

Enligt sändlista

Samrådsredogörelse

Planprogram för Aspholmen/Nasta

Sammanfattning av planförslaget

Syftet med planprogrammet är att utreda förutsättningarna för en utveckling av stadsdelen som plats för arbetsplatser, verksamheter, service, handel, bostäder, rekreation och mötesplatser.

Målet med planprogrammets är att skapa ett tydligt underlag för kommunens fortsatta planarbete och visa på en möjlig utveckling och ställningstaganden inom stadsdelen Aspholmen/Nasta.

Planprogrammet kommer ligga till grund för kommande detaljplanarbeten inom hela stadsdelen.

Samrådet

Planprogrammet har varit utsänt på samråd under perioden 14 mars – 31 maj 2017.

Förslaget har varit utsänt för kännedom och eventuellt yttrande till berörda enligt sändlista för samråd samt på Servicecenter, Örebro Stadsbyggnad, Åbylundsgatan 8A samt orebro.se/aspholmen för kännedom.

Inkomna yttranden utan synpunkter har inkommit från:

- Lantmäterimyndigheten Örebro kommun
- Kommunstyrelsen

Inkomna yttranden med synpunkter har inkommit från:

- **Länsstyrelsen Örebro län**

Se Bilaga 1.

Kommentar: Följande förtydliganden görs i planprogrammet:

- Att trafikbuller är av vikt att uppmärksamma i planeringen av skolmiljöer och andra utemiljöer där barn ofta vistas, exempelvis lekplatser. Dessa miljöer behöver utformas för att uppnå en så bra miljö som möjligt för barnen, bl.a. utifrån buller. Denna fråga ska utredas vid detaljplaneringen.
- Om byggnadsfritt avstånd om 50 meter gäller längs med vägarna E18/E20, samt för järnväg gäller ett byggnadsfritt avstånd om 30 meter från spårmittnärmaste spår.
- Att eventuella störningar och risker kopplat till verksamheter i som kan vara störande och innebära risker för framtida bostadsbebyggelse kommer att studeras vidare i det kommande detaljplanearbetet.
- Vikten av att ta med frågan om förorenade områden tidigt i planprocessen.
- En redovisning av översvämningsrisken utifrån BHF (beräknat högsta flöde) fogas till planprogrammet.
- En bedömning om planprogrammet innebär att gällande miljö kvalitetsnormer kan följas fogas till handlingen.

- **Trafikverket**

Trafikverket har givits möjlighet att framföra synpunkter på aktuellt planprogram för Aspholmen/Nasta. Planområdets östra gräns angränsar till järnvägen- Godsstråket genom Bergslagen som är av Riksintresse för kommunikationer. I väster finns E18 / E20 i planområdets närhet. De är även de av riksintresse för kommunikationer.

Riksintresse

Järnvägen som berörs, Godsstråket genom Bergslagen, är av riksintresse för kommunikationer. Det innebär att den ska skyddas mot åtgärder som kan påverka eller skada dess funktion och förutsättningarna för framtida utveckling negativt. Banan ingår i TEN-T nätet och är av internationell betydelse, den ingår även i det strategiska godsnätet. Banan sträcker sig från Storvik till Mjölby. Örebro kommun har i planprogrammet

planerat för en planskild korsning från området västerut över järnvägen. Exploatering nära järnväg får inte påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av anläggningen. I kommande planering är det därför viktigt att ta hänsyn till utrymmesbehov för järnvägsanläggningen och ange restriktioner inom influensområdet, exempelvis kopplat till bullerstörning och risk och säkerhetsaspekter, se vidare i avsnitt nedan.

Väg E18 ingår i det av EU utpekade Trans European Transport Network, TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse. E18 är en väst-östlig förbindelse som förbinder Stockholm med Oslo via Västerås, Örebro och Karlstad. Väg E20 ingår i det nationella stamvägnätet som riksdagen fastställt. Vägarna i det nationella stamvägnätet är av särskild nationell betydelse. Sträckorna Malmö-Göteborg samt Örebro-Stockholm ingår även i det av EU utpekade Trans European Transport Network, TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse. Väg E20 utgör en viktig förbindelse mellan Stockholm, Göteborg och vidare söderut till Malmö och Köpenhamn.

Exploatering nära europavägarna får inte påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av anläggningen. I kommande planering är det därför viktigt att ta hänsyn till utrymmesbehov och ange restriktioner inom influensområdet, exempelvis kopplat till bullerstörning och risk och säkerhetsaspekter på liknade sätt som till järnvägen.

Järnvägens influensområde

Trafikverket anser att programmet tydligare bör kunna uppmärksamma influensområdet kring järnvägsanläggningen, det vill säga det område kring själva anläggningen där särskild hänsyn behövs vid byggnation och andra åtgärder. Exempelvis behöver risker för olyckor med farligt gods på järnvägen beaktas i kommande planarbete vilket bör tydliggöras i programhandlingen. Det är i sammanhanget nödvändigt att utreda och säkerställa tillräckliga avstånd till bebyggelse och verksamheter med tanke på risker för olyckor med farligt gods. Även skyddsåtgärder kan behöva vidtas.

Trafikverket vill påpeka att kostnaderna för att bygga en planskildhet ska bäras av exploateringen. Trafikverket vill även informera om att en korsning i plan med järnvägen inte kommer att tillåtas. Enligt vår riktlinje TDOK 2015:0311 ska vi verka för att inga nya plankorsningar byggs. Det framgår av planprogrammet att nya kopplingar till angränsande stadsdelar, fordon/gång och cykel bör förbättras och Trafikverket önskar uppmärksamma kommunen på att säkra passager över järnvägen är ett krav som måste klaras när nya områden växer fram. Det är även viktigt att man inte skapar en ökad risk för spårspning mellan målpunkter som finns på var sin sida om den aktuella järnvägen.

Väg

Trafikverket är inte väghållare för några vägar inom planområdet men planprogrammet kan trots detta uppmärksamma influensområdet kring europavägen i väster. Även om området kommer att byggas ut i etapper är det viktigt med en helhetsyn för hur transporter till och från området ska fungera.

Miljö- och hälsorisker

Miljö- och hälsorisker som farligt gods och buller är något som Örebro tar upp i planprogrammet. Kommunen skriver att bebyggelsen som innehåller 800-1400 nya lägenheter. Avståndet till järnvägen kommer vara viktigt för att skapa en god boendemiljö. Det är viktigt att i samband med framtida detaljplanering att eventuella skyddsåtgärder klarläggs. Angående problematiken med buller skriver kommunen att höga nivåer kan förekomma i området, både från järnväg och vägar. Vid ny bebyggelse kommer hänsyn tas till detta. Trafikverket anser att kommunen ska göra en riskanalys vid framtagandet av detaljplaner i området.

Det är bra att programmet lyfter att bullerstörningar måste utredas vid framtagande av detaljplaner då buller är fråga som också måste studeras i samband med nylokalisering av bebyggelse, i synnerhet bostäder utmed järnväg. Trafikverket anser generellt att de gällande riktvärdena för trafikbuller ska klaras vid nybyggnation av bostäder.

Kommentar: Planprogrammet justeras för att tydligare uppmärksamma de influensområden som finns kopplade till järnvägsanläggningen samt europavägen.

- **Region Örebro län**

Se Bilaga 2.

Kommentar: Cirkulationsplatsen som finns redovisad på Södra Infartsleden består av ett parallellt uppdrag (BN 1038/2012) där beslut om läget har tagits i ett tidigare skede och är därmed inte en fråga i detta planprogram. Den finns redovisad i planprogrammet som en större gemensam investering som planeras tas av de som har gagn av densamma. Cirkulationsplatsen är dock en viktig del i att knyta ihop Aspholmen/Nasta med angränsande stadsdelar.

Kommunen ser fram emot fortsatt samarbete med Region Örebro län i kommande detaljplaner inom Aspholmen/Nasta.

- **Nerikes Brandkår**

Se bilaga 3.

Kommentar: Kommunen har återkommande möten med Region Örebro län om deras framtida behov. Utformningen av gatorna ligger inte inom ramen för detta planprogram. Utformningen av gatorna kommer att fastställas i ett senare skede.

Rekommenderade skyddsavstånd mellan transportleder för farligt gods och olika typer av markanvändning justeras i planprogrammet.

- **E.On Elnät Sverige AB**

Stadsdelen är redan anslutet till elnätet som "Teknisk försörjning" nämner, vid en förändring av denna karaktär så kommer elnätet säkert behöva förändras pga kommande förändringar av effektbehov inom planområdet. Det är inte säkert att t.ex. befintliga nätstationer står på rätt plats, nya stationslägen kommer också behöva planeras in, det innebär också åtgärder i bög resp. lågspänningsnäten.

Inför kommande detaljplanearbete är naturligtvis E.ON Elnät väldigt intresserade utav att i tidigt skede delta i samordningen.

Kommentar: Kommunen ser fram emot fortsatt samarbete med E.On Elnät Sverige AB i kommande detaljplaner inom Aspholmen/Nasta.

- **E.On Värme Sverige AB**

E.ON Värme Sverige AB äger och driver fjärrvärmenät inom planområdet. E.ON vill vara med att driva utvecklingen mot ett hållbart samhälle och bolaget har nyligen tagit höjd för ett ambitiöst klimatmål att redan år 2025 leverera och använda energi (fjärrvärme, el och gas) som är till 100 % förnybar och/eller återvunnen.

E.ON Värme Sverige AB har tagit del av planprogrammet för ovanstående område och vill lämna följande yttrande.

Fjärrvärmenätet är utbyggt i princip hela Aspholmen och Nasta. Vi behöver full tillgång för underhåll av ledningarna och vill att de skyddas med prickmark och u-område. Hänsyn måste tas till befintliga ledningar vid planeringen av nya gatusektioner med avseende på plantering av träd, placering av belysningsstolpar mm.

E:ON Värme vill upplysa om de skyddsavstånd som gäller vid grävning i närheten av fjärrvärmeledningar. Föreskrifternas syfte är att undvika sak och personskada som kan uppstå vid ledningsbrott.

*Grävningsbestämmelserna finns på E.ON:s hemsida på följande adress:
<http://www.eon.se/privatkund/Kundservice/Grava-naraledning/Gravbestammelser-fjarbledning/>*

I planprogrammet syns en planerad genomfart mellan Örsro och Aspholmen vilken skulle medföra en plankorsning med befintlig järnväg strax öster om Åbyverket. En sådan genomfart kommer sannolikt att generera mer trafik på Idrottsvägen. En del av våra bränsletransporter kommer med tåg och i samband med lastning och lossning av tågen riskerar vi att blockera korsningen under långa perioder vilket medför besvärande väntetider för korsande vägtrafik. Båda konsekvenserna är negativa för vår verksamhet.

För ett effektivt och samordnat arbete i realiseringen av planen är det en fördel om vi kan medverka kontinuerligt i det fortsatta arbetet.

Kommentar: Cirkulationsplatsen som finns redovisad på Södra Infartsleden består av ett parallellt uppdrag (BN 1038/2012) där beslut om läget har tagits i ett tidigare skede och är därmed inte en fråga i detta planprogram. Den finns redovisad i planprogrammet som en större gemensam investering som planeras tas av de som har gagn av densamma. Cirkulationsplatsen är dock en viktig del i att knyta ihop Aspholmen/Nasta med angränsande stadsdelar.

Kommunen ser fram emot fortsatt samarbete med E:ON Värme i kommande detaljplaner inom Aspholmen/Nasta.

- **Skanova**

Skanova är den ledande leverantören av nätkapacitet till teleoperatörer för dagens och framtidens slutkundstjänster i Sverige. Skanovas målbild är en effektiv telekommarknad, präglad av öppenhet, konkurrens och minsta möjliga detaljreglering. Vi vill att så många som möjligt ska få ta del av de möjligheter - i form av tjänster - som en modern infrastruktur ger. En sådan marknad gynnar alla parter - grossister, operatörer och slutkunder.

Örebro tillhör en av de kommuner i landet som Skanova ser som intressant att prioritera vid en satsning med fiberinfrastruktur, som möjliggör bredband till medborgare och näringsliv.

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet, det vill säga när detaljplanarbete påbörjas, för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget. På så sätt kan oförutsedda hinder i planeringen som berör Skanovas nät undvikas för att få en smidigare och snabbare planprocess.

För utbyggnad och ledningsamordning kontakta Skanovas förvaltare Lars Andersson på telefon 010-477 65 40 eller via mail: lars.p.andersson@skanova.se

Kommentar: Rutinen i dagsläget inom detaljplaneringen är att handläggaren i ett tidigt skede lägg in planområdet i Ledningskollen (ledningskollen.se) för att få information om ledningar. Detta då alla ledningsägare inte finns i kommunens interna system. I övrigt så gör kommunen idag bedömningen att Skanova inte kan involveras tidigare än samrådsskedet.

- **Förskolenämnden**

Se Bilaga 4.

Kommentar: Frågan om placering av förskolor och utformningen av skolgårdar kommer att studeras närmare i samarbete med LFE i den kommande detaljplaneringen.

- **Tekniska nämnden**

Tekniska förvaltningen föreslår att Tekniska nämnden ska lämna följande yttrande över planprogrammet:

- *Tekniska förvaltningen utreder för närvarande framtida lokaliseringalternativ för den verksamhet som idag finns på kv Virkeshandlaren. För att möjliggöra en eventuell förnyelse av byggnader mm är det önskvärt att planprogrammets avgränsning mellan område för bostäder och område för kontor och verksamheter på Virkeshandlaren inrymmer en viss flexibilitet.*
- *Grönstrukturen är inte geografiskt fastställd men det är viktigt att planera för ett större sammanhängande parkområde i enlighet med kommunens grönstrategi.*
- *En förutsättning för att riva industrispåren är att inga rättigheter eller liknande finns angående dessa. Spårområdet rensas på slipers innan ny överbyggnad byggs.*

Kommentar: Avgränsningen mellan föreslagen mark för bostäder och kontor mm i planprogrammet ska ses som en vägledning, inte som en strikt avgränsning. Exakt avgränsning kommer att fastställas i kommande detaljplanering utifrån de analyser och utredningar som framtagandet av en ny detaljplan innebär.

I planprogrammet görs tillägg som tydliggör att kommunens grönstrategi utgör en tydlig vägledning i kommande planskede.

Inom ramen uppdraget ”Utredning av industrispår på Aspholmen, en del av arbetet med planprogram för Aspholmen/Nasta”, Ärende: Sam 987/2016 utreds industrispåren utifrån befintliga rättigheter, saneringsbehov, kostnadsfördelning, gestaltning mm.

- **Miljönämnden**

Miljönämnden beslutar att tillstyrka planförslaget under förutsättning att nedanstående synpunkter beaktas.

Synpunkter

- *Man bör komplettera avsnittet om Teknisk försörjning med att det kan vara olämpligt med infiltration av dagvatten på grund av risk för spridning av föroreningar i mark.*

- Planprogrammet bör redogöra för risk av radon i byggnader uppförda på radonriskområden.

- Avsnittet om Risk och Störningar behöver kompletteras med en beskrivning av hur E.ON:s förbränningsanläggning påverkar planområdet. Detta då det är en tillståndspliktig verksamhet och har en betydande miljöpåverkan med avseende utsläpp till luft och risker kopplade till brand och explosion. Innan arbetet med detaljplaner påbörjas inom området bör detta utredas ytterligare.

Kommentar: Tillägg görs i planprogrammet för att tydliggöra att det kan vara olämpligt med infiltration av dagvatten på grund av risk för spridning av föroreningar i mark. Avsnittet om Risk och Störningar kompletteras med en beskrivning av hur E.ON:s förbränningsanläggning påverkar planområdet. Samt görs tillägg om radonriskområde.

- **Fritidsnämnden**

Vad gäller fritidsutbudet anger planprogrammet att "kultur- och fritidsbehovet ökar i samma takt som antalet invånare i en stadsdel. I Aspholmen/Nastas utveckling innebär det att det ska skapas förutsättningar för aktiv fritid och visst kulturutbud." (sid. 22). Fritidsnämnden ställer sig positiv till detta ställningstagande men skulle önska att förutsättningarna för en aktiv fritid tydliggjordes enligt nedan.

Det fritidsutbud som konkret pekas ut i planprogrammet utgörs av att befintliga järnvägsspår omvandlas till gröna stråk. Sådana kan med fördel användas både till promenad och till mer aktiv och pulshöjande motion.

För att de tilltänkta gröna stråken ska kunna användas till detta är det dock en förutsättning att de binds samman på ett sätt så att en slinga skapas. Detta nämns även på sidan 24 i planprogrammet men sammanbindningen tycks inte helt klarlagd. Fritidsnämnden ser klara fördelar om de två gröna stråken bands samman genom en förlängning av grönstråken istället för genom vanlig gång/cykelväg.

På sidan 18 i planprogrammet anges att ett av målen är att tillskapa liv och rörelse i stadsdelen vilket bland annat ska ske genom verksamhetsblandningar och tillskapandet av motionsanläggningar. Avses någon form av kommunal motionscentral är en grön sammanbindning enligt ovan avgörande men bedöms ändå inte tillräcklig för dess genomförande.

Planområdet har en direkt närhet till både å-stråket mot Örsro och till Gustavsviks grönområden. Det vore positivt, men kanske inte möjligt, om anslutningarna till dessa områden inte utgörs av trafikerade vägar som generellt motverkar motionärers rörelsemönster utan istället utgörs av en förlängning av de gröna stråken. En eventuell möjlighet vore att

betona vikten av grönska och möjlighet till passage inom kvartersmarken i området mellan det östra grönstråket och anslutningen över järnvägen mot Gustavsvik.

Ett av de ställningstaganden som görs kring grönstruktur i planprogrammet anger att "grönstrukturen ska innehålla miljöer för lek, avkoppling, spontanidrott, rekreation, möten och motion" (sid. 23). Fritidsnämnden vill poängtera vikten av att ett genusperspektiv genomsyrar det kommunala arbetet i att skapa förutsättningar för fritidsaktiviteter. Spontanidrottsplatser har generellt en snedare könsfördelning än vad organiserad idrott har. Förutom en eventuell F6-skola med tillhörande idrottsbhall tycks det saknas möjligheter för det organiserade idrottslivet att ta plats inom området vilket kan bli en begränsning för invånarnas möjligheter till meningsfull och aktiv fritid.

Kommentar: Planprogrammet har kompletterats med ett avsnitt om grönstruktur som bl.a. tydliggör spårens omvandling till gröna stråk och vikten av att koppla samman ny grönstruktur med befintlig.

Fritidsförvaltningen bör involveras tidigt i det fortsatta detaljplanearbetet för att ytterligare belysa delar av de frågor som nämns ovan. Genom ett gott samarbete i kommande detaljplaner kan stadsdelen utvecklas till att bli en attraktiv stadsdel med goda möjligheter till ett fritidsutbud.

I det kommande detaljplanearbetet kopplat till kvartersmark för bostadsbebyggelse bör frågan om organiserad möjlighet till idrottsutbud studeras närmare.

- **Kulturnämnden**

Kulturnämnden ser positivt på det framtagna planprogrammet och särskilt ställningstagandet kring att "kultur är viktigt för att skapa attraktiva mötespunkter i staden och bör ges möjlighet att inrymmas i stadsdelar som utpekats för funktionsblandning, handel och bostäder".

Kulturnämnden ser, liksom planprogrammet, att en rimlig placering för detta är den offentliga plats som pekas ut i korsningen Boställsvägen/Radiatorvägen och ser fram emot en framtida dialog kring behov och möjligheter inom ramen för kommande planeringsskeden.

Utifrån en-procentprincipen, som anger att medel motsvarande en procent av investeringsutgiften ska avsättas för konstnärlig utsmyckning vid ny-, om- och tillbyggnad av lokaler som är avsedda för kommunal verksamhet, vill Kulturnämnden trycka på vikten av att denna aspekt ges möjlighet att komma in i ett tidigt skede av planeringsprocessen och tillåts ta plats. Detta skapar förutsättningar både för en attraktiv boendemiljö och för ett offentligt rum där företag vill synas och etablera sig i. Detta är något som Kulturnämnden bedömer att ett planprogram bör kunna beröra.

Kommentar: Frågan om konstnärlig utsmyckning är intressant och förs in i planprogrammet kopplat till gestaltning.

- **Örebroporten**

Örebroporten tillstyrker planförslaget i sin helhet.

Örebroporten tillstyrker de framtagna ställningstaganden som beskrivs i planen särskilt att koppla stadsdelen bättre till omgivande delar av staden samt utveckla infrastrukturen mot ett mer finmaskigt nät. Allt för att möjliggöra en stadsmässig karaktär och möjliggöra en förtätning och utveckling av området genom bla att tillskapa bygggrätter i attraktiva lägen.

Strukturskissen är tilltalande och dess försök att skapa en grönare struktur i området bla med hjälp av de gamla industrispåren är tilltalande. Det är viktigt att få till kopplingar mot bla Gustavsvik och Örsro.

Kvarteret Virkeshandlaren kan göra en stomme för framtida utveckling för bostäder i området. Tidplanen är osäker men horisonten för planen/ visionen är 10-20-30 år vilket är rimligt.

Kommentar: Kommunen instämmer med yttrandet. Inför godkännandet av planprogrammet har tillägg gjorts gällande grönstrukturen. Planprogrammet pekar på vikten av kopplingar till omkringliggande stadsdelar där också tillägget av grönstruktur tydliggör att även ny tillskapad grönstruktur kopplas samman med befintliga gröna ytor och stråk.

- **Lantmännen Fastigheter AB**

Lantmännen-koncernen äger tre fastigheter på Aspholmen i Örebro. Lantmännen Novare AB äger Träarbetaren 2, Lantmännen Fastigheter Mitt AB äger Virkeshandlaren 1 och Lantmännen ek för äger Virkeshandlaren 2. Fastigheterna ingår i Örebro kommuns planprogram för Aspholmen/Nasta.

Enligt samrådshandlingen ska både Virkeshandlaren 1 och 2 omdanas till bostäder, vilket Lantmännen inte har några synpunkter på. Tvärtom ser Lantmännen positivt på en bostadsutveckling i området. Av handlingarna framgår dock att det planeras för gång- och cykelväg tvärs över Virkeshandlaren 1 och 2. Vägens föreslagna placering innebär att de två idag stora fastigheterna i praktiken skulle delas upp i fyra små fastigheter/ markområden. Detta skulle påtagligt försvåra en ändamålsenlig planering och exploatering av fastigheterna. Det skulle t.ex. bli mycket svårt att ordna bra parkeringslösningar under så små pass små bostadshus som skulle få uppföras om fastigheterna begränsas på föreslaget sätt. Det planeras även för förskola/ skola inom dessa fastigheter, vilket i kombination med gång- och cykelvägen innebär en alltför stor belastning och ytterligare kommer begränsa möjligheterna att utveckla fastigheterna med bostäder på ett ändamålsenligt sätt.

Lantmännen har under flera år har arbetat för att en livsmedelsbutik ska få uppföras på Träarbetaren 2. När det nu öppnas upp för en livsmedelsbutik i området ser vi gärna att

den lokaliseras till Virkeshandlaren 1 eller 2. Enligt planprogrammet bör livsmedelsbutik och liknande verksamhet lokaliseras till ett läge nära planerad mötesplats/torgyta, vilket också en placering på Virkeshandlaren 1 eller 2 skulle innebära.

På Virkeshandlaren 2 ligger idag en silo som inte använts på ett antal år och kommer inom kort att rivas. Det vore önskvärt att ersätta silon med ett bostadsbus i samma storlek, men för att det ska vara möjligt måste troligtvis hela fastigheten kunna utnyttjas för detta ändamål (d.v.s. utan att delvis tas i anspråk för t.ex. park eller annan allmän platsmark).

Enligt den till programmet bifogade strukturplanen planeras stora områden av Lantmännens fastigheter att användas för park/allmänna ändamål. Del av Träarbetaren 2 planeras att tas i anspråk för allmän platsmark och på både Virkeshandlaren 1 och 2 planeras stora områden för parkmark och parkstråk. Lantmännen ser helst att ingen mark inom fastigheterna använts för sådana ändamål, men om mark ska ianspråk tas är det önskvärt att detta så långt som möjligt minimeras. Att ta i anspråk mer mark för allmänt ändamål än vad som kan motiveras med hänsyn till den allmännyttan som bedöms uppnås strider mot plan- och bygglagen och den s.k. proportionalitetsprincipen. Lantmännen ser inte hur så pass stora ingrepp i Lantmännens intressen som fastighetsägare kan vara motiverade. Detta måste beaktas i planläggningen.

Lantmännen noterar vid en jämförelse med andra fastigheter i programområdet att Lantmännens fastigheter belastas av och tas i anspråk för allmän platsmark i större utsträckning än andra fastigheter i området. Kommunen bör behandla alla fastighetsägare lika och sprida ansvaret och placeringen av allmän platsmark någorlunda jämt mellan de olika fastighetsägarna i området. Kommunen ska i planläggningen alltid beakta både allmänna och enskilda intressen.

Lantmännen för gärna en löpande dialog med kommunen avseende utvecklingen av Aspholmen/Nasta och vill bidra till bästa möjliga utveckling av området i samråd med kommunen och övriga intressenter.

Kommentar: En viktig del i utvecklingen av Aspholmen/Nasta är att förbättra och förfina vägnätet för fordonstrafik men framförallt för gång- och cykel.

Planprogrammet föreslår enbart bostadsbebyggelse inom utpekade lägen av stadsdelen, inom vilka kommunen bedömer att attraktiva bostäder och boendemiljöer kan tillskapas. Lantmännens fastigheter ligger inom sådana gynnsamma lägen. Kopplat till utveckling av attraktiva och goda boendemiljöer för gena och effektiva gång- och cykelkopplingar såväl som parkmark och grönsstruktur för rekreation.

Kommunen föreslår att industrispåren kan nyttjas som parkstråk. Utifrån den befolkningsökning som föreslås gör kommunen bedömningen att dessa spårområden inte ensamt tillgodoser det behov som de möjligheter planprogrammet innebär, varför en utveckling av allmänplatsmark inom mark

som idag ägs av bl.a. Lantmännen är nödvändig för att kunna möjliggöra för bostäder inom de utpekade bostadslägena. Inom andra delar Aspholmen/Nasta föreslås i planprogrammet inte samma utvecklingsmöjlighet. Utpekade parkmiljöer i strukturplanen är endast schematiska och är inte helt geografiskt fastlagda. Hur stor grönyta som kan behövas utreds i ett senare skede.

Befintliga silos byggnader föreslås generellt kunna ersättas med liknande byggnadsvolymer och inom Lantmännens fastigheter föreslås bostadsbebyggelse vilket endast föreslås i ett fåtal fastigheter.

- **Castellum, Anna-Lena Fredin**

Synpunkter till Översiktsplan Aspholmen/Nasta från Castellum

Tågdepå (sid 22)

Placeringen av tågdepån i detta läge får stor påverkan på placering av bostäder och andra verksamheter i framtiden, då det finns säkerhetsbegränsningar. Tågdepån låser en stor attraktiv yta inklusive dess optionsyta och det begränsar de angränsande fastigheternas användning. Läget är bland det första man ser, den södra inkörsporten. Finns det alternativa placeringar? Kan man minska optionsytan för att få fler användningsområden på fastigheterna intill? Finns det någon tidsbegränsning för depån? Detta påverkar investeringsviljan hos berörda fastigheter och det krävs en tidig dialog med angränsande fastighetsägare.

GATOR OCH TRAFIK

Södra vägen och Adolfsbergsvägen kommer troligen att i fortsättningen vara ännu viktigare för trafikflöden från andra delar av staden, och bör utvecklas för säker och fungerande trafik för både fordon och cyklister. Dagens placering av bensinstationen på Adolfsbergsvägen påverkar trafiken negativt. Cykeltrafiken i rondellen är mycket osäker.

Stadsgator (sid 29)

Business to business handeln är viktig för Aspholmens företagare och byggs gator om med fokus på gång och cykeltrafik, kan det bli svårt att bedriva företag som handlar med större varor, sällanköpsvaror och varor som behöver biltransport (ej stora lastbilar). Separata cykelvägar är bra, men gatorna måste möjliggöra för fungerande biltrafik.

Användning av marken, strukturplanen

Vi förespråkar en så flexibel plan som möjligt. Till exempel skulle fastigheterna Rörmokaren 1,6,3,4,5 och Svetsaren 7 vara orange, lika Kv. Virkeshandlaren 7 och 10. Då finns det fler möjligheter i framtiden för Bostäder/ kontor samt annan service kopplad till dessa användningar.

Principer för kostnadsfördelning (sid 33)

Uppgradering av gata

”Uppgradering av befintlig gatumark bekostas av de intilliggande fastigheterna” Här måste det tydliggöras varifrån initiativet till uppgraderingen kommer och i sådana fall måste även Örebro kommun ta delar av kostnaderna vid fördelning av totalkostnaderna.

Under rubriken Större gemensamma investeringar omnämns att en fördelningsnyckel skall tas fram för större investeringar, och det borde även finnas fördelningsnycklar för uppgradering av gata. Kostnaderna skall fördelas mellan berörda fastighetsägare OCH kommunen. Och det måste vara tydligt redan i planen hur kostnaderna skall fördelas. Annars kan det bli svårt att gemensamt komma fram med önskade förändringar om flera fastighetsägare är inblandade.

Finns det några grova kostnadskalkyler för den totala omdaning av gatorna?

Övrigt

Viktigt med en gång och cykeltunnel vid Gustavsvik.

Viktigt att öppna genomfarten vid Tekniska förvaltningen

Kommentar: För att tågdepån ska fungera väl in i programförslagets intentioner är det av vikt att flera funktioner kopplas till depån, så som kontor och eventuellt även andra verksamheter. Planprogrammet framhåller att det är av vikt att denna depå tillför Aspholmen mer än enbart ett inhägnat spårområde. Läget inom Aspholmen för en tågdepå är en möjlig lokalisering, skulle lokaliseringen ske på annan plats avses det utpekade området i strukturplanen innehålla markanvändning för kontor och andra verksamheter förenliga med bostäder.

I det fortsatta arbetet med utveckling av gatorna inom Aspholmen/Nasta, kommer frågor som trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet att utredas vidare.

Avsikten är att tillskapa tillgängliga fungerande gator för samtliga trafikslag - biltrafik, gång- och cykel, tyngre trafik.

Avsnittet kring genomförande och kostnadsfördelning har utvecklats inför godkännande av planprogram.

Kommentarerna kring passage över/under järnvägen mot Gustavsvik samt genomfart vid Tekniskas fastighet stämmer väl överens med planprogrammets intentioner.

- **BRF Ånstabacken**

Utlåtande från boenden i BRF Ånstabacken, tomt Ånstalunden 9.

Åkaren 1: För denna tomt skulle vi gärna se att höjdsplanen hålls human och framförallt håller busens höjd till 3 våningar rakt ut från Ånstalunden 9, där Elon ligger idag. Vi ser inga problem med att det byggs 3 till 5 våningar närmre Brandstationen.

Försäljaren 1: Vi har inga synpunkter om bebyggelsen i detta område mer än att vi gärna ser att de befintliga grönområdena mellan Försäljaren 1 och Ånstalunden 9 i princip behålls i sin nuvarande storlek. För att behålla områdets kuperade karaktär ser vi gärna att bebyggelsen närmast Ånstabackens norra del hålls lägre.

Ånsta 20:150: Här har vi inga synpunkter.

Ånsta 20:94: Här skulle vi gärna se en busshållplats.

Ånsta 20:42: Denna tomt får gärna behållas orörd.

Kommentar: Åkaren 1, i kommande detaljplaneskede kommer höjdsplanen att behöva studeras närmare. Att ta hänsyn till är hur man avgränsar trafikbuller från Adolfsbergsvägen samt hur man möter den befintliga bostadsbebyggelsen i en passande skala.

Försäljaren 1, befintlig grönstruktur är ett stort värde för befintlig- och framtida bostadsbebyggelse. Av vikt är att dessa utvecklas och kommer befintliga som nya boende till del. I kommande detaljplaneskede kommer höjdsplanen och anslutningen till parkområdet att behöva studeras närmare.

Ånsta 20:94, lokaliseringen av busshållplatser ligger inte ramen för detta planprogram. I anslutning till BRF Ånstabacken finns flera busshållplatser, utmed Adolfsbergsvägen finns två busshållplatser inom 350 meter, vilket ger bostadsområdet god tillgång till kollektivtrafik.

Ånsta 20:42: inom denna fastighet föreslås ingen ny bebyggelse inom ramen för detta planprogram.

- **Rasmus**

Ser positivt ut, allt ifrån hur grönområden planeras och kombinationen med bostäder kontor och handel. Enda negativa är att visionsbilderna för arkitekturen. Modernt är kan vara fint men tycker invånarna i staden borde få mer inblick och uttrycka sig kring det. Det byggs trots allt för invånarna inte för att vinna priser. Det är invånarna som skall trivas och känna att de gillar sin stad. Många i staden vill bygga högre men

fortfarande vackert och harmoniskt. De extrema futuristiska byggnaderna som visas borde få visad för befolkningen och se vad de tycker. Vore vackert att ta fram någon form av arkitektur mellan gamla Örebro och nya framtida Örebro. Det byggs för mycket platta, karaktärslösa och betonghus nuförtiden. Det massproduceras hus... Jättebra att kommunen ger invånarna chansen att tycka till, men det glöms oftast bort att invånarna vill vara med och tycka till på det estetiska. Något för er att tänka på alltså. Varför inte låta invånarna få se flera olika arkitektoniska "skiss" förslag och ha en omröstning?

Där kan man få en hint om vad invånarna efterfrågar för typ av arkitektur i staden. Många tror att det är kört att lämna sin åsikt kring detta ämne och känner sig undanknuffade. Gäller övriga bebyggelsen i staden, visa invånarna förslag om arkitektur lägg en omröstning och se över alternativ och vad invånarna faktiskt efterfrågar, inte vad byggherrar kan smälla upp för billigast peng och störst vinst.

Kommentar: Visionsbilderna är tänkta att ge en känsla av hur den nya stadsdelen kan komma att upplevas med tätare bebyggelse och mer grönska. De enskilda illustrerade byggnaderna ska inte tas som modell hur det kommer se ut i framtidens Aspholmen/Nasta. Frågan om antal våningar och krav på gestaltning utreds i kommande detaljplaner.

- **BoRevision, Å Axell**

Ta bort den "skitiga" industriella verksamheten, och ersätt med bostäder blandat med kontor. Viss närservice som en livsmedelsbutik och ett apotek bör finnas. En bättre förbindelse österut bör skapas genom en gång- och cykeltunnel under järnvägen där plankorsningen var förut (Boställsvägen), för att öppna upp mot Ladugårdsängen och Sörbyängen.

Kommentar: Planprogrammet föreslår en gång- och cykelkoppling i förlängningen av Boställsvägen mot Adolfsbergsvägen. Kommunen ser det också som viktigt att knyta ihop Aspholmen/Nasta med angränsande stadsdelar.

- **Jonas**

Det är ju inte rimligt att sätta en cirkulationsplats på motorleden till City bara sådär. Det förstår ni väl själva? Jag vet inte vilken sagovärld ni lever i, men alla har inte en cykel, bor nära centrum eller har möjligheten att gå till jobbet. Ni började med centrala delarna (som idag är kaotiskt vid 4-5 tiden) för att kompensera med cykelvägar (trots att det finns hur mycket plats som helst att cykla på sedan tidigare). "Säker och miljövänliga"-projektet som Sundin har planterat in i era skallar funkar inte i

verkligheten och ni kommer bli varse om det inom 10 år när Örebro växer. Förresten, kan ni pusha Trafikverket att lägga till en fil för lastbilar på E20 runt trafikplats Adolfsberg? Överdrivet otrygg miljö i rusningstrafik med stora lastisar som flyger förbi i 120 och bilar som bejvilt svänger med 1 m mellanrum.

Vad gäller cirkulationsplatsen. Åter igen, rör inte. Gör en tunnel eller något, om ni verkligen måste. Att ta sig från Aspholmen till Örnsro tar idag 1-2 minuter - förstår inte vad problematiken ligger.

Kommentar: Cirkulationsplatsen som finns redovisad på Södra Infartsleden består av ett parallellt uppdrag (BN 1038/2012) där beslut om läget har tagits i ett tidigare skede och är därmed inte en fråga i detta planprogram. Den finns redovisad i planprogrammet som en större gemensam investering som planeras tas av de som har gagn av densamma. Cirkulationsplatsen är dock en viktig del i att knyta ihop Aspholmen/Nasta med angränsande stadsdelar.

Din kommentar lämnas som information till handläggaren i det ärendet. Din kommentar ang trafik och trafikplats Adolfsberg lämnas till Trafikenheten.

- **S Lindh**

Jag tycker att det är en stadsdel som behöver förändras till bostäder. Framförallt hyresrätter. Men också en del villor och radbus. Idag känns det mer som en stor trafik flaskbals med alla företag.

Kommentar: Kommunen instämmer med yttrandet. Tillkommande bostäder inom den södra delen i anslutning till befintlig bostadsbebyggelse och inom Aspholmens mitt planeras komplettera det befintliga bostadsbeståndet i närområdet, både vad det gäller boendetyper och upplåtelseform. Kommunen anser dock att framförallt villor innebär en allt för låg utnyttjandegrad av marken i detta centrala läge av Örebro.

- **M Andersson**

De behövs en ny fungerande vårdcentral som går fä till! Samt en friskvårdscentral! Med allt vad friskvård kan erbjuda! Ett nytt tänkande! Långsiktigt tänk istället som idag kortsiktigt som belastar o kostar mycket mera än försöka hålla folket friska? Vi har ju haft ett bra fungerande friskvårdscentral på västra mark o på motionens bus! Med en starkt drivande person för det friskvård samt idrottens bus! Ska finnas sjuksköterska, läkare kostrådgivare o motionsrådgivare med konditionstest på testcykel för puls o syreupptagning! Dessutom plats för en lättgymnastikgrupp! För läkare m flera remitterar till friskvården som fungerade tidigare! Får vill jag jobba som friskvårdskonsulent eller ledare! Ska också finnas ett dagrehab o dagvård där m behövs

med kunnig personal som går efter kommunens riktlinjer med stimulans o social gemenskap! Om idag inte norr o väster fungerar som? Värdelös personal där! Kan intyga detta! Måste inse börja ett nytt tänkande! Långsiktigt tänk som blir billigare i slutänden! Jag vill även vara med i projektet? O som sagt jobba i friskvårdens hus som chef o ledare! Har talat med många läkare om detta tänk! Finns mycket att säga om detta projekt! Hoppas på få genom ett nytänk ! Blir mindre belastning ekonomiskt o på alla vis! ps. Personen ifråga blev vuxenmobbad på dessa dagvårdar! Dessutom lång kö idag! Behövs flera! O passande här på friskvårdens hus!

Saknar ett "friskvårdshus" med aktiviteter i! Friskvårdscentral (där läkare, sköterskor mfl. Kan skriva remisser till) plus dagvård dagrehabverksambet (behöva flera därför lång kö idag) Samt en fungerande vårdcentral (som fungerar få tid på) aktiviteter som skapandeverksambeter kreativitetsverksambeter! Ett förebyggande friskvårdshus! Avlasta sjukvården (se långsiktigt istället för idag kortsiktigt) (få ner förre sjukskrivningar) (ett hus som passar alla) aktivitetshus "ett levande hus"(jag vill vara med i projektet) (vill jobba där som ansvarig),

Kommentar: Kommunen har återkommande möten med Region Örebro län om deras framtida behov. Förslaget om Friskvårdcentral ligger inte inom ramen för detta planprogram. Stadsdelens framtida markanvändning kommer att fastställas i respektive detaljplan.

- **S G Lindgren**

Det är verkligen dags att sluta att förstöra Örebro. Dags att ställa frågan "vad håller vi på med" ? En stad ska växa fram efter behovet, om den över huvud taget ska växa. Det är absolut inte självklart positivt som många tycks tro. Det är inte arkitekter och planerare som ska forma staden.

Kommentar: Behovet av utveckling av Aspholmen/Nasta har arbetats fram tillsammans med fastighetsägarna inom stadsdelen, genom en workshop, vilken utgjorde startskott för kommunens arbete med planprogrammet. Under denna workshop stod det klart att fastighetsägarna och kommunen har en stor samsyn i Aspholmens/Nastas möjligheter i framtiden, vilken har konkretiserats i detta planprogram. En utveckling inom Aspholmen/Nasta kommer till största del ske genom en successiv utveckling av respektive fastighet, utifrån respektive fastighetsägares intresse av fastighetsutveckling.

Målet är att skapa goda förutsättningar för en stadsutveckling av Aspholmen/Nasta på 10, 20 och 30 års sikt. Detta görs genom att arbeta fram och fastslå vision samt riktlinjer för kommunens och andra aktörers fortsatta arbete med stadsdelen.

- **N Gustafsson**

Tycker det verkar jättebra att ni gör om industri området till lite mer bostäder, affärer, restauranger mm. Blir trevligt och fint om ni snyggar till det.

Dock en sak som jag frågat efter samt tagit upp tidigare med kommun samt transportstyrelsen är ett bullerskydd längs motorvägen som skyddar området där jag själv med många flera bor samt området ni tänker skapa. Skulle nog som alternativ gå att lägga tyst asfalt med, men det bästa vore nog en bullervägg som längs järnvägen. Det är väldigt hög ljudnivå i området från trafiken på motorvägen.

Kommentar: Naturvårdsverkets gällande riktlinjer för buller kommer att säkerställas i kommande detaljplanering. Stadsbyggnad ansvarar för att förebygga bullerproblem vid framtagande av ny detaljplan. För befintliga bostäder kontaktas Tekniska förvaltningen eller Miljökontoret.

- **M Almgren**

Tänk till när ni planerar för övergångsställen i anslutning till rondeller. Idag ligger de precis vid in och utfart i rondellen. Det blir tvärstopp för biltrafiken då personer skall gå över gatan. Det är i dag katastrofalt dåligt. Det borde vid en grundlig planering gå att hitta ett ej farligt sätt att planera övergångsställen. Hoppas verkligen att det går att göra Örebro till en trafiksäker stad för alla. Roligt annars att ni gör något bra av Aspholmen.

Kommentar: Örebro kommun planerar för alla trafikslag: gång, cykel, kollektivtrafik och bil. Övergångsställe är en viktig framkomlighetsåtgärd för gående. Placering av övergångsställe nära rondell påverkar framkomligheten med bil men det är också viktigt med framkomlighet för gående. Med en placering av övergångsställe längre från korsningen så att det blir en omväg för fotgängare riskerar man osäkra passager på fel ställe.

Hanna Bäckgren
Planarkitekt

Bilaga 1**Länsstyrelsen
Örebro län**Helena Siegert
010-224 84 74
helena.siegert@lansstyrelsen.se

1(4)

SAMRÅDSYTTRANDE

2017-05-31

Dnr: 402-1668-2017

Ert dnr: Sam 532/2016

Örebro kommun
Box 30000
701 35 ÖREBRO

Planprogram för Aspholmen/Nasta, Örebro kommun

Planprogrammet har överlämnats till Länsstyrelsen i enlighet med 5 kap. 11 § plan- och bygglagen (PBL). Länsstyrelsen har beretts tillfälle att lämna synpunkter.

Sammanfattande synpunkter

Länsstyrelsen är positiv till att kommunen tar ett helhetsgrepp över området och anser att planprogrammet är väl genomarbetat och kan fungera som ett bra underlag för kommande detaljplaneläggning. Länsstyrelsen vill inför det kommande detaljplanearbetet framföra nedanstående synpunkter.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Riksintresse för kommunikationer

Järnväg

Öster om programområdet går Godsstråket genom Bergslagen, som är av riksintresse för kommunikationer, järnväg, enligt 3 kap. 8 § miljöbalken (MB). Det innebär att den ska skyddas mot åtgärder som kan påverka eller skada dess funktion och förutsättningarna för framtida utveckling negativt. Banan ingår i det av EU utpekade Trans European Transport Network, TEN-T nätet, och är av internationell betydelse, den ingår även i det strategiska godsnätet.

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att en framtida exploatering i programområdet inte skapar en ökad risk för spårspring mellan målpunkter som finns på var sin sida om järnvägen. I planprogrammet föreslås två gång- och cykelbroar över järnvägen för att koppla samman programområdet med områdena öster om järnvägen. I kommande planering av broarna är det viktigt att en tidig dialog förs med Trafikverket.

Väg

Väster om programområdet finns E18/E20, som är av riksintresse för kommunikationer, väg, enligt 3 kap. 8 § MB. Vägarna ingår i det av EU utpekade TEN-T nätet, och är av särskild internationell betydelse. Väg E20

Bilaga 1

2(4)

SAMRÅDSYTTRANDE

2017-05-31

Dnr: 402-1668-2017

ingår dessutom i det nationella stamvägnätet som riksdagen fastställt. Vägarna i det nationella stamvägnätet är av särskild nationell betydelse. Exploatering nära europavägarna får inte påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av anläggningarna. I kommande planläggning är det därför viktigt att ta hänsyn till anläggningarnas utrymmesbehov och ange restriktioner inom influensområdet, exempelvis kopplat till bullerstörning samt risk- och säkerhetsaspekter, på liknade sätt som till järnvägen.

Människors hälsa och säkerhet samt risk för olyckor och översvämning**Trafikbuller**

Det är bra att programmet uppmärksammar att gällande riktvärden för trafikbuller behöver beaktas vid planeringen av den nya bebyggelsen, eftersom trafiken på såväl järnvägen som på större gator kring och inom området alstrar buller. Länsstyrelsen vill uppmärksamma att även den befintliga bostadsbebyggelsen behöver klara riktvärdena för trafikbuller vid kommande planläggning och utveckling av programområdet.

Forskning visar att barn är särskilt känsliga för buller. Länsstyrelsen vill därför uppmärksamma att det även är viktigt att skolmiljöer och andra utemiljöer där barn ofta vistas, exempelvis lekplatser, behöver utformas för att uppnå en så bra miljö som möjligt för barnen, bl.a. utifrån buller. Det bör lyftas i planprogrammet att denna fråga ska utredas vid detaljplaneringen. För vägledning vid planläggning vid skolor och förskolor hänvisas till Boverkets rapport 2015:1 *Gör plats för barn och unga! En vägledning för planering, utformning och förvaltning av skolans och förskolans utemiljö*. Rapporten finns på Boverkets webbplats:

<http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2015/gor-plats-for-barn-och-unga.pdf>

Farligt gods

Länsstyrelsen är positiv till att kommunen uppmärksammar att transporter av farligt gods behöver beaktas vid kommande planläggning. För vägledning vid planläggning intill transportleder för farligt gods vill Länsstyrelsen uppmärksamma riktlinjer framtagna av Länsstyrelsen i Stockholms län (2016:4) *Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods*. Riktlinjerna finns på Länsstyrelsens webbplats:

<http://www.lansstyrelsen.se/Stockholm/Sv/publikationer/2016/Pages/riktlinjer-for-planlaggning-intill.aspx>

Bilaga 1

3(4)

SAMRÅDSYTTRANDE

2017-05-31

Dnr: 402-1668-2017

Byggnadsfria avstånd

Länsstyrelsen vill uppmärksamma att ett utökat byggnadsfritt avstånd om 50 meter gäller längs med vägarna E18/E20, enligt beslut från Länsstyrelsen 2008-08-21.

För järnväg gäller ett byggnadsfritt avstånd om 30 meter från spårmitt närmaste spår. Ett sådant avstånd ger utrymme för eventuella räddningsinsatser om det skulle ske en olycka och det möjliggör en viss utveckling av järnvägsanläggningen. Verksamhet som inte är störningskänslig och där människor endast tillfälligtvis vistas, t.ex. parkering, garage och förråd, kan dock finnas inom 30 meter från spårmitt. Hänsyn bör dock tas till möjligheterna att underhålla järnvägsanläggningen och bebyggelsen.

Störningar och risker - verksamheter

Inom och i anslutning till programområdet bedrivs verksamheter som kan vara störande och innebära risker för framtida bostadsbebyggelse. Flera verksamheter har behov av tillräckliga avstånd till bostäder på grund av att verksamheterna alstrar bl.a. buller. Länsstyrelsen anser att det är bra att det i programmet anges att eventuella störningar och risker kopplat till verksamheterna kommer att studeras vidare i det kommande detaljplanarbetet.

Förorenade områden

Inom programområdet har verksamheter bedrivits länge. I Länsstyrelsens databas EBH-stödet finns många områden utpekade som misstänkt eller identifierade förorenade områden. Länsstyrelsen anser att det är bra att det i programmet lyfts att frågan om markföroreningar kommer att vara en viktig fråga att arbeta med i kommande planläggning. Länsstyrelsen vill framhålla vikten av att ta med frågan om förorenade områden tidigt i planprocessen, eftersom kommunen måste påvisa att ändrad markanvändning från t.ex. småindustri till bostadsändamål är möjlig och att kriterierna för känslig markanvändning kan uppnås för aktuella fastigheter. Särskilt beaktande behöver tas vid risk för förorening av klorerade lösningsmedel, som kan förorena mark- och grundvatten, spridas långt samt tränga upp i byggnader. Ändrad markanvändning med grävning och byggnation kan riskera att öka/förändra spridningsbilden. Den inom programområdet belägna brandstationen kan också ha en riskbild med föroreningar från bl.a. släckmedel/brandövning.

Översvämningsrisk

Med hänsyn till att samhällsviktiga verksamheter i form av skola och förskolor planeras inom programområdet anser Länsstyrelsen att planprogrammet bör innehålla en redovisning av översvämningsrisken utifrån BHF (beräknat högsta flöde).

Bilaga 1

4(4)

SAMRÅDSYTTRANDE

2017-05-31

Dnr: 402-1668-2017

Miljö kvalitetsnormer

Länsstyrelsen anser att det i planprogrammet behöver göras en bedömning av om planprogrammet innebär att gällande miljö kvalitetsnormer kan följas.

Råd enligt 2 kap. PBL**Överensstämmelse med översiktsplan**

Planprogrammet strider inte mot översiktsplanen.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt, men anser att nya behovsbedömningar behöver göras i samband med att detaljplaner tas fram för området.

Dagvatten

Länsstyrelsen anser att den framtida dagvattenhanteringen i området beskrivs mycket bra i planprogrammet. Det är också bra att vattenfrågorna kommer att studeras närmare i kommande planläggning och att planbestämmelser om rening och fördröjning av dagvatten kommer att anges inom kvartersmark i detaljplanerna.

Markavvattning

Programområdet berörs av två markavvattningsföretag, "Skråmsta, Bista, Nasta och Ånsta" i sydvästra delen av Nasta och en väldigt liten del av "Bygårdsbäckens övre del" i det sydöstra hörnet. Båda företagen har genom exploatering troligtvis förlorat sina syften och Länsstyrelsen rekommenderar därför kommunen att verka för att de ska avvecklas.

De som deltagit i Länsstyrelsens beslut

Detta beslut har fattats av enhetschef Malin Rosén med samhällsplanerare Helena Siegert som föredragande.

Malin Rosén

Helena Siegert

Bilaga 2



Region Örebro län

1 (2)

Tjänsteställe, handläggare
Infrastruktur och samhällsplanering, Karin Wallin

Datum
2017-05-18

Beteckning Er beteckning
Dnr: 17RS1572 Sam 532/2016

Örebro kommun, Stadsbyggnad
Box 33400
701 35 Örebro



Yttrande över samråd avseende planprogram för Aspholmen/Nasta

Region Örebro län har mottagit planprogram för Aspholmen/Nasta för samråd och önskar lämna nedanstående synpunkter.

Synpunkter avseende tågdepån

Planprogrammets förslag angående tågdepån stämmer väl överens med den gemensamma utredning som gjorts och Region Örebro län bedömer att programförslaget skapar goda förutsättningar för depån och dess verksamhet. Region Örebro län vill dock poängtera vikten av att fortsätta i denna linje i kommande detaljplanering för att bevara möjligheten till tågdepån och dess verksamheter samt utveckling av desamma.

Synpunkter avseende utformning av infrastruktur

I planprogrammet föreslås nya korsningspunkter längs med Södra Infartsleden. Region Örebro län vill poängtera Södra Infartsledens funktion som infart från länets södra och västra delar till centrala Örebro samt dess funktion som infartsled för den regionala busstrafiken. Framkomligheten på Södra Infartsleden påverkar således tillgängligheten till centrala Örebro för stora delar av länet. Örebro utgör regionens ekonomiska motor och tillgängligheten till centrala Örebro är därför viktig för hela länet. I kommande detaljplanering och utformning av korsningspunkter och trafikplatser bör detta tas hänsyn till med extra omsorg om att framkomligheten längs Södra infarten inte försämras, främst för den regionala busstrafiken. Samråd med kollektivtrafik huvudmannen (Region Örebro län/Länstrafiken) bör ske vid utformning av korsningspunkter/trafikplatser längs med Södra infartsleden.

Bilaga 2

2 (2)

Synpunkter avseende kollektivtrafikförsörjning

Planprogrammets ambition om att infrastrukturen inom området ska utvecklas till att ge bättre balans mellan trafikslagen är bra. Att ge kollektivtrafiken en egen linjeföring genom området är positivt för kollektivtrafikens effektivitet och attraktivitet. Det är även bra med möjligheten till separata kollektivtrafikkörfält genom området samt att kollektivtrafiken lokaliseras till de stråk där bostäder ska lokaliseras. I kommande detaljplanering bör dialog ske med Länsstrafiken kring utformning av hållplatser, kollektivtrafikkörfält samt andra anläggningar som berör kollektivtrafiken. Det är också viktigt vid kommande detaljplanering hålla fast vid den markanvändning som föreslås i planprogrammet.

För Region Örebro län



Mats Gunnarsson
Ordförande nämnden för samhällsbyggnad

Bilaga 3



Handläggare
Ulf Smedberg
019-20 86 62
ulf.smedberg@nerikesbrandkar.se

Örebro Kommun
Box 30000
701 35 Örebro

Diarienummer
2017-000240
Datum
2017-05-19

1 (3)

Yttrande avseende planprogram Sam 532/2016

Nerikes Brandkår har av Örebro Kommun ombetts lämna synpunkter avseende planprogram för Samråd kring planprogram för Aspholmen/ Nasta.

Redovisande handlingar:

- Planprogram för Aspholmen/Nasta, samrådshandling 2017-03-02
- Minnesanteckningar från workshop 1, 2016-09-20.
- Minnesanteckningar från workshop 2, 2016-11-08.

Efter att ha tagit del av ovanstående handlingar vill Nerikes Brandkår framföra följande:

Framkomlighet för räddningstjänsten

Adolfsbergsvägen är Nerikes Brandkårs primära utryckningsväg och används i samband med utryckning fler gånger per dag. För närvarande sker det ca.1350 larm årligen där utryckning sker från stationen i Nasta. Med anledning av detta anser Nerikes Brandkår att alla åtgärder som i förlängningen påverkar framkomligheten negativt utefter Adolfsbergsvägen är mycket olämpliga. Att som i planprogrammet utforma Adolfsbergsvägen till ett stråk för handel med torgyta skapar många frågetecken kring vår framtida framkomlighet. Även Södra infartsleden är föremål för kraftiga förändringar som begränsar framkomligheten för oss.

Med den stora befolkningsökning som sker samtidigt som vägnätet byggs om till gator med begränsad framkomlighet medför detta en ökad risk för köbildning som direkt påverkar räddningstjänstens insatstid negativt. Att fortsätta nedrustningen av huvudgatunätet som utgör viktiga utryckningsvägar är således inte en utveckling som räddningstjänsten anser är önskvärd. Om vägnätet utformas med en rad farthindrande åtgärder, så som avsmalningar, farthinder, parkeringar och busshållplatser så tillåts ingen genomfartstrafik för utryckningsfordon vilket innebär att Nerikes Brandkår inte når hjälpsökande tillräckligt snabbt. Risken att tredje man drabbas är därmed uppenbar. Lokalgators utformningar inom bostadsområden har Nerikes Brandkår som regel få synpunkter på.

Utrymning via räddningstjänstens stegutrustning sker antingen via bärbar stegutrustning eller via maskinstege. Boverkets byggregler reglerar vid vilken höjd som respektive stegutrustning kan användas. Vid användning av utrymning via stegutrustning förutsätts att räddningstjänsten inte har för lång insatstid. Med insatstid avses den tid det tar för räddningstjänsten att komma på plats och påbörja insatsen. Utrymning

Postadress: Nerikes Brandkår Box 33600 701 35 ÖREBRO	Hemsida: www.nerikesbrandkar.se	E-Post skydd@nerikesbrandkar.se	Telefon: 019-20 86 50	Org. Nr: 222000-1016
---	------------------------------------	------------------------------------	--------------------------	-------------------------

Bilaga 3

2 (3)

med hjälp av räddningstjänsten förutsätter att insatstiden understiger 10 minuter (20 minuter i vissa fall). Inom Nerikes Brandkår finns tillgång till maskinstege endast på några få platser, däribland Örebro. Om insatstiderna blir för långa medför det att utrymning via räddningstjänstens stegutrustning inte kan tillämpas och de som bygger bostäder och kontor måste ändra sitt sätt att bygga.

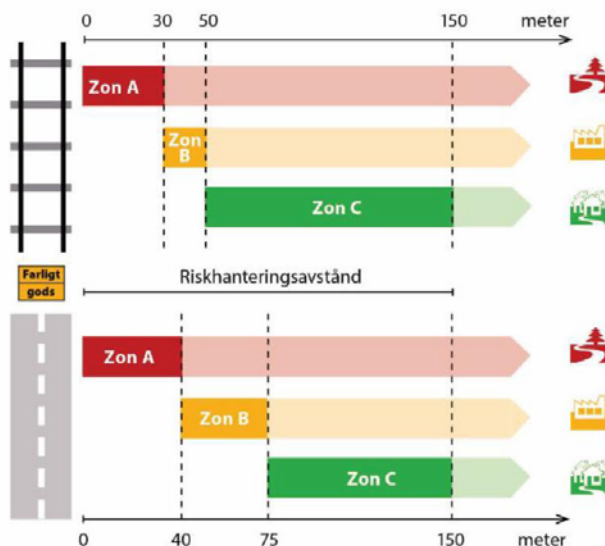
Risker och skyddsavstånd

I planprogrammet anges avstånd till väg och järnväg med anledning av att det transporteras farligt gods. De i planprogrammet redovisade måtten avviker i vissa avseenden mot de avstånd som Nerikes Brandkår rekommenderar.

Skyddsavstånd

Det är omöjligt att vid samhällsplaneringen skapa tillräckligt stora skyddsavstånd för alla typer av olyckor med farligt gods. Detta då avstånden skulle bli alltför stora. En olycka med tankbil lastad med tryckkondenserad giftig gas kan exempelvis i värsta fall generera riskavstånd på upp till 3 km. Ett skyddsområde skall verka skadebegränsande genom att förhindra skador på människor för de mest sannolika olyckorna. Länsstyrelsen i Stockholm har tagit fram riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods (publicerade 2016-04-11).

I figuren nedan presenteras rekommenderade skyddsavstånd mellan transportleder för farligt gods och olika typer av markanvändning. Nerikes Brandkår anser att ny bebyggelse ska lokaliseras i enlighet med dessa rekommendationer för att uppnå en god samhällsplanering. Avstånden mäts från den närmaste vägkanten respektive närmaste spårmitt.



Postadress:
Nerikes Brandkår
Box 33600
701 35 ÖREBRO

Hemsida:
www.nerikesbrandkar.se

E-Post
skydd@nerikesbrandkar.se

Telefon:
019-20 86 50

Org. Nr:
222000-1016

Bilaga 3

3 (3)

Rekommenderad markanvändning inom respektive zon

Zon A	Zon B	Zon C
G – drivmedelsförsörjning (obemannad)	E – teknisk anläggning	B – bostäder
L – odling och djurhållning	G – drivmedelsförsörjning (bemannad)	C – centrum
P – parkering (ytparkering)	J – industri	D – vård
T - trafik	K – kontor	H – detaljhandel
	N – friluftsliv och camping	O – tillfällig vistelse
	P – parkering (övrig parkering)	R – besöksanläggningar
	Z - verksamheter	S - skola

Bilden ska läsas som att vid ett avstånd som överstiger 75 meter från en väg, där det transporteras farligt gods, finns det normalt sett inga större hinder att uppföra bostäder. Mellan 75-150 meter behöver det vanligtvis inte tas fram någon riskutredning. En riskutredning kan göras mer eller mindre utförlig. Vill man bygga bostäder närmare än 75 meter från vägen behöver risken med detta analyseras för att upptäcka behov av riskreducerande åtgärder. I vissa fall kan det räcka med en kartläggning av vad som transporteras på vägen/järnvägen, hur många transporter som passerar planområdet och hur topografin ser ut tillsammans med ett resonemang kring riskbild. I andra fall krävs det en detaljerad riskutredning med beräkningar av sannolikhet och konsekvens för olyckor med farligt gods. Det går inte att ge en allmän rekommendation för vid vilket avstånd som en riskutredning behöver vara detaljerad eftersom riskbild skiljer sig avsevärt mellan olika planförslag. Generellt kan man dock säga att ju kortare skyddsavstånd desto större krav på en utförlig riskutredning.

Brandvatten

Brandvattenförsörjning utökas och anpassas till ny plan i enlighet med gällande VAV-P76 och P83 med nedanstående tillägg.

Avstånd: 150-250 mellan brandposter.

Flöde: 600-1200(2400) liter per minut.

600 liter är tillämpligt i kvarter med låga byggnader såsom villor, radhus, barnstugor i ett plan etc. Vid skolor Br2, mindre centrumanläggningar, vårdcentraler etc. bör 900 liter hållas. 1 200 liter ska tillämpas vid sjukhus, industri, större samlingslokaler, gallerior, skolor Br1 etc. Där industri med hög brandbelastning finns behöver flödet ökas till 2400 liter per minut.

Nerikes Brandkår, 2017-05-19



Ulf Smedberg
Vice Brandchef

Postadress: Nerikes Brandkår Box 33600 701 35 ÖREBRO	Hemsida: www.nerikesbrandkar.se	E-Post: sljdd@nerikesbrandkar.se	Telefon: 019-20 86 50	Org. Nr: 222000-1016
---	--	---	--------------------------	-------------------------

Bilaga 4



ÖREBRO

2017-05-02

Fö 292/2017

Förskolenämnden

Synpunkter gällande planprogram för Aspholmen/Nasta**Sammanfattning**

Förskolenämnden framför nedanstående synpunkter angående planprogram för Aspholmen/Nasta, Sam 532/2016

Beslutsunderlag

Planprogram Aspholmen/Nasta

Förslag till beslut

Förvaltningens förslag till Förskolenämnden:

– Förslagna synpunkter från Förskolenämnden antas och översänds till Samhällsbyggnad

Ärendet

Målet med planprogrammets är att skapa ett tydligt underlag för kommunens fortsatta planarbete och visa på en möjlig utveckling och ställningstaganden inom stadsdelen Aspholmen/Nasta. Planprogrammet kommer ligga till grund för kommande detaljplanarbeten inom hela stadsdelen.

Planprogrammet omfattar områdena Aspholmen och Nasta, sydväst om Örebro city. I nordväst och sydväst avgränsas stadsdelen av Södra infartsleden och E18/E20. I söder gränsar stadsdelen till bostäder, i öster av järnvägen.

Synpunkter från Förskolenämnden

Förskolenämnden framför synpunkter och ställningstaganden kring förslaget till planprogram för Aspholmen/Nasta enligt följande;

Förskolenämnden anser att förskolor endast i undantagsfall ska byggas i botten av bostadshus. Förskolor bör företrädesvis byggas i friliggande byggnad i ett plan, då detta gynnar verksamheten. Om det inte är möjligt anser Förskolenämnden att förskolan ska byggas i friliggande byggnad i två plan. Det är således inte placering i botten av bostadshus som är till förskolors fördel. Förskolenämnden anser också att ytan kring förskolan bör vara så pass tilltagen att det går att skapa bilfritt närmast förskolan, dock utan att kringgå gällande tillgänglighetskrav.

Marie Magnusson
Ordförande Förskolenämnden