anläggningar bekostas av exploitören, vilket bör framgå av genomförandebeskrivningen.*

**Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:**

Ledningar som påverkas av detaljplanen kommer att beaktas i samband med genomförande. Planbeskrivningen kompletteras med information om att flytt av ledningar bekostas av exploitören.

Då cirkulationsplatsen på Södra infartsleden ej längre är aktuell inom denna plan och planområdet endast omfattar spårparken och cirkulationen på Södra vägen påverkas inte 130 kV-ledningen. Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen beaktar synpunkterna gällande ledningen i samband med eventuell planläggning och genomförande av cirkulationen på Södra infartsleden.

För transformatorstationen planläggs ett E-område som säkerställer att anläggningen kan finnas kvar på samma ställe. Avstånd till bebyggelse och tillgång med tunga fordon tas i beaktning. Ytan kring E-området planläggs fortsatt som Gata. På grund av cirkulationsplatsen på Södra vägen behöver servicevägen till transformatorstationen flyttas några meter enligt projekteringskissen som redovisas i planbeskrivningen.

## Navirum Energi AB

Navirum Energi AB ("Bolaget") har tagit del av förslag till ny detaljplan avseende rubricerat område ("Detaljplanen") och inkommer härmed med följande yttrande under samrådstiden.

### Bakgrund

Bolaget bedriver sin verksamhet och innehar en kraftvärmeanläggning ("Åbyverket") i angränsning till det planområde som omfattas av Detaljplanen. Verksamheten inom Åbyverket har funnits sedan 1960-talet och är en tillståndsgiven verksamhet enligt miljöbalken, enligt lagakraftvunnen tillståndsdom från Mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt, mål nr M 2050-09 ("Tillståndet"). Åbyverket utgör en central källa till energi inom Örebro kommun, där idag ca 98 procent av alla fastigheter i innerstaden är anslutna till fjärrvärme. Bolaget ingår i E.ON-koncernen som under 2000-talet investerat ca 100 miljoner kronor per år i fjärrvärmeverksamheten. Åbyverket har ett tydligt hållbarhetsmål och levererar idag energi som till 95 procent är förnybar eller återvunnen. Örebro kommun ("Kommunen") har även ambitiösa mål om att bli en klimatpositiv kommun och har satt upp etappmål för det geografiska området om att minska utsläppen från transporter (personbilar, arbetsmaskiner samt lätta och tunga lastbilar/ bussar) och energi (el-, fjärrvärme- och oljeanvändning) med 70 procent per invånare till år 2030, jämfört med år 2000.

Bolagets ambition är att i så stor utsträckning som möjligt bidra till såväl egna som Kommunens miljömål. För detta krävs goda lastbils- och järnvägskommunikationer för att transportera bränsle till Åbyverket så störningsfritt som möjligt. Detta är även en förutsättning för att verksamheten vid Åbyverket ska kunna bedrivas enligt Tillståndet.

### Detaljplanen och verksamheten vid Åbyverket

Detaljplanen avser bland annat en ny cirkulationsplats invid Södra infarten ("Cirkulationsplatsen") med förslag om att Cirkulationsplatsens norra ben ska kopplas ihop med Idrottsvägen, som löper nordöst om nämnda planområde och Åbyverket. Cirkulationsplatsens norra ben kommer därför att korsas av ett befintligt tågspår ("Industrispåret") som idag ägs av Kommunen. Industrispåret ansluter i sin tur till ett stickspår som ägs av Bolaget och som används inom Bolagets fastighet för att transportera bränsle till Åbyverket. Mot bakgrund av att Åbyverket förser Kommunen och dess kommunmedlemmar med bland annat värme sker transporter till Åbyverket året runt, dock som mest intensivt på vinterhalvåret när behovet av värme inom Kommunen är som störst.

Bolaget använder Industrispåret för transporttåg som är mycket långa, vilket innebär att Bolaget även måste använda en sydlig del av Industrispåret (härefter benämnt "Södra Spåret") för att omränga och växla tågagnar. För det fall Detaljplanen antas kommer tågtransporter till och från Åbyverket att medföra att Cirkulationsplatsens norra ben blockeras under långa tidsperioder. Bolagets verksamhet påverkas således av Detaljplanen

och nedan framgår en närmare redogörelse för de konsekvenser som Detaljplanen skulle medföra.

### **Transporter till och från Åbyverket**

För att skapa en förståelse för hur Cirkulationsplatsen och Bolagets verksamhet påverkas av varandra framgår nedan hur transporter till och från Åbyverket genomförs och hur detta skulle påverka förslaget enligt Detaljplanen. Den utformning av Cirkulationsplatsen som föreslås i Detaljplanen innebär bland annat att transporttågen, efter anländande och delvis lossning, skulle behöva backas tillbaka ut över Cirkulationsplatsens norra ben för slutförande av växling och lossning av tågens vagnar. Denna omständighet samt krav på säkerhetsavstånd till passerande tåg medför att bommar vid Cirkulationsplatsens nordliga till- och utfart skulle behöva vara nedfällda under hela lossningstiden för transportererna.

Bifogat redovisas hur dagens lossning från tågtransporter går till, se Bilaga 1. Tåg till Åbyverket anländer ca 2 gånger per vecka. Lossning av containertåg tar ca 4-5 timmar per tillfälle och lossning av vedtåg ca 8-9 timmar per tillfälle. Vid lossning skulle Cirkulationsplatsens norra ben blockeras. Även utfart från Idrottsvägen skulle -i viss utsträckning blockeras. Bolaget har inte någon möjlighet att påverka vare sig ankomsttider för tåg och inte heller lossningstiden som sådan eftersom detta styrs på nationell nivå av de logistikföretag som ansvarar för transportererna. Kortare lossningstid skulle exempelvis kräva att logistikbolagen använde sig av kortare tåg, vilket ligger utanför Bolagets kontroll och möjlighet till påverkan. Av ovanstående framgår att lossningstiderna för tågtransporter skulle medföra en blockering av Cirkulationsplatsen under många timmar varje vecka och att Bolaget inte har någon möjlighet att påverka den omständigheten. Därtill bör nämnas att tågtrafiken i Sverige planeras för att uppnå en så optimal trafik på spåren som möjligt. För det fall kortare tåg skulle användas i större utsträckning skulle det innebära behov av fler tåg, vilket skulle medföra omfattande problematik i trafikplaneringen.

Utöver ovanstående ska det tilläggas att lastbilstransporter idag sker till Åbyverket med totalt ca 12 045 lastbilar per år (ca 90-100 st./dag under november-mars och ca 45-50 st./dag under april-juni och augusti-oktober). Transporterna sker under Åbyverkets öppettider kl. 06.00-22.00 (mån-fre) enligt Tillståndet och lastbilarna varierar i längd från ca 12 meter (lastbil utan släp) till 25,25 meter (timmerbil och flisbil). Sverige har nu även beslutat att från och med den 31 augusti 2023 tillåta lastbilar med en längd om 34,5 meter. Om Cirkulationsplatsens norra ben i någon utsträckning skulle blockeras är det sannolikt att stora lastbilar med bränsle till Åbyverket skulle köra in mot tätbebyggt område, vilket skulle medföra negativa konsekvenser för såväl allmänheten som för Bolagets anseende. Det är Bolagets erfarenhet att denna risk föreligger även om Bolaget skulle lämna noggranna instruktioner till ansvariga transportbolag. Denna konsekvens har inte utretts närmare inom ramen för Detaljplanen.

En välutredd och fastställd lösning för Bolagets tågtransporter är således nödvändig om en cirkulationsplats ska kunna anläggas i Åbyverkets närområde. Miljökonsekvenserna av denna situation är inte utredda i detaljplaneförslaget.

### Beskrivningen enligt Planbeskrivningen

I planbeskrivningen till Detaljplanen ("Planbeskrivningen") bekräftas den problematik som Bolaget redogjort för enligt ovan. I Planbeskrivningen framgår nämligen (vår kursivering och fetstil):

*"Cirkulationsplatsens norra ben ansluter till Idrottsvägen i norr och kommer att passera industrispåret som trafikeras med bränsle till Åbyverket i en plankorsning. För att undvika långa stopp i trafiken då tåg blockerar gatan krävs en ny lösning för tågtransporter kopplat till Åbyverkets verksamhet. Detta hanteras i en separat detaljplaneprocess och eventuell miljötillståndsprocess. "*

I Planbeskrivningen konstateras således att Detaljplanens genomförande — under befintliga förhållanden — kommer att leda till ett resultat som inte är godtagbart (dvs. långa stopp i trafiken). På vilket sätt befintliga förhållanden ska ändras för att undanröja denna olägenhet beskrivs emellertid inte i Planbeskrivningen, utöver hänvisningen om att frågan ska hanteras i en separat detaljplaneprocess. Bolaget emotsätter sig den ordning som Kommunen valt att hantera frågorna på — dvs. att skicka ut handlingar för samråd avseende en detaljplan som kräver lösningar (dvs. den nya lösningen för tågtransport) för vilka en inledande riskbedömning inte ens har gjorts. Bolaget undandras på detta sätt sin möjlighet att under samrådstiden utvärdera samtliga konsekvenser av Detaljplanen och på ett fullgott sätt lämna synpunkter på densamma till Kommunen. Detta kommer i sin tur att leda till ett bristfälligt underlag i detaljplaneprocessen. Bolaget hävdar sammanfattningsvis att frågorna borde ha utretts i ett sammanhang.

Bolaget har även, separat från Planbeskrivningen och pågående samrådsprocess, tagit del av en uppdragsbeskrivning från Kommunen, med begäran om riskutredning avseende detaljplan för fastigheten Ansta 20:96 m.fl. (Åbyverkets tågspår), här efter benämnd "Tågspårsplanen". Tågspårsplanen omfattar bland annat ett befintligt tågspår som ägs av Kommunen (dvs. det ovan nämnda Södra Spåret) samt en skydds-yta (allmän plats) med uppväxta träd och grönska. Tågspårsplanen innefattar planläggning för industriverksamhet och järnvägsändamål och har tagits fram för att tillgodose det behov av en ny lösning för tågtransporter som beskrivits i Planbeskrivningen. Vid en genomgång av begäran om riskutredning avseende Tågspårsplanen kan dock ytterligare risker för negativa konsekvenser av Detaljplanen indirekt utläsas (se vidare nedan).

Utöver vad som nu anförts ska tilläggas att Bolaget har ledningar i marken under planområdet som behöver beaktas, både vid cirkulationsplats södra infartsvägen (fjärrkyla) och parkstråket (fjärrvärme). Nämnda omständigheter har inte utretts inom ramen för Detaljplanen.

### Konsekvenserna av Tågspårsplanen

Av den begäran om riskutredning som tagits fram av Kommunen framgår bland annat följande konsekvenser och behov kopplat till Tågspårsplanen: (i) skalskyddet för verksamhetsområdet för Åbyverket (som utgör en skyddsklassad anläggning) och dess eventuella miljöeffekter flyttas söderut, (ii) genomförande av den nya lösningen för tågtransporter kan förutsätta provning enligt miljöbalken, (iii) marken som omfattas av

Tågspårsplanen ska säljas till Åbyverket (Bolaget) och (iv) påverkan på riksintresse för vägtrafik behöver övervägas. Punkterna kommenteras nedan i turordning.

Så som tillägg till punkten (i) ovan ska nämnas de långsiktiga planerna som framgår av bland annat Kommunens översiktsplan från 2018 om att utveckla ett stort område kring Aspholmen som ett utvecklingsområde i form av blandstad. Aspholmen ligger direkt söder om Åbyverket. Genom Tågspårsplanen kommer Åbyverkets verksamhet således att förläggas närmre Aspholmen än tidigare. Konsekvenserna av detta har ännu inte utretts av Kommunen.

Som tillägg till punkten (ii) ska framföras att det inte har utretts närmare hur Tågspårsplanen skulle påverka Bolagets miljö tillstånd. Bolagets Tillstånd har rättskraft och behöver beaktas i en kommande planprocess (se vidare nedan under rubriken Åbyverkets tillståndsgivna verksamhet).

Så som kommentar till punkten (iii) ska även tilläggas att den nya lösningen för tågtransport kräver föregående kommersiell förhandling för överlåtelse av mark till Bolaget (något som ännu inte har påbörjats). Det kan inte heller avgöras om den tilltänkta planläggningen skulle innebära att någon del av lösningen av bränsle inom Åbyverket, efter överlåtelsen, skulle behöva ske på så kallad "prickad mark" eller om det över huvud taget föreligger geologiska förutsättningar att anlägga tågspår inom planområdet. Det har inte heller utretts hur den föreslagna lösningen skulle påverka befintliga vattenledningar under den mark som Tågspårsplanen berör, se befintlig ledningsinfrastruktur i [Bilaga 2](#). En hantering enligt Tågspårsplanen skulle nämligen innebära att marken, och därmed de underliggande vattenledningarna som framgår av bilagan, belastas med ytterligare tung trafik vid en planläggning för industri- och järnvägsändamål.

Utöver vad som nu anförts kan det, som kommentar till punkten (iv) ovan, även framhållas att ett genomförande av Tågspårsplanen skulle komma att påverka planerna för den höghastighetsjärnväg som planeras mellan Södra Infartsleden och Industrispåret. Nackdelarna beskrivs bland annat i dokumentet Öppna gator — Södra Infartsleden som funnits tillgängligt bland samrådshandlingarna till Detaljplanen. Det kan konstateras att genomförandet av Tågspårsplanen skulle påverka alternativ för inrättande av den aktuella höghastighetsjärnvägen. Nackdelarna har emellertid inte beysts i tillräcklig omfattning inom ramen för pågående planprocesser.

Bolaget har, utöver vad som framförts enligt ovan, även analyserat Tågspårsplanens konsekvenser för godstransport. Av analysen har framkommit att problematiken med köbildning till Cirkulationsplatsen inte kommer att undanröjas genom antagande av Tågspårsplanen. Effekterna kommer att minska men köbildning kommer i viss utsträckning alltjämt att kvarstå. Negativa effekter i likhet med de som beskrivs i handlingen Öppna gator — Södra Infartsleden kan sammanfattningsvis alltjämt förväntas även om både Detaljplanen och Tågspårsplanen antas.

Liksom framgår ovan finns det även en mängd frågor som kan bli föremål för vidare

*utredning inom ramen för arbetet med Tågspårsplanen. Om Tågspårsplanen skulle antas uppkommer även ett behov av översyn av de avtal som för närvarande gäller för godstransporter till och från Åbyverket, vilket utgör ytterligare en omständighet som ännu inte har utretts inom ramen för aktuella detaljplaneprocesser.*

*Utan vidare utredning av ovanstående frågor kan det sammanfattningsvis inte avgöras om en hantering enligt Tågspårsplanen är kommersiellt eller praktiskt vare sig möjlig eller lämplig. Det ska härvid särskilt framhållas att ovanstående synpunkter enbart utgör exempel på frågor som ännu inte har utretts och att Bolaget ännu inte har gjort någon fullständig bedömning av Tågspårsplanens konsekvenser utifrån Bolagets verksamhet. De ekonomiska konsekvenserna av en omställning av verksamheten inom Åbyverket enligt Tågspårsplanen har inte heller utretts närmare men kommer att bli omfattande. Det är inte osannolikt att kostnaderna kan komma att uppgå till hundratals miljoner kronor.*

*I dagsläget har något beslut för antagande av Tågspårsplanen inte fattats och utredningen av konsekvenserna av densamma ännu inte redovisats. Det föreligger därmed, i formell mening, inte någon lösning på den problematik som beskrivs i Planbeskrivningen. Detaljplanen kan därmed inte anses tillräckligt utredd och bör således inte heller antas.*

#### ***Teoretiska alternativ till Tågspårsplanen***

*Mot bakgrund av att Tågspårsplanen ännu inte har antagits och dess konsekvenser ännu inte har utretts måste Bolaget även överväga de transportalternativ som teoretiskt sett skulle kunna bli aktuella om Detaljplanen skulle antas utan ett alternativ för hantering av Åbyverkets tågtransporter.*

*Utan en fullgod tåglösning är ett teoretiskt sådant alternativ att Bolaget skulle tvingas att ställa om sina transporter till att enbart utgöras av lastbilstransporter. Anledningen till att Bolaget önskar understryka att detta enbart utgör ett teoretiskt alternativ är bland annat för att det helt motsäger både Kommunens tidigare framförda önskemål om ökade tågtransporter till Åbyverket (vilket har framförts av Kommunen inom ramen för Bolagets tillståndprocess) och den transportplan som tagits fram med stöd i Tillståndet (se vidare under nästföljande rubrik gällande Åbyverkets tillståndsgivna verksamhet).*

*Vid en omställning till lastbilstrafik skulle lastbilstrafiken öka med ca 1 200 lastbilar med släp per säsong, maj-september (30 lastbilar med släp motsvarar ett tåg och tågtransporter sker med ca 40 tåg per säsong). Detta skulle medföra en stor inverkan på miljön med ökade utsläpp inom Kommunen, ökade bullerstörningar och trafikproblematik i området som måste hanteras och riskvärderas i större utsträckning än vad som har gjorts inom ramen för detaljplaneprocessen. En sådan ordning och dess oförenlighet med Tillståndet behandlas även under nästföljande rubrik.*

*Utöver de konsekvenser som nu nämnts skulle ankomst med lastbil till Idrottsvägen och Åbyverket från öst kräva dubbla vänstersvägar vid infart till Åbyverket. Köbildning skulle uppkomma på Idrottsvägen, med en skymd kurva för bilar som passerar lastbilsköen. Vad som nu anförts utgör omständigheter som inte utretts inom ramen för pågående*

*detaljplaneprocesser.*

*Tågtransporter till och från Åbyverket är nödvändiga för verksamheten både på grund av den typ av bränsle som transporteras till Åbyverket och med hänsyn till att en begränsning av tågtransporterna skulle leda till en väsentlig ökning av lastbilstrafik i anslutning till Åbyverket. Ökad lastbilstransport står i direkt strid med de miljömål som uppställts inom Kommunen (se redogörelse i inledande del av yttrandet) och skulle även motverka bland annat Bolagets ambition om att införa CCS (Carbon Capture and Storage) inom Åbyverket, vilket kräver att bränsle- och koldioxidtransport sker med tåg. Såväl EU som övriga världen är överens om att CCS-tekniken har potential att kraftigt minska utsläpp och är den möjlighet vi har att förbättra miljö och reducera klimatförändringar i världen. En viktig del av EU:s klimatpolitik är att satsa på CCS.*

*En minskad andel tågtransporter skulle motverka de miljömål som uppställts av såväl Bolaget som av Kommunen. Om miljömålen som Kommunen uppställt ska kunna uppnås till år 2030 — och även på längre sikt — krävs en samordnad insats inom Kommunen, vilken alltså inte stöds av den pågående detaljplaneprocessen för Detaljplanen med de underlag som hittills presenterats. Miljökonsekvenserna som nu lyfts har inte beaktats inom ramen för Detaljplanen, trots att Tågspårsplanen ännu inte har antagits. Försämrade logistiklösningar med en ökad andel lastbilstransporter skulle även leda till ökade kostnader för Bolaget och — i förlängningen — försvåra den hållbara omställningen såväl för Åbyverket som inom Kommunen i stort. I detta avseende kan synpunkter från Bolaget inte enbart ses som ett enskilt intresse i ärendet, utan även som ett allmänt intresse som bör ges särskild vikt under detaljplaneprocessen.*

#### ***Åbyverkets tillståndsgivna verksamhet***

*Som nämnts ovan har Bolaget ett lagakraftvunnet miljötillstånd för sin verksamhet på Åbyverket. Tillståndet har rättskraft och gäller mot alla, vad avser frågor som har prövats i domen (24 kap. 1 S miljöbalken). Bolaget är bunden av villkoren i Tillståndet, men även av att verksamheten ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Bolaget åtagit sig i målet, inbegripet åtgärder för att minska vatten- och luftföroreningar samt andra störningar för omgivningen, i enlighet med det s.k. allmänna villkoret i Tillståndet. I den mån en fråga har prövats genom Tillståndet gäller Tillståndet mot Kommunen i detaljplaneprocessen. Bolagets verksamhet och Tillståndet måste således beaktas av Kommunen i detaljplaneprocessen, vilket enligt Bolagets bedömning hittills inte har skett i erforderlig utsträckning. Om Bolaget exempelvis inte kan transportera och lossa gods på det sätt som beskrivs i Tillståndet eller inte kan följa de villkor som föreskrivs eller kan ta emot den mängd bränsle som Bolaget har rätt till enligt Tillståndet kan Bolagets verksamhet komma att förhindras på ett otillåtet sätt.*

*Mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företråde ska ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning (3 kap. 1 S miljöbalken). Åbyverket har funnits på platsen sedan 1960-talet och är en väl etablerad verksamhet och ett av Sveriges största biobränsleddade kraftvärmeverk. Åbyverket är av*



*sambällskritisk betydelse för energiförsörjningen i regionen och ett allmänt intresse som bör beaktas i detaljplaneprocessen. Liksom anförts ovan är det därför inte enbart ett enskilt utan även ett allmänt intresse att verksamheten vid Åbyverket värnas, att verksamheten på anläggningen kan utvecklas i takt med nya krav och kapacitetsbehov och att verksamheten kan drivas i enlighet med Tillståndet. Detaljplanen bör därför i större mån beakta Bolagets verksamhet vid Åbyverket, de konsekvenser som Detaljplanen innebär för driften av verksamheten vid Åbyverket och de miljökonsekvenser som kan uppstå från Bolagets verksamhet med anledning av Cirkulationsplatsen.*

*I villkor 20 i tillståndet är föreskrivet att Bolaget i en transportplan ska redovisa hur Bolaget genom mål ska minska miljöpåverkan från transporter samt förslag till åtgärder och hur uppföljning ska ske. Revidering av planen ska ske minst var tredje år. Frågan om transporter aktualiserades på grund av synpunkter från länsstyrelsen och Kommunen. Synpunkterna avsåg att det är viktigt att på sikt begränsa transporter i området med närliggande bostäder samt att andelen tågtransporter bör öka. Enligt nu gällande transportplan (2021/2022) är målet att andelen transporter av biobränsle med tåg långsiktigt ska uppgå till minst 20 % av den totala mängden bränsle som levereras till Åbyverket. Målet med att öka andelen transporter med tåg kan komma att hindras vid genomförande av Detaljplanen. Liksom anförts ovan skulle det till och med bli aktuellt att reducera befintlig andel tågtransport med anledning av den nu föreslagna Detaljplanen, vilket kan anses stå i strid med Tillståndet.*

*I Planbeskrivningen framgår — liksom anförts ovan — att det för att undvika långa stopp i trafiken krävs en ny lösning för tågtransporter kopplat till Åbyverkets verksamhet och att detta hanteras i en separat detaljplaneprocess och eventuell miljötillståndsprocess. Bolaget kan i nuläget inte ta ställning till ett genomförande av den alternativa lösningen med ändrade tågspår, eftersom förslaget inte är tillräckligt utrett för att bedöma om det är möjligt med en sådan lösning eller för att bedöma samtliga miljökonsekvenser som kan komma att uppstå med anledning av ändringen. Det ska framhållas att Bolaget inte är av uppfattningen att ändrade transportvägar ska hanteras genom ändring av Bolagets miljötillstånd eller att det ens finns en sådan möjlighet, vilket innebär att möjligheterna att genomföra en alternativ planlösning och utreda transportmöjligheterna till Bolagets verksamhet är av större vikt i den förevarande detaljplaneprocessen. Det ska även framhållas att Kommunen har en skyldighet att beakta miljökonsekvenser utöver den direkta miljöpåverkan inom detaljplaneområdet.*

*För det fall Detaljplanen antas i nuvarande form, men Tågspårsplanen inte kan antas, föreligger — liksom anförts enligt ovan — en risk för att samtliga transporter av bränsle till Åbyverket behöver företas via lastbilstransporter. Utöver de konsekvenser som ovan beskrivits kopplat till en sådan alternativ hantering är ökade transporter med lastbil inte heller förenligt med vad Bolaget åtog sig i tillståndsprocessen och efterföljande trafikplaner där det är Bolagets strävan — samt efterfrågan från Kommunen och andra myndigheter — att fler transporter ska ske via tåg.*

#### **Utredningsskyldighet enligt plan- och bygglagen**

*Enlig plan- och bygglagen (2010:900) ("PBL") ska planläggning alltid syfta till att*

markoch vattenområden används för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till dess beskaffenhet, läge och behov (jfr. 2 kap. 2 S PBL). Företräde ska ges till sådan användning som från allmän synpunkt medför en god bushållning. Även bestämmelserna om bushållning med mark- och vattenområden i miljöbalken ska tillämpas för att avgöra lämpligheten.

Enligt 2 kap. 1 S PBL framgår att hänsyn ska tas till både enskilda och allmänna intressen inom ramen för framtagande av nya detaljplaner. En precisering av nämnda bestämmelse finns även i 4 kap. 36 S PBL där det framgår att vid utformningen av en detaljplan ska skälig hänsyn tas till befintliga bebyggelse-, äganderäts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande. Av 3 kap. 8 S miljöbalken framgår vidare att markoch vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för bland annat energiproduktion, energidistribution och kommunikation så långt möjligt ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utnyttjandet av sådana anläggningar.

Enligt 2 kap. 9 S PBL får planläggning av mark- och vattenområden samt lokalisering, placering och utformning av byggnadsverk, skyltar och ljusanordningar inte ske på sådant sätt att den avsedda användningen medför en sådan påverkan på omgivningen som innebär en betydande olägenhet. Vid bedömningen av vad som ska anses utgöra en betydande olägenhet ska beaktas samtliga allmänna och enskilda intressen som gör sig gällande i det enskilda ärendet. Härvid ska beaktas bl.a. områdets karaktär och förhållandena på orten (prop. 1985/86:1 s. 484 och MÖD 2013:1). Visar beräkningar att kostnaderna skulle bli onormalt höga bör det även övervägas om en viss anläggning ska inrättas inom ett visst markområde. Vid de ekonomiska bedömningarna måste kommunen göra en sammanvägning av olika kostnader.

Av de omständigheter som nu har lyfts fram i Bolagets yttrande framgår att konsekvenserna av Detaljplanen ännu inte har utretts i tillräcklig utsträckning och att en avvägning mellan de allmänna och enskilda intressena som gjort sig gällande i ärendet inte har gjorts på det sätt som föreskrivs i PBL. Liksom har framförts ovan kan det även konstateras att kostnaderna för genomförande av Detaljplanen och Tågspårsplanen skulle bli omfattande. Någon bedömning eller avvägning av kostnadernas betydelse har trots detta inte gjorts av Kommunen, på det sätt som föreskrivs enligt reglerna i 2 kap. 9 S PBL. I vilken utsträckning Kommunen skulle kunna bli skyldig att ersätta kostnader på grund av avsevärt hinder i pågående markanvändning kan i nuläget inte heller bedömas. Mot bakgrund av att konsekvenserna av Detaljplanen och Tågspårsplanen ännu inte har utretts — men kan antas bli omfattande — får Bolaget ändå förbehålla sig rätten att återkomma med eventuella krav på ersättning med anledning av de beslut som aktuella planprocesser kan komma att resultera i.

### **Sammanfattning**

Enligt Planbeskrivningen föreligger ett konstaterat hinder mot Detaljplanen. Den lösning som föreslås, dvs. Tågspårsplanen, har ännu inte antagits och inte i tillräcklig utsträckning

*utretts. Lösningen som föreslås kan inte med säkerhet lösa den problematik som framgår av Planbeskrivningen och dess ekonomiska konsekvenser har inte utretts eller beaktats under planprocessen. Avvägningen mellan allmänna och enskilda intressen har inte gjorts enligt reglerna i PBL och en helhetsbild till följd av Detaljplanen kan inte utläsas av planhandlingarna. Det föreligger utöver detta risker för flertalet negativa konsekvenser vid antagande av såväl Detaljplanen som Tågspårsplanen som inte har beaktats på föreskrivet sätt. Till dess att en ny lösning för tågtransporter utretts och antagits, föreligger alltså ett i Planbeskrivningen konstaterat hinder mot antagande av Detaljplanen.*

*Bolagets inställning är att Kommunen bör göra en avvägning av allmänna och enskilda intressen enligt det regelverk som beskrivits under föregående rubrik och därmed ta särskild hänsyn till de synpunkter som framhållits av Bolaget i aktuellt yttrande. Kommunen ska beakta Åbyverkets samhällsviktiga funktion, bidrag till att uppfylla Kommunens miljömål och att Bolaget bedriver en tillståndsgiven verksamhet. Kommunen ska även beakta de omfattande kostnadsökningar som antagande av Detaljplanen och Tågspårsplanen gemensamt skulle innebära. Kommunen bör även beakta den risk för betydande olägenhet och ansevärt hinder i pågående markanvändning som Detaljplanen kan komma att medföra för Bolaget.*

*Med hänsyn till de synpunkter som härvid har framförts är det sammanfattningsvis Bolagets inställning att Detaljplanen inte ska antas. Bolaget begär således att Detaljplanen omarbetas, med hänsyn till de synpunkter som framförts av Bolaget. För det fall Detaljplanen antas i sin nuvarande utformning informeras Kommunen även om att Bolaget avser att överklaga beslutet.*

*Bolaget bidrar gärna till konstruktiva diskussioner med Kommunen gällande en ny trafiklösning i området och diskussioner har i detta anseende inletts med Kommunen. Bolagets förhoppning är att bidra till en hållbar och långsiktig lösning av de frågor som behandlats i aktuella planprocesser och att detta i förlängningen även kan leda till nytta för kommunens invånare.*

#### **Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:**

Cirkulationsplatsen på Södra infartsleden är ej längre en del av detaljplanen. Cirkulationen ska istället planläggas separat. Bedömningen har gjorts att cirkulationen även behöver planläggas i sin helhet istället för att delas upp i olika planer. Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen beaktar yttrandet i samband med planläggning och genomförande av cirkulationsplatsen.

## Castellum Mitt AB

- *Vi vill ha cykelbana längs med grönstråket i spårparken. Det kommer ändå att cyklas där om det är tillräckligt bra som gångbana.*
- *Att spårparken blir livlig, trygg FRAMSIDA.*
- *Vi anser att rondellen är en förutsättning för fortsatta utvecklingen av Aspholmen. Ingen vill bo, verka eller jobba i det trafikchaos vi upplever idag. Anfarten från rondellen mot Örnsro i egen plan för att inte förhindra rondellens vara eller icke vara. Se skiss.*
- *Gatubredd skall följa planprogrammet för att möjliggöra framtida exploatering med positiv avkastning för fastighetsägarna. Senaste förslaget är 6 meter bredare än planprogrammet.*
- *Vi är positiva till att spårparken utökas med grönytor tillgängliga för allmänheten på angränsande fastigheter vid framtida utveckling och exploatering. Dock anser vi att marken alljämt ska tillhöra fastigheten och inte överföras till kommunala fastigheten samt kunna tillgodose grönfaktorytor mm för tex bostäder.*

### Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Ambitionen med spårparken är att den ska ha en bra gestaltning, att den ska nyttjas av närboende och andra och bidra till ökade sociala värden och trygghet. Arbetet med utformningen av framtida kringliggande kvarter görs i eventuella kommande detaljplaner. Med anledning av spårparkens smala bredd skulle en GC-bana vara för platskrävande för att parken ska kunna bli en plats med mycket växtlighet. Däremot kommer det vara tillåtet att cykla i ett lågt tempo och med hänsyn till gående. Den huvudsakliga cykeltrafiken sker längs med gatorna.

För att kunna färdigställa och genomföra detaljplanen för spårparken och cirkulationsplatsen på Södra vägen har Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen beslutat att ta bort cirkulationsplatsen på Södra infartsleden från planen helt och hållet. Cirkulationen ska istället planläggas separat. Bedömningen har gjorts att cirkulationen även behöver planläggas i sin helhet istället för att delas upp i olika planer. Därmed möjliggörs ingen vägkoppling mellan Aspholmen och Örnsro i denna plan.

Inga gator planläggs inom denna plan, bortsett från cirkulationsplatsen på Södra vägen. Därmed fastställs ingen gatubredd. Eventuella framtida grönytor

på kringliggande fastigheter beslutas inte heller inom ramen för denna plan.  
Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen tar dock dessa synpunkter i beaktning i kommande planering.

## Husherren

*Vi har fått viss information presenterad på möte med Stadsbyggnad och har synpunkter på förslaget:*

- 1. Den riskerar att bildas bilköer i den planerade rondellen över södra infartsleden när Eon kör in och ska lasta av sina tågset. Risk för att utryckningsfordon inte kommer att komma fram. Hur har ni tänkt kring det?*
- 2. Den planerade rondellen över södra infartsleden kommer medföra att Eons lastbilburna flistransporter kommer ta denna väg. De kommer då köra förbi vår fastighet Tjänstemannen 1 på Idrottsvägen och där riskerar köer att bildas. Vi vet att det förhåller sig så här eftersom det redan idag bildas köer på Idrottsvägen, fast från andra hållet där det stör mindre. Eon har ju ca 100 lastbilstransporter/ dag vilket ju är ett avsevärt antal. Vi ser att detta kommer påverka våra boende i vår fastighet negativt. Det tillkommande trafikflödet i sig utgör en störning men framför allt köerna är bekymmersamt. Ingen kommer tycka det är särskilt roligt att ha en vägg av lastbilar utanför köksfönstren hela dagarna. Det blir även skräpigt. Hur tänker ni kring det?*
- 3. En del av Radiatorvägen tas som vi förstår det bort och trafiken leds på andra vägar. Detta påverkar våra hyresgäster i fastigheten Grossisten 1 negativt. Särskilt restaurangen där är beroende av starkt trafikflöde, nu hamnar man lite i periferin.*

### **Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:**

Den planerade cirkulationsplatsen på Södra infartsleden är inte längre en del av planförslaget. Således påverkas inte Eons tåg- eller lastbilstransporter. Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen tar dock synpunkterna i beaktning i samband med eventuell kommande planering och genomförande av cirkulationsplatsen.

Enligt vår bedömning kommer trafiken på Radiatorvägen vid Grossisten 1 att öka, inte minska.

## Örnsro koloniförening

*Föreningen önskar i första hand att Örebro kommun undersöker möjligheten att behålla järnvägen/ industrispåret för att kunna transportera gods till E-on eftersom det miljömässigt borde vara det bästa valet. Att använda lastbilar istället för järnväg påverkar miljön på ett negativt sätt med tanke på ökande utsläpp av farliga ämnen som finns i dessa drivmedel, Även trafikbuller för vårt koloniområde samt för de närliggande bostäderna och lokalerna borde bli avsevärt lägre om transporter i viss utsträckning kan ske med järnväg. I andra hand önskar vi att Örebro kommun undersöker möjlighet till att ändra infarten till E-on så att den inte inleds på Idrottsvägen.*

### **Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:**

Det finns inga planer på att avveckla järnvägsspåret till Åbyverket. Gällande att ändra infartsvägen till anläggningen är vår bedömning att det inte är möjligt med gällande trafiksituation och vägnät och inte heller inom ramen för den här detaljplanen.

**Yttrande 1 – [REDACTED] m.fl.**

*Det som vi vill lämna som synpunkter och har ett starkt önskemål om är att ni tittar närmare på är tre saker som direkt kommer att beröras av utvecklingen i området samt de två trafiklösningarna som hanteras i planen.*

- 1. Hur man kan sänka hastigheten förbi vårt bostadsområde på Gamla vägen & Aspholmsvägen (sträckan från Södra vägen-Radiatorvägen) eftersom det är en väldigt vältrafikerad väg redan idag och det körs ofta fort. Och med Aspholmens utveckling framåt så kommer det att av naturliga skäl att öka då det är snabbaste vägen in mot Centrum/Örnsro. Det finns både barn och husdjur i våra hushåll idag, och fler är på väg, så vi skulle sätta högt värde på en säkrare trafiksituation utanför våra bus.*
- 2. Öka säkerheten för gångare och cyklister i korsningen Södra vägen – Gamla vägen. Det finns inga planer för den korsningen i underlagen men där finns tydliga utmaningar redan idag. Här önskar vi säkerhetsmässigt att man gör ett riktigt övergångsställe och tydlig skyltning i båda riktningar för gångare och cyklister. Det finns inget idag. Det är en vältrafikerad korsning av gångare/cyklister till och från Adolfsberg-Aspholmen/City samt till och från Bista/Aspholmen - Sörby över bron. I vårt lilla bostadsområde finns det redan idag barn i skolålder som behöver kunna ta sig till skolan (Brunnsskolan) på ett säkert sätt och det här är den mest kritiska passagen. Det finns farthinder på Gustavsviksbron intill korsningen idag men efter asfalteringsarbeten senaste året så har de ingen effekt längre eftersom man höjt körbanan men inte hindren. Det bidrar idag till alldeles för hög fart genom korsningen.*
- 3. Öka framkomligheten för bilister i korsningen Södra vägen – Gamla vägen. En egen fil för svängande trafik från Gamla vägen ut på Södra vägen i båda riktningar skulle underlätta flödet markant och vara ett effektivt sätt att förbättra korsningen utan att behöva ta nämnvärt större yta eller resurser i anspråk på plats.*

*Vi ser gärna att vi kan ha en aktiv dialog kring frågorna ovan och om det finns alternativa lösningar eller följdfrågor kring det vi föreslår.*



**Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:**

Denna detaljplan berör inte Gamla vägen eller Aspholmsvägen. Åtgärderna i detaljplanen bedöms inte heller få direkt effekt på de gatorna. I takt med att området utvecklas och gator byggs om kommer hastighetsgränser ses över. Det kan i framtiden bli aktuellt med annan hastighetsbegränsning på Gamla vägen och Aspholmsvägen, men det är inget som beslutas i detta skede.

Korsningen Södra vägen/Gamla vägen är komplicerad av flera skäl. Dels är det stora trafikflöden på Södra vägen, varav mycket är tung trafik inklusive specialtransporter till Epiroc. Dessutom måste trafiken från Gamla vägen ha möjlighet att komma ut på Södra vägen, trots det höga flödet, samt att oskyddade trafikanters säkerhet måste tillgodoses. Därför har det anlagts farthinder i korsningen, på Södra vägen, i form av gatstensytor och så kallade busskuddar. Höjden på farthindren har anpassats med anledning av Epirocs lastbilar. Farthinder krävs för att sänka hastigheten i korsningen, för att underlätta för fordon från Gamla vägen att komma ut på Södra vägen, samt för att underlätta för oskyddade trafikanter att korsa Södra vägen. Lösningen med farthinder är dock inte optimal. Korsningen bör byggas om i större omfattning för att fungera optimalt utifrån flöden och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Dock är utrymmet vid korsningen begränsad vilket påverkar vilka lösningar som är möjliga. Det som nyligen gjorts är att farthindren har lagts om för att de tidigare var utslitna. I dagsläget finns inga planer på eller finansiering för att bygga om korsningen men gatan underhålls kontinuerligt och blir farthindren utslitna igen ska de bytas ut.

För korsningen Södra vägen–Gamla vägen finns inte heller utrymme för fler körfält eller annan korsningstyp. Korsningen Skvadronvägen–Södra vägen planeras dock att byggas om till signalreglerad korsning i framtida detaljplaner vilket kommer skapa naturliga luckor i korsningen med Gamla vägen vilket bedöms underlätta för trafik att ta sig ut på Södra vägen.

## Yttrande 2 – [REDACTED]

Hej jag har några förslag men först vill jag bara nämna vad som står på sida 8 i planbeskrivningen.

Där står det att ni enligt trafikprogrammet från 2014 vill sätta trafikanten och människor i fokus, prioritera utrymmesnåla trafikslag.

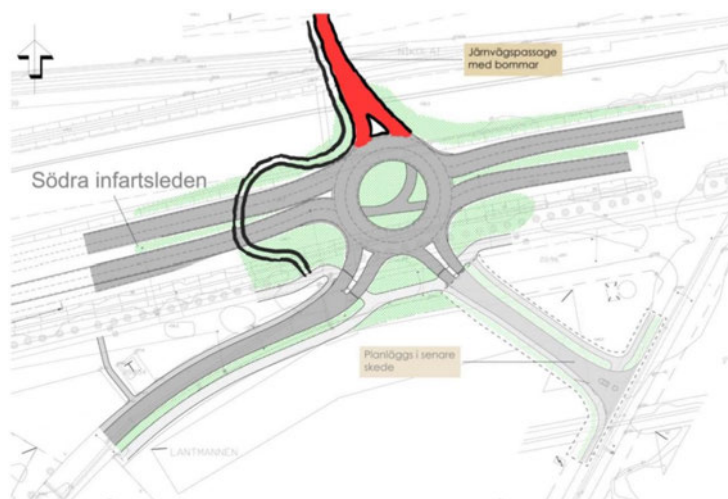
När jag läser planbeskrivningen upplever jag att ni lägger stor vikt på att koppla samman Örnsro och Aspholmen med varandra vilket är mycket bra. När jag läser ser jag dock inte hur ni prioriterar utrymmesnåla trafikslag och människan.

Vi behöver minska privatbilismen i Örebro! Med denna nya anslutning uppmuntrar ni bilkörande framförallt mellan Örnsro och Aspholmen. Idag är det smidigast för många att cykla eller gå mellan de två stadsdelarna.

Jag vill att staden kopplas samman bättre men på ett sätt som gör att folk väljer att gå, cykla eller åka kollektivt istället för att ta bilen.

Om vi kollar på städer i världen som prioriterar utrymmesnåla transporter så ser vi att man har gjort områden mycket bra sammankopplade för kollektivtrafik, gångtrafikanter och cyklisterna men inte för privata motorfordon.

Vi får inte hållbarare transporter av att bara skapa fler vägförbindelser för bilar, vi behöver frigöra stadsrummet från bilar. Det är vägen till verklig framkomlighet och hållbarhet. Mitt förslag är att vi skapar en ny länk endast för gående, cyklande och kollektivtrafiken. Mellan cirkulationsplatsen och Örnsro föreslår jag en bussväg eller bussgata (röd färg) som även uttryckningsfordon kan använda sig av. Även en ny bro för gående och cyklisterna kan vara lämpligt.



(Mitt förslag)



*Med denna moderna lösning kan vi minska trafiken genom att uppmuntra och prioritera hållbara transporter så att vi kan skapa en stad med ett större fokus på människan.*

*Nu byter jag kanske samtalsämne lite men ett önskemål är att ni bygger bredare cykelbanor och cykelvägar. Det finns bland annat nybyggda gång och cykelbanor vid den nya cirkulationsplatsen utanför Mellringe där en ny stadsdel växer fram.*

*Om man cyklar själv där eller på många andra cykelbanor så går det inte att möta en cyklist utan att korsa den vita linjen och använda upp nästan hela ytan för gångtrafikanter, ni är i ett desperat behov av bättre riktlinjer för nya cykelbanor och cykelvägar, till och med gång och cykelbanan som går under södra infartsleden idag håller en högre standard än det som ni byggde nyligen.*



*Min förhoppning är att framtidens cykelbanor kommer att vara 3–4 meter breda om man inte räknar med ytan för gående.*

*Det blir extra viktigt med bättre utrymmen för cyklister när ni förändrar stadsmiljön så centralt.*

*Om Örebro ska bli en stad för människor där hållbara transporter prioriteras måste ni räkna med en betydligt större mängd människor som går och cyklar i vårt stadsutrymme, och vi behöver vara förberedda med den infrastruktur som behövs i framtiden.*

#### **Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:**

Cirkulationsplatsen på Södra infartsleden är ej längre en del av planförslaget. Kommunen avser dock att planlägga och genomföra den i ett senare skede.

Det stämmer att ingen GC-koppling till Örnsro planeras. Däremot gynnas kollektivtrafiken av åtgärden, och inte bara biltrafiken. Anledningen till att vi inte planerar för en GC-bana i samband med cirkulationsplatsen är att det inte bedöms kunna bli en tillräckligt säker lösning för cyklister och gående på grund

av höga hastigheter. En befintlig GC-tunnel mellan Örnsro och Aspholmen finns några hundra meter österut. Generellt sett försöker vi jobba för bättre gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Angående cykelbanorna så är bredden satt efter det förväntade flödet. På de sträckor där ett större flöde av cyklister förväntas är banorna också bredare. Mellringe har till exempel ett relativt litet flöde. Även i centrala Örebro är banorna för smala på vissa ställen men då är det på grund av platsbrist. Kommunen försöker bygga så breda cykelbanor som möjligt men det är en kostnads- och utrymmesfråga.

---

Hanna Bäckgren  
Enhetschef Detaljplan

Jonas Bäckström  
Planarkitekt