

Samrådsredogörelse

Detaljplan för fastigheterna Kexfabriken 1–3 m.fl.

Vad är en samrådsredogörelse?

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

Redogörelse för samråd

Samråd tiden varade mellan 31 maj 2023 – 5 juli 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:

- Planområdet har utökats i norr för Östra Bangatan. Planområdesgränsen har också justerats mot Norrbackavägen.
- Inom användningsområdet för KCP₁ har E₁ lagts till för att möjliggöra för transformatorstation och transformatorstationer möjliggörs även för på korsmark.
- I bottenvåning på bostadshuset möjliggörs för centrumändamål
- Två u-områden regleras på plankartan för att säkerställa befintliga ledningar
- Exploateringsgraden har justerats så att befintliga byggnader regleras med bruttoarea medan nya byggnader regleras med byggnadsarea
- Varsamhetsbestämmelserna har justerats
- Dagvattenutredning har uppdaterats
- Planbeskrivningen har kompletterats om förorenad mark och farligt gods.
- En skuggstudie har gjorts för norra delen av planområdet för att studera konsekvenserna för bostadsbebyggelsen norr om planområdet

Sammanställning av inkomna yttranden

Yttranden utan synpunkter

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

- Helikopterflygplatsen, USÖ
- Nerikes brandkår
- Luftfartsverket

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	7
• Försvarmakten.....	9
• Region Örebro län.....	10
• Lantmäterimyndigheten.....	12
• Teknik och serviceförvaltningen	13
• E.ON Energidistribution AB.....	15
• Navirum Energi AB	17
• Skanova	18
• Yttrande 1 –	19
• Yttrande 2 –	25
• Yttrande 3 –	28
• Yttrande 4 –	30

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

Detaljplanen har överlämnats till Länsstyrelsen för samråd i enlighet med 5 kap. 11 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Detaljplanen handläggs med standardförfarande.

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 människors hälsa och säkerhet, miljökvalitetsnormer för vatten samt risk för översvämning 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

Miljötekniska markundersökningar har tagits fram för att utreda föroreningssituationen inom planområdet. Inga undersökningar har dock skett under befintliga byggnader inom planområdet. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver förtydliga hur lämpligheten och eventuella åtgärdsbehov för planerad markanvändning bedöms för dessa delar.

Endast delar av Kexfabriken 2 och 3 har undersökts. Bland annat är endast en del av det område på Kexfabriken 2 som planeras för bostäder undersökt samt del av det område som planeras för nybyggnation i område som planläggs för kontor och centrum i nordvästra delen av Kexfabriken 3. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver komplettera bedömningen av hur hela området för bostäder kan bedömas som lämplig, samt även planerad markanvändning för övriga delar av Kexfabriken 2 och 3.

På plankartan finns endast krav på åtgärder av markföroreningar på delar av området utifrån genomförda undersökningar. Länsstyrelsen anser att det i planhandlingarna behöver tydliggöras om det finns åtgärdsbehov även på övriga ytor i planområdet. På Kexfabriken 1 har det tidigare funnits tryckeri, vilket kan ha omfattat hantering av klorerade lösningsmedel. Grundvattenprovtagning har endast skett i en provpunkt inom Kexfabriken 1, där bland annat klorerade kolväten provtogs. Länsstyrelsen anser att planhandlingarna behöver kompletteras med en bedömning om provtagningen kan ge en representativ bild över föroreningssituationen samt om provtagningen inkluderat eventuella risker vid utsläppspunkt/avlopp/ledning från tidigare verksamhet.

Grundvattenprovtagning saknas i undersökningar för Kexfabriken 2 och 3. Länsstyrelsen anser att planhandlingarna behöver förtydligas med en motivering kring detta. Länsstyrelsen anser att det även behöver förtydligas om risk för spridning från övriga verksamheter och misstänkta förorenade områden och föroreningar även utanför planområdet har beaktats i samband med genomförda undersökningar.

Farligt gods

Väster om planområdet ligger Godsstråket genom Bergslagen som är av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. I planbeskrivningen anges att då aktuellt planområde ligger som minst 40 meter från järnvägen bedöms det vara lämpligt med kontor och bostäder inom planområdet och att inga riskreducerande åtgärder behövs. I planförslaget medges dock även markanvändningen centrum. Enligt Länsstyrelsen i Stockholms läns Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods, 2016, är ett rekommenderat skyddsavstånd mellan järnväg och markanvändning för centrum 50 meter. I områden med hög exploateringsgrad eller personintensiva verksamheter är det enligt riktlinjerna extra viktigt att ta hänsyn till samhällsrisken. Med anledning av att planområdet innebär en hög exploateringsgrad, med funktioner som innebär personintensiv verksamhet, samt att planområdets utformning mot Östra Bangatan och järnvägen planeras för att skapa attraktivitet mot infrastrukturen, anser Länsstyrelsen att kommunens bedömning om risker vid transporter av farligt gods behöver utvecklas och motiveras, samt att det vid behov införs riskreducerande åtgärder på plankartan.

Miljö kvalitetsnormer för vatten, risk för översvämning

En dagvattenutredning har tagits fram. I utredningen används befintlig exploatering som utgångspunkt i beräkningarna av framtida flöden och fördröjningsbehov. Då detta utgör en ny detaljplan, som kräver en ny lämplighetsprövning, anser Länsstyrelsen inte att det är rimligt att befintlig exploatering används som utgångspunkt i beräkningarna. Detta med tanke på att planområdet, enligt dagvattenutredningen, i nuläget är hårdgjort till 92 procent.

Länsstyrelsen anser vidare att dagvattenutredningen gör en förenklad bedömning av dagvattnets föroreningsituation och påverkan på recipientens miljö kvalitetsnormer för vatten (MKN). Bedömningen baseras enbart på en otydlig text om planerade reningsåtgärder. Med tanke på att Lillån (och även Hjälmaren) har en tydlig påverkan från dagvatten anser Länsstyrelsen att detta inte är tillräckligt för att säkerställa att kommunens bedömning av planens påverkan på MKN är tillräcklig. För att undvika påverkan på vattenförekomstens MKN anser Länsstyrelsen att rening och fördröjning av dagvattnet inom planområdet behöver utredas och beskrivas på ett tydligare sätt.

Dagvattenutredningens bedömning av skyfallspåverkan använder Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps (MSB) översvänningskartering av Svartån som underlag, vilken inte är relevant. Örebro kommuns skyfallskartering behöver användas istället. Vidare behöver höjdsättningen av planområdet utredas för att säkerställa att ytavrinning kan ske utan instängda områden och att bebyggelsen inte riskerar att skadas vid kraftig nederbörd. Dagvattenhanteringen behöver även säkerställas med planbestämmelser på plankartan.

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

Detaljplanen strider inte mot den kommunomfattande översiktsplanen eller fördjupning av översiktsplanen för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik.

Undersökning av betydande miljöpåverkan

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

Kulturmiljö

Länsstyrelsen finner att kexfabriksbyggnadens kulturvärde har fått en tydlig markering genom rivningsförbudet och de skydds- och varsambetsbestämmelser som införts på plankartan. Den genomförda kulturmiljöanalysen har i hög grad bidragit till att dessa värden identifierats och avvägts mot andra intressen i planhandlingarna.

Höga objekt

Detaljplanen ligger inom MSA-ytan för Örebro flygplats och medger en högsta nockhöjd på 41 meter inom planområdet. Uppförande av höga objekt inom MSA-ytan kan medföra konsekvenser för flygvägar till och från flygplatsen samt påverka flygplatsens CNS-utrustning. Flygplatsen ska därför alltid tillfrågas som sakägare om detaljplanen ligger inom MSA-ytan och medger byggnadsverk över 20 meter. Även LFV, i egenskap av sakägare för CNS-utrustning, behöver tillfrågas utifrån eventuella störningar på CNS-utrustning. Länsstyrelsen noterar att LFV har tillfrågats och yttrat sig i ärendet men vill påminna om att samråd även behöver ske med flygplatsen.

Planbestämmelser

Länsstyrelsen noterar att inga bestämmelser om markreservat för allmännyttiga ändamål för t.ex. ledningar (så kallade u-områden) finns angivna på plankartan. Sådana bestämmelser finns i gällande detaljplan för Kexfabriken 3 m.m. Det bör tydliggöras om sådana bestämmelser bör anges även på den nya plankartan.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Förvaltningen anser att provtagningen som gjorts är tillräcklig för att ge en bild av föroreningsituationen inom planområdet och för att kunna göra en översiktlig bedömning av eventuella risker, åtgärdsbehov och kompletterande undersökningar. Bedömningen av resultatet av undersökningen är att påträffade föroreningar i området ska kunna åtgärdas så att inga oacceptabla risker för människors hälsa och miljön kvarstår. Detta baseras på vilka föroreningar som påträffats, att de förhöjda halterna endast påvisats i en andel av provpunkterna samt endast i delar av djupnivåer. Utförda provtagningar är inledande utredningar vars syfte är att få en överblick av föroreningsituationen och vidare provtagning och åtgärder görs i samband med exploatering.

Planbestämmelsen a₁ har reglerats så att den gäller alla fastigheter inom planområdet, även befintliga byggnader, för att säkerställa att sanering genomförs innan byggnation.

Planbeskrivningen har kompletterats om risker för olyckor med farligt gods. Då centrum- och kontorsändamål planläggs inom 40 meter från järnvägen har riskreducerande åtgärder reglerats i detaljplanen om utrymning bort från järnvägen och att ventilation/friskluftsintag ska placeras på fasad som vetter

bor från riskkällan och högt upp på byggnaden, alternativt på tak, för bebyggelsen närmast järnvägen. Med åtgärderna bedömer förvaltningen att föreslagen etablering är möjlig att genomföra med avseende på risken från farligt gods på järnvägen.

Dagvattenutredningen har kompletterats. Örebro kommuns skyfallskartering har använts. För att säkerställa att planområdet inte översvämmas har färdig golvnivå reglerats. Färdig golvnivå regleras till minst +26,40 meter vilket ger en marginal mot skyfallskarterings högsta nivå på 10 centimeter för Kexfabriken 1 och 2. För Kexfabriken 3, som har en högre marknivå än Kexfabriken 1 och 2, föreslås nya byggnaders sockel vara minst 20 centimeter högre än befintliga marknivåer enligt dagvattenutredningen. Då olika dagvattenåtgärder föreslås inom planområdet är det svårt att reglera det i detaljplanen. Dagvattenutredningen visar att det finns alternativ för att ta hand om dagvattnet så att dagvattenflödet inte ökar efter exploateringen och att åtgärder kan göras för att inte påverka miljö kvalitetsnormerna negativt.

Örebro flygplats är med i samrådskretsen och fick utskick i samrådet.

Plankartan har kompletterats med två u-områden En noggrann avvägning har gjorts över var u-områden är nödvändigt, då ledningar kommer behöva flyttas för att möjliggöra planförslaget.

Trafikverket

Planområdet gränsar till Trafikverkets fastighet och järnvägen Godsstråket i Bergslagen. Järnvägen utgör riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken och ska därmed skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen.

Risker för olyckor farligt gods

Enligt planbeskrivningen utgår kommunens bedömning om risker för hantering av farligt gods från Länsstyrelsen i Stockholms riktlinjer för planläggning. Riktlinjerna anger att kontor ska ligga minst 30 meter från järnvägen och bostäder minst 50 meter från järnvägen. Då aktuellt planområde ligger som minst ca 40 meter från järnvägen bedöms det vara lämpligt med kontor och bostäder inom planområdet och inga riskreducerande åtgärder behövs.

Trafikverket önskar uppmärksamma att även användning Centrum möjliggörs tillsammans med kontor på plankartan. Inom användningen centrum ingår hotell och vandrarhem vilket medför tillfällig övernattningsmarkering. Markanvändningen Centrum har enligt riktlinjerna för hantering av farligt gods ett rekommenderat skyddsavstånd på minst 50 meter från järnväg. Trafikverket anser därför att kommunens bedömning om lämplig markanvändning behöver kompletteras och att riskreducerande åtgärder säkerställs på plankartan vid behov. I riktlinjerna för hantering av farligt gods framgår att det är extra viktigt att ta hänsyn till samhällsrisken i områden med hög exploateringsgrad eller personintensiva verksamheter. Med anledning av att planområdet innebär en hög exploateringsgrad med funktioner som innebär personintensiv verksamhet, samt att planområdets utformning mot Östra Bangatan och Järnvägen planeras för att skapa attraktivitet mot infrastrukturen, vill Trafikverket lyfta vikten av att kommunen analyserar och bedömer eventuella konsekvenser av en olycka med farligt gods och behov av skyddsåtgärder.

Stängsling

Trafikverket önskar lyfta vikten av att se över hur oskyddade trafikanter kommer röra sig mellan olika målpunkter och stråk nära järnvägsanläggningen då detta kan innebära problematik med obehöriga inom järnvägsområdet. Trafikverket arbetar med stängsling längs med de uppställningspår som gränsar till det berörda planområdet. Stängselåtgärder till skydd för allmänheten är dock en relevant säkerhetsfråga även vid cv-spåret. En dialog mellan Trafikverket och kommunen pågår kring detta.

Luftfart

Planförslaget möjliggör bebyggelse med en nockhöjd mellan 20 och 41 meter, vilket motsvarar 3 och 8 våningar. Byggnader och andra föremål som är högre än 20 meter kan komma att påverka luftfarten. Flygplatser och LFV är sakägare för civil luftfart, och ska därför samrådas innan etablerar av hinder över 20 meter.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Planbeskrivningen har kompletterats om risker för olyckor med farligt gods. Då centrum- och kontorsändamål planläggs inom 40 meter från järnvägen har riskreducerande åtgärder reglerats i detaljplanen om utrymning bort från järnvägen och att ventilation/friskluftsintag ska placeras på fasad som vetter bort från riskkällan och högt upp på byggnaden, alternativt på tak, för bebyggelsen närmast järnvägen. Med åtgärderna bedömer förvaltningen att föreslagen etablering är möjlig att genomföra med avseende på risken från farligt gods på järnvägen.

Informationen om stängsling noteras och ska tas i beaktande vid ombyggnation av Östra Bangatan.

Örebro flygplats och LFV är med i samrådskretsen och fick utskick i samrådet.

Försvarmakten

Försvarmakten har mottagit rubricerat ärende på remiss och framför följande synpunkter:

Försvarmakten begär in samtliga höga objekt på remiss. Med höga objekt avses i detta sammanhang högre än 20 meter ovan mark utanför sammanhållen bebyggelse och högre än 45 meter ovan mark inom sammanhållen bebyggelse. Definitionen vad som är sammanhållen bebyggelse i detta sammanhang utgår från Lantmäteriets översiktskarta i skala 1:250 000.

Planen medger högsta nockhöjd 41 meter inom sammanhållen bebyggelse vilket möjliggör för högre installationer.

Under förutsättning att höjden inte överskrider 45 meter har Försvarmakten inga synpunkter. I annat fall vill Försvarmakten få in ärendet på remiss igen.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Synpunkterna har noterats och inga förändringar av nockhöjden har gjorts för den högsta byggnaden till granskningen.

Region Örebro län

Förutsättningar för hållbart resande

Planområdet ligger cirka 650 m fågelvägen från Resecentrum. Det är cirka 1,6 kilometer mellan resecentrum och hållplats Svampen. Region Örebro län bedömer mot bakgrund av dessa omständigheter att en förtätning i detta centrala läge med kontor och bostäder har många positiva effekter, inte minst för hållbart resande.

Ribbinggatan saknar dock idag cykelväg men är en logisk väg att använda för de som tar sig från Norr och Rynninge till Resecentrum. Det är även den väg som används till vårdcentralen Olaus Petri. Denna detaljplan, eller andra dokument, bär möjliggöra byggnation av gång- och cykelbana för att knyta ihop Östra Bangatan med Storgatan, givet att det inte får en begränsande verkan på vårdcentralen Olaus Petris verksamhet. Ansökan om statlig medfinansiering av detta kan ske via länsplan för regional transportinfrastruktur.

Detaljplanen möjliggör att Östra Bangatan omvandlas till en stadsgata med lägre hastighet och smalare körbanor i linje med den fördjupade översiktsplanen, vilket är mycket positivt.

Planförslaget lyfter också fram förbättrad framkomlighet med kollektivtrafiken som ett mål och en av de strategier som utpekats handlar om busskörfält. Regionen anser att busskörfält på den här sträckan skulle ha mycket positiv effekt på bussarnas framkomlighet och göra kollektivtrafiken till ett mer attraktivt färdmedelsval. Två körfält på Östra Bangatan bibehåller möjligheten att i framtiden bygga kollektivtrafikkörfält mellan Svampen och Gustavsvik, även om några konkreta planer på detta inte finns idag. Region Örebro län ser positivt på ett tydligare ställningstagande beträffande busskörfält längsmed hela Östra Bangatan. Områdets täthet och karaktär motiverar därtill en busshållplats längs med Östra Bangatan och det vore värdefullt om kommunen tar höjd för detta i detaljplanen. Exakt placering bör kunna utredas i ett senare skede.

Järnvägens funktionsutredning som utvecklingsfaktor

Det är som redan nämnts bra att Örebro kommun arbetar med förtätning och kontor nära resecentrum med tanke på det kollektivtrafiknära läget. Avståndet mellan detaljplaneområdet är endast ca. 500 m. Kommunen bör dock ha i åtanke att nuvarande förslag för utveckling av järnvägen, enligt funktionsutredning "Örebro C+S framtida utformning" (2019) innebär att plattform 1 slutar 280 meter längre norrut än idag, vilket gör att den slutar i höjd med Ribbinggatan som nu utgör gräns för detaljplanen. Detta är något som inte omnämns i planförslaget, men kommunen bör i någon form beröra detta eftersom det kan innebära en annan form av trafikala behov framöver för att kunna försörja resecentrum med resenärer som kommer norrifrån.

Hänsyn till verksamheter kopplade till hälso- och sjukvården

Hälso- och sjukvården inom Region Örebro län betraktar den s.k. OP-tomten i kvarteret Vilan, söder om det aktuella planområdet, som ägs av Länsgården, som en strategisk utvecklingsmöjlighet. Det är en av de mest centrala, delvis obebyggda, tomterna i Örebro. Närheten till Resecentrum, som är en knutpunkt för både lokal, regional och nationell

kollektivtrafik, gör tomten aktuell för flera olika ändamål. Idag ligger en vårdcentral på platsen med ett stort antal listade. Anläggningen kommer givetvis att behöva utvecklas varför det också är av största vikt att förändringar i angränsande kvarter stöttar lösningar med positiv inverkan på verksamheten.

Med anledning av förslagets planer för gång- och cykeltrafik vill Region Örebro län betona vikten av att detta inte förutsätter en fortsättning av gång- och cykelstråk söderut genom kvarteret Vilan eller anläggande av t.ex. grönstråk genom detta. I kvarteret Vilan behöver det istället långsiktigt säkerställas att en ändamålsenlig utveckling av hälso- och sjukvården kan ske utan sådana typer av hinder eller begränsningar.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Förvaltningen håller med om att det vore bra med en gång- och cykelväg mellan Storgatan och Östra Bangatan men det är inte möjligt att bygga idag längs Ribbinggatan då utrymme inte finns. En gång- och cykelväg bedöms kunna bli aktuellt att anlägga i samband med omvandlingen av kvarteret Vilan.

Enligt kommunens översiktsplan ingår Östra Bangatan i huvudnätet för kollektivtrafik och gaturummet ska anpassas för att kunna rymma kapacitetsstark kollektivtrafik. Utrymme finns för att kunna anlägga en busshållplats längs Östra Bangatan då vägområdet är stort. Placering och utformning får utredas vidare i dialog med regionen när det blir aktuellt att bygga om gatan.

Förvaltningen anser att utvecklingen av järnvägen inte behöver nämnas i planbeskrivningen och bedöms inte ha någon påverkan på planförslaget. Planförslaget och Östra Bangatans föreslagna utformning bedöms inte heller påverka möjligheterna att utveckla området väster om gatan och en gång- och cykelväg bidrar till att förbättra tillgängligheten till området. Som regionen skriver möjliggör två körfält för god framkomlighet. Den fördjupade översiktsplanen för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik samt utvecklingsförslaget för Klosterbacken behandlar utvecklingen väster om Östra Bangatan.

Enligt utvecklingsförslaget för Klockarbacken ska det i samband med omvandlingen av kvarteret Vilan utredas om ny sammanhängande grönstruktur kan tillskapas då det finns behov av offentlig grönska i området. En gång- och cykelväg föreslås i detta grönstråk. Förvaltningen bedömer att en utveckling av kvarteret för regionens behov inte behöver stå i konflikt med att tillskapa grönska i kvarteret.

Lantmäterimyndigheten

Under fastighetsrättsliga frågor saknas fastigheterna som berörs samt vilka fastighetsrättsliga åtgärder de kommer beröras av.

Det anges inte något om vem som ansöker om respektive bekostar den fastighetsbildning som behövs för genomförandet av detaljplanen.

Det bör framgå av planbeskrivningen att det är Lantmäterimyndigheten som prövar och beslutar om förändringar i fastighetsindelningen efter ansökan från ägare till berörda fastigheter.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Planbeskrivningen har kompletterats.

Teknik och serviceförvaltningen

- *Den framtida planerade GC-bro över Lillån är placerad över befintlig VA-ledningar samt en kommunal oljeavskiljare. Det behövs utredas hur bron kan placeras på ett säkert sätt i förhållande till befintliga VA-ledningarna utan att skada eller försvåra framtida drift.*
- *Det saknas uppgifter om hur detaljplanen säkerställer att miljö kvalitetsnormen i Lillån inte försämras. Både dagvattenutredningen samt planbeskrivningen behöver uppdateras med en tydligare beskrivning om hur föroreningarna från fastigheterna samt den kommunala gatan ska renas.*
- *Försrjningsvolymerna som finns framräknade i dagvattenutredningen för fastigheterna bör framgå i plankartan.*
- *Enligt planbeskrivningen (s.47) kommer inte fastigheterna påverkas av översvämning vid skyfall under förutsättning att höjdsättningen tar hänsyn till fall från byggnader och att marknivån inte sänks jämfört med befintlig situation. För att säkerställa att detta bör marknivån samt höjd på färdigt golv regleras i plankartan.*
- *In- och utfartsförbudet bör förlängas längs Östra Bangatan över fastigheternas yta ända upp till parkmarken.*
- *Genomförande av planen kräver att ett flertal träd på allmän plats tas bort. Planbeskrivningen behöver kompletteras med skrivelser om att träd på allmän plats som behöver tas bort ska kompenseras enligt Alnarpsmodellen och att dessa träd inte får avverkas innan avtal om kompensationen har skrivits.*
- *Byggrätterna mot parken i norra delen av planområdet är placerade väldigt nära fastighetsgränsen vilket kommer innebära att träden på parkmarken kommer att påverkas negativt. Byggrätten behöver flyttas längre in från fastighetsgräns för att möjliggöra att träden kan stå kvar och för att byggnaden ska kunna skötas från den egna fastigheten.*
- *Placering av bus i fastighetsgräns kräver att delar av busens infrastruktur hamnar i allmän platsmark vilket gör det svårt för fastighetsägaren att hantera tex sitt dag- och dränvatten på ett hållbart sätt. För att underlätta framtida underhåll av ledningar är det bra om byggrätten flyttas in en bit så att ledningar mm kan hanteras inom fastigheten och ej hamnar i allmän platsmark.*
- *Trädallén i söder (Ribbingsgatan) är placerad på befintliga serviser vilket kommer göra det svårt för fastighetsägaren men även till viss del för VA-huvudmannen att*

förnya sina ledningar. Risk finns att vissa träd måste tas ned i samband med förnyelse av ledningar och serviser.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Till granskningen har planområdet utökats och tar med mer av Östra Bangatan i norr. På så sätt finns en flexibilitet i placeringen av gång- och cykelbron då den kan placeras både inom område GATA eller W₂. Exakt placering får utredas vid en projektering men detaljplanen ger möjlighet att bygga en gång- och cykelbro som knyter ihop Östra Bangatan och Norra Lillåstrand.

Dagvattenutredningen har kompletterats om påverkan på miljökvalitetsnormerna. Planförslaget bedöms inte försvåra möjligheterna att uppnå beslutade miljökvalitetsnormer i framtiden om dagvatten från planområdet renas och fördröjs enligt föreslagna åtgärder i dagvattenutredningen.

Då olika dagvattenåtgärder och fördröjningsvolymmer föreslås inom planområdet är det svårt att reglera det i detaljplanen. Dagvattenutredningen visar att det finns alternativ för att ta hand om dagvattnet så att dagvattenflödet inte ökar efter exploateringen och att åtgärder kan göras för att inte påverka miljökvalitetsnormerna negativt. Detta bedöms tillräckligt i planskedet.

För att säkerställa att planområdet inte översvämmas har färdig golvnivå reglerats. Färdig golvnivå regleras till minst +26,40 meter vilket ger en marginal mot skyfallskarterings högsta nivå på 10 centimeter för Kexfabriken 1 och 2. För Kexfabriken 3, som har en högre marknivå än Kexfabriken 1 och 2, föreslås nya byggnaders sockel vara minst 20 centimeter högre än befintliga marknivåer enligt dagvattenutredningen.

In- och utfartsförbud längs Östra Bangatan har justerats och förlängts norrut.

Planbeskrivningen har kompletterats om den trädinventering som gjorts och att träd ska kompenseras. Till granskningen har begräsning av markens nyttjande med prickmark utökats till 5 meter på Kexfabriken 1 mot Lillån för att möjliggöra för att träden kan bevaras.

Detaljplanen reglerar inte att bebyggelsen ska placeras i fastighetsgräns men för att förändra Östra Bangatans karaktär så är placeringen av bebyggelsen viktig. Genom att inte reglera exakt placering bör anläggande av infrastruktur inte bli ett problem och får granskas i bygglovet.

Informationen har noterats. Även om träden kan komma att behöva tas ner i framtiden anses det motiverat att skydda träden i detaljplanen då de har biotopskydd. Tas träden ner bör de ersättas då de är viktiga för stadsbilden.

E.ON Energidistribution AB

Inom planområdet har E.ON markförlagda låg- och mellanspänningskablar, två transformatorstationer (N157511 S Norrbackavägen, N157615 Norra Norrbackavägen, utöver detta finns även en kundägd station (NÖO-083 GOT4-Data). se bifogad karta

För våra anläggningar har vi rättigheter. Inskrivna avtalservitut på fastigheten Kexfabriken 1, D-2023-00129307Kexfabriken 2, D-2022-00260300, D-2022-00260296, Våra rättigheter kan även baseras på våra allmänna avtalsvillkor.

Kablarnas läge säkerställas innan markarbete påbörjas. Kabelvisning beställs kostnadsfritt i fält via ledningskollen.se eller via vår hemsida: www.eon.se/privat/kundservice/skydda-ledningar-och-djur/grava-nara-ledning.html

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

För att mellanspänningskablarna ska vara förenliga med detaljplanen yrkar E.ON på att det i plankartan inom kvartersmark sätts ut ett 4 meter brett u-område med markkabeln i mitten. Den restriktion i markanvändningen som egenskapsbestämmelsen medför bör redovisas i planbestämmelserna. E.ON föreslår följande formulering i planbestämmelserna vid beteckningen u: "Marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar. Inom området får inte bedrivas verksamhet eller vidtas åtgärd som kan binda eller försvåra bibehållandet av elektriska starkströmsanläggningar".

*För våra befintliga transformatorstationer N157511 S Norrbackavägen, N157615 Norra Norrbackavägen bemöter E.ON om att det i plankartan sätts ut E1-område, med benämning "Transformatorstation" på minst 6*6m i plankartan. Det ska ej finnas höjdbegränsningar eller prickad mark inom området. 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*

*För att planen ska kunna genomföras enligt förslaget under samråd krävs ombyggnad av E.ONs anläggningar. 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. Om en flytt av stationerna skall kunna ske krävs det att vi får nya platser för dessa samt beviljade bygglov i direkt närhet. Platsen skall vara 6*6m och upplåtas med servitut av lagfarenägare av fastigheten. Detta skall vara löst innan planen går vidare till granskning.*

För vidare kontakt och planering kontakta: Marcus Peterson, E.ON Energidistribution AB, tfn. 0730-216474, mail: marcus.peterson@eon.se

Alla kostnader i samband med planens genomförande så som flyttningar och ändringar av våra befintliga anläggningar bekostas av exploitören, vilket ska framgå av genomförandebeskrivningen.

Bifogade kartor från E.ON redovisas inte i samrådsredogörelsen

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Då de flesta transformatorstationer inom planområdet också är för planområdets behov har förvaltningen valt att inte reglera transformatorstationernas läge men har haft med framtida behov vid reglering av exploateringsgrad och möjliggör för transformatorstationer inom korsmark. Flera av de befintliga transformatorstationerna, och ledningar, inom planområdet kommer behöva flyttas för att planförslaget ska vara möjligt att genomföra varpå de inte har reglats i detaljplanen.

På Kexfabriken 1 möjliggörs för en transformatorstation, E₁, även om läge eller storlek inte är reglerat. Fristående eller inbyggd transformatorstation bedöms vara möjligt. Även inom användningsområdet B₁ på Kexfabriken 2 möjliggörs för transformatorstation.

Navirum Energi AB

Navirum Energi AB (dotterbolag till E.ON Energiinfrastruktur AB) har tagit del av ovanstående detaljplan och vill informera om att Navirum har fjärrvärme- och fjärrkylaledningar inom berörd fastighet som försörjer befintliga byggnader. Viktigt att kommande byggnationer samordnas med oss i god tid om det blir aktuellt med ledningsflyttar.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Ett u-område har reglerats på Kexfabriken 1, vilket säkerställer er ledning i detta läge. För övriga ledningar har läget inte bedömts lämpligt att reglera med u-område och det kan bli aktuellt med flytt av ledningar.

Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttnings.

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när detaljplanarbete påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya ledningar.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan. Kontakta <https://www.ledningskollen.se>

Kabelanvisning beställs via <https://www.ledningskollen.se>

För ledningssamordning kontakta telia-natforvaltning@teliacompany.com

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Synpunkterna har noterats. Det kan bli aktuellt att flytta ledningarna men det är svårt att säga i dagsläget. Därför har inte ledningarnas läge säkerställts med u-område.

Yttrande 1 – 2023-06-14

Vi som är boende på Norra Lillåstrand kommer i högsta grad påverkas av detta bygge och vår boendemiljö och husens omgivning kommer att påverkas. Vi förutsätter att er målsättning med att utforma och förändra staden, alltid är för att den ska bli bättre och ur ett miljö- och hälsoperspektiv också ska vara positivt, inte tvärtom. Högt upp på listan hamnar träd och grönska då det skyddar oss från avgaser, buller samt främjar djurlivet och skapar en visuellt bra miljö att vara i, avgörande för vår mentala och fysiska hälsa. Den "vägg" av träd och grönska som finns här är helt nödvändig för boendemiljön här. Detta borde vara en självklarhet att värna om den grönska och de träd som finns och som fått möjlighet att växa upp. Om området/staden ska förtätas och fler bilar och människor ska in på samma yta, samtidigt som man tar bort det som vi vet är viktigt för människans hälsa när det kommer till boendemiljön, så blir det ingen bra stad att bo i. Husen i detta kvarter har stått här sedan början av 1900-talet, och liten hänsyn tas till dessa hus vid nya byggnationer. Vi anser att träden och grönskan (se bifogade bilder) måste vara kvar för att bevara en bra boendemiljö. Vi anser att höjden på byggnaderna är för höga och kommer att påverka boendemiljön negativt. Vi är oroliga för att solljuset kommer att skymmas och därav förorsaka att huset/tomten inte får samma sol som idag. Detta vill vi se mätningar på hur sol/skugga kommer att påverkas för husen på Norra Lillåstrand. Vi önskar att husen som ska byggas mot Norra Lillåstrand flyttas mer mot city och låter miljön mot Norra Lillåstrand få vara orörd. Vi är mycket oroliga för den ökade trafiken i området av flera personbilar, transporter och tung trafik som kommer att passera på boendegatorna. Detta är boendegator med väldigt många cyklister samt att det ligger en stor skola här och många barn cyklar och går här. Ökad trafik på dessa gator ger en sämre boendemiljö, ökat buller samt att det blir stor risk för olyckor. Det är därför väldigt negativt att man planerar ett parkeringsgarage just här och klämma in det bland bus, lägenheter och skola. Varför kan man inte lägga det mer norrut på den motsatta sidan av Östra Bangatan där det i dag är gamla terminaler. Där kan man lättare köra in från Östra Bangatan samt det påverkar inte några boendegator!

En annan viktig del är att det inte är upphysta byggnader/ytor nattetid. Mycket viktigt för människor och även djur(fåglar) är att det får vara mörkt nattetid. Man borde också se över att bygga ett bullerplank mot Östra Bangatan.

Bifogade bilder:





2023-07-03

Så som jag uppfattat det så värnar vi i denna stad om det gröna. Målsättningen borde vara att MINSKA utsläpp, MINSKA buller och trafik samt värna om det gröna i staden. Staden ska också vara attraktiv att bo i, och att vi skattebetalare ska kunna lita på att ni som är ansvariga för stadens väl och ve, gör det absolut bästa för att vi ska kunna bo här och leva ett bra liv. Jag vill ha svar på varför man tagit ner en stor, fantastisk björk vid Lillån i samband med detta byggprojekt. Denna sträcka längs Lillån hade för ca 10–15 år sedan många stora Almar, när almsjukan kom så försvann dessa träd, som växt upp under 100 år. Stadens lungor... Dessa träd har inte ersatts här. Som tur är finns det fler stora fantastiska träd som haft 100 år på sig att växa upp. Är det någon som inser vad det innebär att ta ner ett så stort träd, och sedan säga att man ska kompensera för det? Hur då? För mig är det helt oförsvarbart hur man tar ner ett stort, friskt träd som inte var i vägen. Det stod på gräsplätten vid bron över Lillån. Jag vill ha en förklaring på detta och redovisning av hur man kommer att kompensera för detta träd. Detta träd var en viktig del i en grön ridå för oss som bor här. Nu är det ett stort hål där vi istället ska titta in i en inte så smickrande kontorsbyggnad. Detta kan inte vara i linje med målsättningen i staden och hur man skapar en god miljö för oss invånare? Som ni förstår är detta projekt en katastrof för oss som bor här och då syftar jag på planerna att bygga höga hus precis vid Lillån inkluderat ett parkeringshus. Vi har en grön ridå av träd längs Lillån som är en lunga för området, samt minskar buller och ger en visuellt bra miljö. Nu ska vi se in i ett höghus och ett parkeringsgarage, och detta motsäger vi oss. Det är orimligt att bygga hus som på detta sätt ändrar vår miljö så drastiskt till det sämre. Vi antar att man inte titta på hur solen/skugga och ljuset kommer att påverkas för oss boende? Det vill vi inte ska påverkas. Bygg husen lägre eller flytta längre bort från Lillån. När det kommer till trafiken så är det slående hur man kan planera för ökad trafik genom bostadsområdet. Nära skola och ett områden där det är otroligt mycket cyklister och barn i rörelse. Vi kommer alltså att få MER trafik och bilar, SÄMRE luft och ÖKAT buller. Hur är detta en positiv utveckling av området och staden? Vi vill inte att trafiken leds till våra bostadsgator, bilar men också yngre trafik, så som lastbilar och transporter. Vi som bor här hoppas på förståelse och en revidering av byggplanerna. Tack!

2023-07-05

Vad gäller träd och växtlighet mot Östra Bangatan, så är detta givet oerhört viktigt. Växtlighet och träd mot denna gata finns och är planterad av en anledning, för att dämpa buller och skydda mot trafiken.

Detta är en av Örebros mest trafikerade gator, och med era planer ska det tydligen bli ännu mer trafik, utsläpp och buller. Om man samtidigt tar bort den lilla "ridå" av löverke som skyddar mot trafiken så kan ni förstå ur det påverkar boendemiljön här. Om det inte finns skyddande träd/grönska eller ett bullerplank ut mot Östra Bangatan, så kommer vi boende inte skyddas alls mot intensiv biltrafik, tung trafik, lastbilar och tåg. Det blir som att ha trafik "rakt igenom huset". Ni är väl medvetna om vad buller och trafik gör med människors välmående. Det finns undersökningar och forskning på detta!

När vi ser era planritningar kommer vi inte att ha kvar det lilla skydd vi nu har mot en av Örebro mest trafikerade gator, som i framtiden planeras att trafikera området i ännu högre utsträckning. Vilket vi motsäger oss. Detta på grund av det negativa detta för med sig för miljön och hälsan.

Träd och växtlighet mot Östra Bangatan borde istället utvecklas mer och även kompletteras med bullerplank mot Norra Lillåstrand där det finns boende.

Vi förutsätter att ni tar våra åsikter och vår oro på allvar. Vi bor i hus som funnits här sedan 30-talet, och att vi ska få försämrade boendesituation för att ni ska förtäta staden känns oerhört sorgligt och orättvist.

Dessa hus som planeras på andra sidan ån vid Norra Lillåstrand kan inte byggas så höga eller så nära ån. Hur kommer solljuset att påverka våra bostäder. Vi vill se mätningar på detta.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Planering är alltid en avvägning mellan olika intressen. Tanken med planförslaget är att förtäta staden i ett centralt läge som idag är dåligt nyttjat med stora parkeringsytor. Planförslaget möjliggör för en mer sammanhållen och sammanhängande stad. En utveckling av grönytorerna är då också en del i denna omvandling. All vegetation som finns mot ån idag kommer inte att kunna bevaras då parkytan ska iordningsställas. Men det innebär inte att alla träd kommer behöva tas ner. För att kunna spara så många träd som möjligt har byggrätten inom norra användningsområdet begränsats med prickmark, marken får inte förses med byggnad, mot parken så att befintliga träd inom det som blir PARK får bättre förutsättningar att bevaras. Ambitionen är att så många träd som möjligt ska bevaras. De träd som finns kvar kan delvis skymma den nya byggnaden. Förvaltningen ser positivt på ett iordningställande av ytan som är en del i utvecklingen Lilla Å-promenaden, vilket synliggör Lillån och gör ytan tillgänglig för allmänheten.

Örebroporten som är fastighetsägare inom planområdet omfattas av kommunens trädpolicy. Det innebär att träd som tas ner ska kompenseras och ersättas i enighet med kommunens trädpolicy. Enligt policyn ska minst ett nytt träd ska planteras för varje stadsträd som tas bort och är det är möjligt ska nedtagna träd ersättas inom närområdet.

Bullerplank mot Östra Bangatan anses inte vara en lämplig utformning i en stadsmiljö och bullernivåerna för befintlig bebyggelse klarar riktvärdena. En omvandling av Östra Bangatan, både på sikt och till viss del inom planområdet, med sänkt skyltad hastighet som följd kan komma att minska dagens bullernivåer.

Trafiken till planområdet innebär att trafiken i området kommer att öka men trafikökningen som planförslaget bidrar till bedöms inte betyda att några särskilda åtgärder behöver vidtas på omkringliggande gatunät. Den nya gatukopplingen med höger in- höger ut sväng kommer till viss del kunna avlasta boendegatorna för den trafik som ska till och från kvarteret Kexfabriken. Den gång- och cykelväg samt bro som föreslås kommer att kunna minska cykeltrafiken som i dag kör på Norra Lillåstrand och vidare in på Norrbackavägen, men öst-västlig trafik kommer säkerligen fortsätta köra på Norra Lillåstrand.

Utgångspunkten är att parkeringsbehoven ska lösas på den egna fastigheten och det är fastighetsägarens ansvar. Att placera ett parkeringsgarage på västra sidan av Östra Bangatan anses inte aktuellt då man skulle behöva korsa gatan för att nå bebyggelsen och det ligger för långt från planområdet.

Synpunkten om belysning är noterad men är inget som är möjligt att reglera i detaljplanen.

Föreslagen byggnation bedöms vara inom ramarna för vad som kan anses vara normal stadsutveckling i ett så centralt läge i en stad som växer. Förändringar i staden innebär generellt att befintliga fastigheter påverkas. Byggnadens höjd och placering bidrar till att ändra strukturen i kvarteret och ett mer effektivt användande av attraktiv och strategiskt belägen mark i staden. Förvaltningens bedömning är att platsen tål en högre bebyggelse. En skuggstudie har gjorts för att studera påverkan av planförslaget för befintlig bebyggelse norr om planområdet. Studien omfattar vår- och höstdagjämningen, sommarsolståndet samt vintersolståndet. Studien visar att påverkan på befintlig bebyggelse är liten då bostäderna kommer skuggas vid enstaka tillfällen under vintern och kvällstid och det bedöms vara acceptabelt så centralt i staden.

Yttrande 2 –

Efter at läst samrådshandling för Kexfabriken 1-3 m.fl. har jag synpunkter. För mig som boende direkt norr om planområdet kommer förslaget förvandla min boendesituation från lugnt läge med grönskande fond framför bostaden sommartid och snöbeklädda (i bäst fall) träd vintertid, till närmsta granne med et 28 m högt kontors/parkeringshus. Idag ser jag inte befintlig enplansbyggnad där framtida kontors/parkeringshus planeras, varken sommar eller vintertid eftersom den skymms av befintlig trädrida.

Detaljplanens huvuddrag

I samrådshandlingarna står det at "mötet mellan kontorsbyggnaden i norr och parken blir därmed viktig och kommer behöva utredas vidare". När kommer frågan utredas vidare? Det borde väl ha gjorts i planarbetet innan man presenterar samrådshandlingar eftersom de som påverkas annars inte rimligtvis kan ha synpunkter?

Mark och vegetation

När det vidare kommer till "Mark och vegetation" avslutas det avsnittet med att "Frågan kommer diskuteras vidare under planarbetet". Som jag förstår processen är väl planarbetet avslutat då vi erhåller samrådshandlingar? Frågan blir var träden kommer planteras och i vilken omfattning? Sedan samrådshandlingarna blev tillgängliga har en stor björk som finns med i inventeringen tagits ned. I samrådshandlingarna står den björken specificerad som ett träd som ska vara kvar. Tydligt har frågan diskuterats vidare och man skerider till handling utan at samrådstiden gåt ut vilket givetvis bidrar till låg trovärdighet för processen och sätet som man arbetar på.

Bebyggelse

Det står att "För att bebyggelsen inte ska bli för hög mot Norra Lillåstrand har höjden på Kontors/parkeringshuset reglerats till en nockhöjd på 28 m, vilket motsvarar 5 våningar". Allt är relativt men 28 m är högre än dagens byggnad. Hur hög är dagens byggnad och hur tänker planarkitekten at den nya byggnaden kommer påverka de boende på Norra Lillåstrand? Det är helt oacceptabelt at ta bort största delen av trädridan och bygga 28 m högt mitt framför de som redan bor i området. Förslagsvis byggs i samma höjd som dagens byggnad och parkeringar kan man bygga i garage under mark.

Parkering och angöring

"Angöring till Kexfabriken 1 och parkeringshuset kommer främst att ske från Norrbackavägen". Detta kommer medföra mer trafik på Norrbackavägen och mer buller nära mig som bor på Norra Lillåstrand. Angöring borde göras från Östra Bangatan och genom området där det inte bor människor utan snarare är arbetsplatser. I korsningen mellan Norra Lillåstrand och Polhemsgatan är det mycket cyklister och fotgängare (stort flöde eftersom gång och cykeltunneln under Östra Bangatan och järnvägen förbinder öster och väster) det är olämpligt at leda in mer trafik i området. Dessutom ligger OP-skolan nära vilket också motiverar att angöra från Östra Bangatan. Vidare är Norra Lillåstrand den första gatan i kommunens zonsystem för parkering där det är gratis at parkera. Fler som

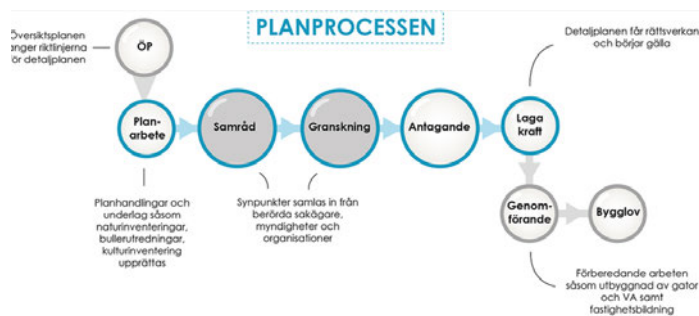
arbetar i området gör att trafiken framför vårt bus kommer öka kraftigt då fler vill hitta gratis parkeringsplatser.

Sammanfattning

Planerad byggnad i norra delen av området mot Norra Lillåstrand är för hög. Den ger boende på Norra Lillåstrand en kraftigt försämrad utsikt i kombination med att träridån försvinner. Kanske den till och med skymmer solljus delar av året? Jag anser att byggnaden inte ska göras högre än vad träridån skymmer från Norra Lillåstrand. Träridån bör vara kvar i sin helhet. Helt vansinnigt att planera infarten till parkeringshuset från Norrbackavägen. Det bidrar till ökad trafik på Polhemsgatan och Ribbingsgatan där det bor människor. På Polhemsgatan är det dessutom många barn som tar sig till och från OP-skolan. Jag anser att infarten ska vara från Östra Bangatan där det inte bor människor. Parkeringszon 2 behöver utvidgas så att Norra Lillåstrand blir avgiftsbelagd.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Samrådet är det första skedet i planprocessen och handlingarna är då inte färdiga utan ni har möjlighet att tycka till om förslaget igen i granskningen då handlingarna har bearbetats. Justeringar och kompletteringar av handlingarna kan göras fram till antagandet.



Till granskningen har kommunen jobbat vidare med förslaget för parken och diskuterat bevarandet av befintliga träd utifrån trädinventeringen. Alla inventerade träd kommer inte kunna sparas men till granskningen har byggrätten inom norra användningsområdet begränsats med prickmark, marken får inte förses med byggnad, mot parken så att befintliga träd inom det som blir PARK får bättre förutsättningar att bevaras. Örebroporten som är fastighetsägare inom planområdet omfattas av kommunens trädpolicy. Det innebär att träd som tas ner ska kompenseras och ersättas i enighet med kommunens trädpolicy. Enligt policyn ska minst ett nytt träd ska planteras för varje stadsträd som tas bort och är det är möjligt ska nedtagna träd ersättas inom närområdet. Den björk som ni hänvisar till som tagits ner ska kompenseras.

Bedömningen är att föreslagen byggnation är inom ramarna för vad som kan anses vara normal stadsutveckling och i ett centralt läge som planområdet har

sker förändringar. Att bygga en ny byggnad i samma höjd som befintlig byggnad skulle inte vara skäligt utifrån planområdets centrala läge. Bedömningen har gjorts att planområdet klarar en förtätning med högre bebyggelse och att det går i linje kommunens översiktsplan, *Utvecklingsförslaget för Klosterbacken* och *Arkitektur och byggande*. Det innebär att planförslaget ska bidra till en tätare och stadsmässigare bebyggelse.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen gör bedömningen av föreslagen bebyggelse är rimlig i sin omfattning och i förhållande till omgivningen. Förtätning i samband med planläggning för ny bebyggelse innebär generellt att förhållande för befintliga bostäder förändras. En skuggstudie har tagits fram för att studera påverkan för befintlig bebyggelse. Skuggstudien visar att påverkan för befintlig bebyggelse är liten och bostäderna kommer skuggas vid enstaka tillfällen under vintern och kvällstid.

Den trafikökning som planförslaget bidrar till bedöms inte innebära att några särskilda åtgärder behöver vidtas på omkringliggande gatunät. Den nya gatukopplingen med höger in- höger ut sväng kommer till viss del kunna avlasta boendegatorna för den trafik som ska till och från kvarteret Kexfabriken. En ytterligare angöring mot Östra Bangatan anses inte lämpligt. En fullstor korsning istället för höger in-höger ut sväng är inte heller lämpligt då avståndet till Ribbingsgatan blir för kort för den typ av gata som Östra Bangatan är. Den gång- och cykelväg samt bro som planförslaget innebär kommer att kunna minska cykeltrafiken som i dag kör på Norra Lillåstrand och vidare in på Norrbackavägen, men öst-västlig trafik kommer säkerligen fortsätta köra på Norra Lillåstrand.

Yttrande 3 –

Mobilitet. Jag noterar att man avser att utöka antalet parkeringsplatser i form av ett parkeringshus. Förtätningen har en av sina fördelar i att minska resandet, med främst bil. Närheten till resecentrum bör väl vara vägledande när besökare och anställda ska ta sig till området. Att ändra gestaltningen på Östra Bangatan är däremot mycket bra. Varför inte minska antalet körfält till ett i vardera riktningen. Att tillåta två körfält och öppna upp för trafik via Åkullegatan in på norr kommer att öka bilåkandet i omgivningen och minska attraktionskraften för boende och de som arbetar i området. Kanske kan Norra Lillåstrand bli cykelstråk i stället för det tänkta. Norra Lillåstrand används redan idag frekvent av cyklister och fotgängare. Ett naturligt stråk med trafik till och från väster under järnvägen.

Grönytor. Det nämns att parken runt Åkullen ska rustas och förses med lekpark. Skapa hellre nya grönytor inom detaljplanen. Alltså låt förtätningen kompenseras med ny tillgängliggjord rekreations och grönyta. Förvanska och låna inte befintliga grönytor utan skapa nya. Detta möter även upp klimatförändringarna på ett naturligt sätt. Parken som eventuellt ska skapas bakom parkeringshuset bör anläggas med stor försiktighet eftersom det i dagsläget finns kvalitéer i det "vilda" området runt Lillån. Detta område utgör en grön korridor som sträcker sig från Boglundsängens våtmark fram till bron över Storgatan. Trädtrader och ansade buskar kan sällan erbjuda någon större mångfald eller värdefulla strukturer, i jämförelse med en naturlig etablering.

Husens gestaltning. Undvik buskroppar som är sju våningar och högre. Våga etablera lägre byggnader. Kexfabriken är ett fint exempel, förstår däremot inte hur ni tagit ansats i detaljplanen med hänsyn taget till gamla kexfabriken? Vi är varandras utsikt. Många rör sig, bor och promenerar i området dag- och kvällstid. Därför är det viktigt att skapa liv här. Så långt är vi överens. Men öka variationen i stället för att minska den.

Sammanfattning. Bygg inte högre än sex våningar. Klimatanpassade anläggningsarbeten och byggnation i hela området är önskvärt och uteslut parkeringshuset till förmån för befintlig byggnad. Visa handlingskraft och tänk att det vi bygger idag skall möta morgondagens behov och verklighet. Hur ser det ut i Örebro år 2040?

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Kommunen delar er uppfattning om att närheten till resecentrum bör väl vara vägledande när besökare och anställda ska ta sig till området. Tanken med att förtäta kvarteret är att ta till vara på det centrala läget med närhet till resecentrum. Fastighetsägaren ska anordna parkeringsplatser enligt kommunens parkeringsnorm och med en ökad exploatering behöver då fler parkeringar anläggas. Fastighetsägarens tanke har varit att samla parkeringarna för kvarteret i ett parkeringshus för att minska antalet markparkeringar.

Genom att området inte bara är planlagt för Parkeringshus, P₁, utan även Kontor, K, och Centrum, C, är det möjligt att bygga om parkeringshuset i framtiden om behovet av parkeringsplatser minskar.

Som en av infarterna till Örebro är trafikmängden så stor på Östra Bangatan att två körfält bedöms behövas. Genom att ha kvar två körfält möjliggörs också för att ett körfält kan användas för busstrafik i framtiden.

Gatukopplingen är tänkt att främst vara till för intern trafik till kvarteret och ska utformas utifrån det. Hastighet och utformning gör att Ribbingsgatan fortsatt kommer vara huvudstråket.

Norra Lillåstrand kommer fortsatt användas som gång- och cykelstråk. En gång- och cykelväg längs Östra Bangatan behövs också då den kompletterar kommunens gång- och cykelvägnätet i nordsydlig riktning.

I planarbetet vägs olika intressen mot varandra. Att förtäta i centrala Örebro bidrar till ett mer effektivt användande av attraktiv och strategiskt belägen mark i staden. Inga allmänna ytor tas i anspråk för ny bebyggelse utan den grönyta som är allmänna plats planläggs som park så att den sparas. Det finns inget som hindrar fastighetsägaren att tillskapa grönytor inom kvarteret men läget motiverar en hög exploatering. Anläggandet av parken är en del i utvecklingen av Lilla Å-promenaden och bidrar till att ytan bli mer tillgänglig och Lillån synliggörs. Vid utformning av parken är tanken att befintliga träd ska bevaras i så stor utsträckning som möjligt. Till granskningen har byggrätten inom norra användningsområdet begränsats med prickmark mot parken så att befintliga träd får bättre förutsättningar att bevaras.

Bebyggelsen inom kvarteret får en varierad byggnadshöjd. Det är en byggnad som föreslår få en högre byggnadshöjd och förvaltningen bedömer att en högre byggnad är möjligt inom kvarteret. Enligt *Utvecklingsförslaget för Klosterbacken* och *Arkitektur och byggande* är det möjligt med en högre höjdskala längs Östra Bangatan. Hänsyn till den före detta Kexfabriken har tagits genom utformningsbestämmelser och reglering av placeringen av den närmaste bebyggelsen. Det centrala läget motiverar en tätare och högre bebyggelse.

Yttrande 4 –

Jag/ vi bor i hörnet av Åkullegatan och Norrbackavägen vilket gav mig anledning till att skriva dessa rader till er.

Alldeles utanför vår lägenhet håller man för närvarande på att riva en mindre fastighet vilket vi ser som en positiv handling då byggnaden uppenbarligen inte hade någon uppgift att fylla numera. Detta gav mig också anledning till att gå in på Kommunens hemsida för att där få se vad se vad som är på gång. Till min häpnad ser jag att ni har tankar på att återförtäta området med ytterligare en byggnad till priset av förminskade grönytor här. Grönområdet Åkullen och stråket utefter Lillån lyfter ni fram som en fördel förstör då inte denna stadslunga med ytterligare bostäder eller vad det nu skall bli för byggnad? Nej numera försöker man gå åt andra hållet i storstäder med återplantering av träd och anlägga nya grönområden för att på så sätt ge nya lungor till städernas befolkning, men inte så i Örebro se det ut som. Nej var rädd om Åkullen och grönområdet där med sina vackra träd som ger skugga och tar hand om luftföroreningarna där. Låt träden och buskar växa och på så sätt göra området attraktivt och Örebros luft hälsosammare

Stora regnmängder och asfalt är ingen bra kombination se bara vad som hänt i tex Hallsberg, Gävle eller i Arvika osv. Var rädd om områden som tar hand om stadens miljö.

Med hopp om att ni tar dessa rader på allvar och ser till att området utefter Åkullen och Lillåstråket förblir attraktivt framledes också.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens kommentar:

Åkullen ingår inte planområdet och ska bevaras. Som en del i utvecklingen av Lilla Å-promenaden har kommunen ett pågående projekt av att rusta upp Åkulleparken som planeras genomföras under år 2025. Norra delen av planområdet är planlagt för PARK vilket innebär att planen säkerställer att den ytan sparas som park. Ytan ska också iordningställas vilket gör att tillgången till grönytor ökar. Den exploatering som föreslås ligger inom kvartersmark (på privat mark).

Området består till stor del av hårdgjorda ytor idag så planförslaget innebär ingen stor förändring och i dagvattenutredningen har översvämningsrisken studerats och utredningen visar att risken för översvämning är liten inom planområdet.

Hanna Bäckgren
Enhetschef Detaljplan

Klara Ågren
Planarkitekt