

Samrådsredogörelse

Detaljplan för del av Olaus Petri 3:7 m.fl., Tegnérlunden

Örebro kommun

Vad är en samrådsredogörelse?

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

Redogörelse för samråd

Samrådstiden varade mellan 15 november 2021 – 13 december 2021.

Förändringar av planförslaget

Sedan samrådet har planförslaget bearbetats, bland annat utifrån de ställningstaganden som Stadsbyggnad gjort med utgångspunkt i de synpunkter som inkommit.

De huvudsakliga förändringar som skett är:

- Planbeskrivningen kompletteras med text om träden och eventuellt behov av dispens från det generella biotopskyddet i de träden påverkas.
- Plankartan kompletteras med fastighetsbeteckning och felskrivningen i planbeskrivningen justeras.
- Planbeskrivningens text om kollektivtrafik justeras
- Redaktionella ändringar

Sammanställning av inkomna yttranden

Nedan finns en sammanställning av inkomna yttranden tillsammans med en sidhänvisning. I anslutning till respektive yttrande finns Stadsbyggnads kommentar redovisad.

Yttranden utan synpunkter

- Ellevio AB
- Fritidsnämnden
- Kulturnämnden
- E.ON
- Naturskyddsföreningen/ Cykelrådet Örebro kommun
- E.ON Energiinfrastruktur AB
- Leetcom IT AB

Yttranden med synpunkter

- | | |
|-----------------|---|
| • Länsstyrelsen | 3 |
| • Myndighet | 4 |
| • Organisation | 5 |
| • Förening | 6 |
| • Eker 14:244 | 8 |

Övriga yttrandej (ej sakägare)

- | | |
|-----|---|
| • 1 | 8 |
| • 2 | 8 |

Länsstyrelsen

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att ett antagande av detaljplanen inte kommer att prövas.

Råd enligt 2 kap. PBL

Överensstämmelse med översiktsplan

Detaljplanen strider inte mot översiktsplanen.

Undersökning av betydande miljöpåverkan

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön.

Länsstyrelsen delar kommunens åsikt.

Biotopskydd

I planbeskrivningen anges att träden i den södra trädraden inte omfattas av biotopskydd på grund av sin låga ålder. Enligt ortofoton från 2012 ser det dock ut att ha funnits en allé där tidigare. Om det har funnits en uppvuxen allé där före den nu befintliga trädraden så ska de nya träden betraktas som ersättningsträd för de gamla, och omfattas därmed av det generella biotopskyddet även om de inte uppnår den ålder och storlek som vanligtvis definierar en allé. Om åtgärder ska genomföras som riskerar att skada träden i allén måste dispens från det generella biotopskyddet sökas hos Länsstyrelsen.

Stadsbyggnads kommentar: Planbeskrivningen kompletteras med text om träden och eventuellt behov av dispens från det generella biotopskyddet i de träden påverkas.

Myndighet

Lantmäteriet

Det saknas fastighetsbeteckningar i kartan. I första meningen på sidan 21 har det kommit in en felskrivning. Det ska stå regleras till Olaus Petri 2:7.

Stadsbyggnads kommentar: Plankartan kompletteras med fastighetsbeteckning och felskrivningen i planbeskrivningen justeras.

Region Örebro

Region Örebro län anser att det är mycket positivt att Örebro kommun förbereder infrastrukturombyggnationer i god tid för att möjliggöra Bus Rapid Transport (BRT) på Västra Nobelgatan.

Därutöver önskar Region Örebro län att framföra ett par synpunkter av detaljerad karaktär enligt följande.

s.15 *"Kollektivtrafik Västra Nobelgatan trafikeras av kollektivtrafik och ett hållplatsläge finns i planområdets västra del."*

Upplysningsvis finns två hållplatslägen, en på vardera sidan av vägen, varav endast en är en fickhållplats.

s.18 *"Hållplatsen utformas så att den upplevs trygg och tillgänglig för alla."*

Region Örebro län bedömer att den lovvärda ambitionen kan vara svår att leva upp till om texten kommer att uppfattas bokstavligt.

s.19 *"Korsningen Västra Nobelgatan/Lövstagatan kommer att byggas om med refuger för att skapa en tryggare passage för oskyddade trafikanter."*

Det kan med fördel förtydligas vilken lösning som är avsedd för passage i anslutning till korsningen för de oskyddade trafikanter som ska ta sig till/från hållplats.

Stadsbyggnads kommentar: Planbeskrivningens text om kollektivtrafik justeras enligt yttrandet.

Organisation

Lettcom IT AB

Jag anser att BRT inte främjar trafikflödet av all sammantagen trafik, att det kostar mer än det smakar och att underlagen för beslutet är bristfälliga. Vidare är det ett omdiskuterat projekt som inom kort kan bli föremål för granskning av oberoende part, varför jag tycker det är hög tid att pausa detta och förankra hos befolkningen först.

Stadsbyggnads kommentar: Yttrandet har noterats.

Skanova AB

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 flyttning.

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

Stadsbyggnads kommentar: Yttrandet har noterats.

Örebrostäder AB

Örebrostäder AB är ägare av fastigheterna 1, 7, 8, 9 m fl. söder om planområdet. Fastigheterna omfattas av fastighetsindelning 1880K-OP158/T12. Vi önskar få vara med på föreslagen detaljplan för att upphäva fastighetsindelningen.

Stadsbyggnads kommentar: Ett upphävande av gällande fastighetsindelning ingår inte i aktuellt planuppdrag. Bäst är om Örebrostäder inkommer med en ansökan om planbesked avseende upphävande av aktuell tomtindelning.

Futurum

Futurumfastigheter i Örebro Ab så som ägare till fastigheten Örebro Morellen 2 har följande synpunkter på planförslaget.

Sammanfattning

Av kommunens kartläggning av bullersituationen framgår tydligt att skolgården är kraftigt bullerutsatt. Då bullersituationen sannolikt förändrats väsentligt sedan skolan uppfördes 1950 och det är väghållaren som ansvarar för de störningar som orsakas av deras anläggning (vägen), anser vi att kommunen i samband med planarbetet bör göra en djupare analys av bullersituationen på platsen för att vid planens genomförande vidta eventuella lämpliga bullerdämpande åtgärder.

Nuvarande förutsättningar

Den mark som är tänkt att tas i anspråk för utökat vägområde i södra delen på Futurums fastighet Morellen 2, är i gällande detaljplan prickmark. Prickmarkens syfte bör rimligen vara att säkra/förebygga "annan störning", alltså som någon form av "buffertzona" mot vägen, som i och med planförslaget nu försvinner. Nu gällande Stadsplan är från 1947 och skolan byggd 1950. Bullersituationen var sannolikt en helt annan då än idag.

Vid nyanläggning av skola och dess skolgård ligger ett ansvar för att skapa en god vistelsemiljö för barnen på den som planerar eller ska driva skolan medan huvudansvaret att vidta skyddsåtgärder vid befintliga skolor ligger på den som ansvarar för den störande verksamheten, vanligen hos väghållaren. I kommunens kartläggning av bullersituationen på aktuell plats framgår tydligt att bullernivåerna är över Naturvårdverkets riktvärde på större delen av såväl skolgård som i parken.

Bland andra, görs följande ställningstaganden kring buller i kommunens översiktsplan:

Vid ny- eller väsentlig ombyggnation av infrastruktur inom området för bostad, skola, förskola och vård bör lösningen utformas för att motverka buller.

¹ Naturvårdverkets Vägledning riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik NV-01534-17

Kommunen strävar efter att parker och grönområden ska skyddas mot buller

Förbättra ljudmiljön i störda grönområden (Grönstrategi för Örebro kommun)

I kommunens åtgärdsprogram buller, framgår att kommunens långsiktiga strategi kan sammanfattas som att dels vidta skyddande åtgärder, dels förebygga buller och negativa effekter av bullret vid planeringen

Vi tycker därför att det är rimligt att någon form av riskutredning och en barnkonsekvensanalys görs i samband med planarbetet och en bulleruträkning på de nya förutsättningarna.

Hur ser man på säkerhetszon invid väg? Ombyggnaden gör att biltrafiken kommer än närmare skolgården och de barn som vistas där.

Är nuvarande bullerskärms placering, material och utformning vad gäller höjd och utsträckning i längdled optimal/tillräcklig?

Krävs ytterligare skyddsanordningar? (Vägens sidoområde behöver utformas så att risken för svåra personskador vid avkörningsolyckor förebyggs.)

Behöver barn och vuxna kunna se vad som händer bakom skärm?

Behövs något avstånd mellan vägområde och bullerplank för att klara underhåll och skötsel av såväl bullerplank som gata?

Ställningstagande

Påvisar resultatet att nuvarande bullerskärm inte uppfyller samtliga kriterier för en ett fullgott bullerskydd på platsen, anser vi att kommunen bör vidta lämpliga åtgärder i samband med ombyggnationen av gatan.

Stadsbyggnads kommentar:

Planändringen möjliggör en mindre justering av befintligt gaturum vilket inte kräver riskutredning eller barnkonsekvensanalys. Det finns normalt inte någon säkerhetszon mellan väg och bullerskärm. Bullerskärm ska placeras så nära källan det går för att ge bästa effekt.

I genomförandet av planändringen kommer nuvarande gångbana att utökas mot befintligt bullerplank. Gällande hastighet kommer att sänkas till 40 km/h vilket främjar trafiksäkerheten.

Nuvarande bullerskärm kommer skydda bättre då den kommer vara närmare placerad källan än idag. Detaljplanen möjliggör en utformning som behövs för att ordna en väl fungerande kollektivtrafik med mittförlagd hållplats. Hastigheten sänks på sträckan och antalet fordon minskar enligt gjorda beräkningar.

Region Örebro län som tillsammans med kommunen driver BRT-projektet planerar för inköp av nya bussar inom de närmsta åren. Inriktningen är att de ska drivas med el vilket kommer leda till betydligt mindre buller från busstrafiken på aktuell gata.

Bedömningen är att det är så låga hastigheter på sträckan så att det inte behövs några ytterligare åtgärder.

Barn och vuxna behöver inte ha möjlighet att se vad som händer bakom bullerskärmen.

Det behövs inte något avstånd mellan vägområde och bullerplank då gång- och cykelbana förläggs mellan bullerskärmen och körbanan och kan användas vid eventuellt underhåll som inte går att sköta från fastigheten.

De beräkningar som är gjorda visar på att bullernivåerna kommer vara lägre eftersom skärmen kommer närmare källan och att kapaciteten för motorfordonstrafiken (exkl busstrafiken) kommer att minska från två till ett körfält på sträckan vilket ger totalt färre fordon på sträckan. Målsättningen är att nuvarande bussar i framtiden ska bytas ut till eldrivna fordon vilket ger positiva effekter avseende buller.

Fastighetsbeteckning,

Eker 14:244

Örebro växer på väster. Ekersgatan och sedan västra Nobelgatan är huvudgatan in till stan. Att göra västra Nobelgatan enfilig för biltrafik är ett stort misstag. Det kommer omöjliggöra att komma in mot stationen från väster under morgon och eftermiddag. Alternativ väg är Hertig Karls Allé. Den kommer få ta än mer trafik. I utredningen står att det kommer minska trafik på aktuell sträcka. Men konsekvensen är att trafiken flyttar och proppar även andra delar och gator på väster.

Att lägga brt i mitten av vägen är också väldigt konstigt. Alla passagerare måste då passera bilvägen in och ut mot bussen. Det stoppar bilarna och ökar risken för personsador och olyckor. Jag skulle inte vara trygg med att låta mina barn 12-17 år gamla gå över vägen och så och balansera på en refug i väntan på bussen. Ännu yngre barn har det ännu värre. Låt vägen vara kvar som den är. Låt bussar köra i ytterfilen. Bäst för alla. Låt cyklister vara kvar på bakgatan och dra inte fram dem på västra Nobelgatan.

Summering.

Större risk för barn och fotgängare. Långa köer. Ökad trafik och propp in mot järnvägstunneln mellan Hertig Karls allé och Rudvecksgratan.

Mer utsläpp. Tyvärr kommer inte biltrafiken minska.

Den kommer öka men med elbilar istället.

Stadsbyggnads kommentar: Yttrandet har noterats.

1

Driftsökningen på 10000:- per år för tekniska nämnden. Hur är den framtagen. Och vad inkluderar? Snöröjning, sandupptag, ökat slitage asfalt osv?

Stadsbyggnads kommentar:

Beräknad driftsökning är framtagen av berörd förvaltning och är en uppskattning som utgår ifrån dagens kostnader.

2

Det är dags att man vågar sätta ner foten och pausar detta vansinniga projekt. Att utgå från att Örebro är en storstad som behöver snabbussar är helt galet. Man satsar på helt fel saker i denna stad/region. Vill man minska trafiken i stan är det dags att man börjar titta på möjligheterna för ringleder för den tunga trafiken.

Stadsbyggnads kommentar:

Yttrandet har noterats.

Hanna Bäckgren
Enhetschef Detaljplan

Annika Säw
Planarkitekt