



Fördjupade översiktsplan för Långenområdet

Sammanfattning av planförslaget

Landskapet kring Lången är en attraktiv boendemiljö, något som visar sig i många förfrågningar till kommunen om att få bygga till eller nytt. De boende får här en lantlig karaktär och en samtidig närhet till staden. Kommunen har därför beslutat att ta fram en helhetsbild av området som ett beslutsunderlag i form av en fördjupad översiktsplan som beslutsunderlag för att exempelvis bedöma förfrågningar om att bygga nytt. Planen ska behandla flera olika frågor, till exempel områdets karaktär, kulturmiljö, framtida bebyggelse, naturvärden, vatten och avlopp, miljöfrågor, trafik med mera.

Samrådet

Planen har tidigare varit ute på samråd, under perioden mellan den 2 oktober och 2 december, varvid ett trettiotal samrådssynpunkter inkom. Några svar från detta samråd pekade på ett behov av att planförslaget behövde vidareutvecklas och komma ut på ytterligare ett samråd. Planförslagets andra samråd var mellan 3 och 25 april, då ett tjugotal samrådsvar inkom, och det är dessa som behandlas nedan.

Planförslaget har varit utsänt för kännedom och eventuellt yttrande till berörda enligt sändlista till samråd.

Samrådsvar utan synpunkter

Samrådsvar utan synpunkter lämnades av:

- Fastighets AB L E Lundberg
- Nerikes Brandkår

Inkomna synpunkter med kommentarer

- Länsstyrelsen i Örebro län

Fördjupningen av översiktsplanen har överlämnats till Länsstyrelsen för samråd i enlighet med 3 kap. 9 § plan- och bygglagen (PBL). Länsstyrelsen har beretts tillfälle att lämna synpunkter.

Länsstyrelsen har tidigare lämnat ett samrådsyttrande på planen, daterat 2012-11-29. Det tidigare samrådsyttrandet är inte bemött i samrådsredogörelsen och är därmed fortfarande aktuellt, med nedanstående tillägg och förtydliganden.



Handläggare
Peter Sundström, 019-211607
peter.sundstrom@orebro.se

Syfte

Syftet med den fördjupade översiktsplanen är att ta fram en helhetsbild av området som beslutsunderlag. Planen ska behandla flera olika frågor, t.ex. områdets karaktär, kulturmiljö, framtida bebyggelse, naturvärden, vatten och avlopp, miljöfrågor, trafik m.m.

Länsstyrelsens sammanfattande synpunkter

Planförslaget är mer genomarbetat än tidigare förslag och utgör på så sätt ett bättre underlag för kommande planläggning och beslutsfattande inom området. Länsstyrelsen är särskilt positiv till att kommunen i den reviderade samrådshandlingen redovisar och motiverar ställningstaganden för vilken karaktär tillkommande bebyggelse ska ha utifrån olika landskapstyper som finns i planområdet. Länsstyrelsen saknar dock fortfarande en beskrivning av planeringsförutsättningar som måste beaktas i kommande utbyggnad av området, främst vad gäller störningar och risker. Länsstyrelsen anser även att konsekvenserna av planförslaget ska tydliggöras.

Kommentar: Flera av de saker som länsstyrelsen har påpekat har mycket riktigt varit för dåligt belysta i planen och ska förbättras. Några av de saker som länsstyrelsen påpekar i rubrikerna nedan är faktorer som alltid måste beaktas vid all detaljpanelläggning och bygglovgivning, oavsett om det finns en fördjupad översiktsplan eller inte. Exempel på faktorer är trafiksäkerhet, miljö kvalitetsnormer, bullernivåer, skyddsavstånd till väg, järnväg, farligt gods, magnetfält från kraftledningar, skydd av fornlämningar och biotoper i odlingslandskapet och en lång rad byggregler. Flera av dessa finns det lagar och regelverk kring som planhandläggare och bygglovhandläggare givetvis beaktar och som vi har separat planeringsunderlag för. Vår ambition har inte varit att skriva en handbok i planering, utan en plan som visar den övergripande framtida markanvändningen för området, vilket vi anser svara mot syftet i plan och bygglagen. Vi ska dock tillföra planen flera beskrivningar som länsstyrelsen önskar även om vi anser att vissa av de utökade texterna gör det svårare för läsaren att se planens huvuddrag.

Riksintressen

Riksintresse för järnväg och väg

Enligt 3 kap. 5 § PBL ska det av översiktsplanen framgå hur kommunen avser att tillgodose de redovisade riksintressena. Länsstyrelsen vidhåller sin synpunkt från tidigare samrådsyttrande att det bör tydliggöras hur riksintressena för väg och järnväg ska tillgodoses i planen, bl.a. genom att visa hur hänsyn tas till utrymmesbehov och influensområden. Exploatering nära järnväg och väg får inte påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av järnvägen och vägen.

Kommentar: Kapitlet som beskriver riksintressena förtydligas ytterligare på denna punkt. För utbyggnadsområde 5 innebär det dock att skyddet av riksintresset Godsstråk Bergslagen måste beaktas och behandlas mer specifikt och kommer så att göras vid den detaljpanelläggning som kommer att föregå en utbyggnad. Riksintresset kommer givetvis även att beaktas vid byggande av pendeltågstation i Hovsta.



Handläggare
Peter Sundström, 019-211607
peter.sundstrom@orebro.se

*Människors hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning eller ras och skred
Länsstyrelsen har i tidigare samrådsyttrande påtalat vikten av att i samband med planering
av bebyggelse utreda lämpligheten med lokaliseringen utifrån människors hälsa och säkerhet
samt risken för olyckor. Det är även viktigt att utreda risken för översvämning, ras och
skred.*

*Länsstyrelsen anser att planhandlingarna bör utökas med ett kapitel som beskriver samtliga
störningar och risker inom planområdet samt riktlinjer för hur kommunen i kommande
detaljplaneläggning och lov- och tillståndsgivning ska förhålla sig till dessa störningar och
risker, exempelvis vad gäller skyddsavstånd och riskreducerande åtgärder. Några exempel
på störningar och risker som bör beskrivas mer ingående är buller från järnväg, väg och
flyg, vibrationer från järnväg, farligt gods, djurhållning, verksamheter, översvämning, ras
och skred m.m.*

Kommentar: Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att behandla de i planområdet aktuella störningar och risker på en generell nivå. För varje utpekad utbyggnadsområde kommer de specifika störningarna och riskerna sedan att kommenteras. Vid varje handläggning av förhandsbesked eller detaljplan, oavsett om de gäller nybyggnad i utbyggnadsområde eller inte, utgör dessa aspekter slutligen en del i helhetsbedömningen.

Råd enligt 2 kap. PBL

Miljökonsekvensbeskrivning

Länsstyrelsen anser att miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n) inte uppfyller kraven i 6 kap. 12 § MB och bör därför omarbetas.

Kommentar: Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att vidareutvecklas, bland enligt ovan.

Utbyggnadsområden

Länsstyrelsen anser att nuvarande planförslag inte ger en tydlig bild av hur området avses byggas ut, ex. etapputbyggnad, och i vilken omfattning utbyggnaden ska ske, vilket medför att det är svårt att utläsa konsekvenserna av planförslaget. Planförslaget anger inte vad planen konkret innebär jämfört med dagens situation, ex antalet tillkommande bostäder. Vidare medger planen exploatering inom områden som inte är utpekade som utbyggnadsområden, det bör tydliggöras vad en sådan exploatering får för konsekvenser. Konsekvenserna av planförslaget ska ligga till grund för MKB:n (se ovan).

Kommentar: Granskningshandlingen kommer mer i detalj att beskriva utbyggnadsområdena utifrån dessa aspekter, och återkoppling till detta kommer att återfinnas i MKB:n.

Det bör i planen tydligare framgå hur utbyggnadsområdena förhåller sig till olika förutsättningar såsom riksintressen, störningar och risker m.m. Motiven till varför respektive utbyggnadsområde har pekats ut bör därför tydliggöras.



Kommentar: Se ovan.

Nedan följer specifika synpunkter på några av utbyggnadsområdena.

Utbyggnadsområde nr 2: Lillån växer mot nordväst

Länsstyrelsen vill uppmärksamma att detta utbyggnadsområde delvis ligger utanför planområdet.

Kommentar: Den del av utbyggnadsområde 2 som fortsätter utanför planområdet är områden som redan är detaljplanelagda men inte utbyggda. Vi ville illustrera detta för läsaren eftersom de i praktiken kommer att hänga samman med varandra och vara en del av Lillåns utveckling västerut. Vi valde att ge dessa två områden samma färg i kartan istället för att blanda in ytterligare en färg eftersom det förmodligen blir mer förvirrande än förtydligande för vanliga läsare.

Utbyggnadsområde nr 4: Hovsta samhälle växer väster om järnvägen

Vad gäller utbyggnadsområde nr 4 bör den negativa barriäreffekt som uppkommer i och med att Hovsta samhälle föreslås genomkorsas av en järnväg särskilt uppmärksammas. Vidare bör förutsättningar för att bygga detta område tydliggöras, är exempelvis en pendeltågsstation och en planskild korsning en förutsättning för att bebygga området? Trafikverket anser att utbyggnaden kräver en planskild korsning.

Kommentar: Beskrivningen av utbyggnadsområde 5 kommer att kompletteras utifrån dessa relevanta synpunkter.

Utbyggnadsområde nr 5: Kårsta och Möllevägen förtätas

Inom detta utbyggnadsområde är det viktigt att beakta översvämningensrisken då Möllevägen och vägen mot Kårstaö i väster gränsar mot låglänta områden.

Kommentar: Utbyggnadsområdet är i nuläget avgränsat västerut mot bakgrund av den kartering av låglänt terräng som finns i planhandlingen.

Utbyggnadsområde nr 6: Långbyn växer norrut

Det utpekade utbyggnadsområdet består delvis av lera med marklutningar på över sex grader vilket innebär att det finns förutsättningar för ras och skred. Markstabiliteten bör därför utredas. Vidare bör översvämningensrisken beaktas vid utbyggnad längst österut mot de låglänta markerna.

Kommentar: Detta omnämns i planhandlingen och får utredas vid detaljplaneläggning eller prövning av förhandsbesked och bygglov. Utbyggnadsområdet är avgränsat med hänsyn till den mest låglänta terrängen och till bullernivåer från vägen.



Strandskydd

I planhandlingen anges att kommunen önskar återinföra strandskyddet för Lillån. Ett återinförande av strandskyddet förutsätter en prövning av Länsstyrelsen.

Kommentar: Planhandlingen förtydligas på denna punkt.

Markavvattningsföretag

Några i planen föreslagna utbyggnadsområden berör olika markavvattningsföretag. Detta bör framgå av planen.

Kommentar: Planhandlingen kompletteras med uppgift om att hänsyn till markavvattningsföretag behöver tas. Planen redovisar inte vilka markavvattningsföretag som finns just idag eftersom detta kan komma att ändras under en 20-årsperiod.

Fornlämningar

I det tidigare samrådsyttrandet framförde Länsstyrelsen att ny bebyggelse och andra typer av markexploateringar inom planområdet i de flesta fall kommer att behöva föregås av särskild arkeologisk utredning, enligt 2 kap. 11 § lagen (1988:950) om kulturminnen m.m. (KML). Detta bör anges i planen.

Kommentar: Självklart måste denna lag följas oavsett om det står i översiktsplanen eller inte, men vi har tillfört en kommentar om detta.

Rekreation

Ur ett långsiktigt hållbarhetsperspektiv är det viktigt med närhet till rekreativsmöjligheter. Fördjupningen av översiktsplanen bör därför peka ut lämpliga områden för framtida möjligheter till lokal rekreation inom området. Att kunna ta sig ut i området till fots utan att behöva använda vägar som sannolikt kommer att belastas av mer trafik efterhand som utbyggnad sker är en viktig aspekt att ta med i planeringen, liksom platser att uppehålla sig på.

Kommentar: Ambitionen i översiktsplanen är inte att öka exploateringsstakten i området mot hur det har sett ut under tidigare år, snarare är ambitionen att koncentrera utvecklingen till vissa platser i området. Området kommer fortsatt att vara landsbygd där man förflyttar sig på enskilt ägda grusvägar där mötesplatserna mestadels utgörs av naturmiljöer. I planhandlingen beskrivs några projekt som avser att förstärka vissa befintliga mötesplatser, exempelvis kyrkspången, badplats i Norra Lången och cykelrekreativstråket mellan Lillån och Lången.

Kraftledning

Se bifogad yttrande från Svenska Kraftnät, daterat 2013-04-24.



Handläggare
Peter Sundström, 019-211607
peter.sundstrom@orebro.se

Planens förhållande till andra dokument

Det bör förtydligas att den fördjupade översiktsplanen är en ändring av den kommunomfattande översiktsplanen, dvs. en fördjupning av översiktsplanen för Långenområdet. Enligt 2 kap. 23 § PBL ska sambanden och konsekvenserna för översiktsplanen som helhet redovisas om planen innebär en ändring av den gällande översiktsplanen. En sådan redovisning saknas i planen.

Kommentar: Detta har förtydligas i avsnitt 1.3.

Redaktionella synpunkter

Länsstyrelsen vidhåller sin ståndpunkt att kartorna i samrådshandlingen är otydliga, särskilt de kartor som har en ortofotokarta som bakgrundskarta. Länsstyrelsen anser även att karthänvisningarna bör ses över och att samlingskartan bör redovisas i större format. Vidare saknas skalstock och norrpil på kartorna. I kapitel 3.1 presenteras olika landskapstyper i området, denna information kan med fördel även redovisas i en karta.

Kommentar: En samlingskarta i A3-format kommer att finnas.

Beslut i detta ärende har fattats av länsråd Kjell Unevik. I den slutliga handläggningen har dessutom deltagit enhetschef Eva Kåverud, bitr. länsarkitekt Lena Lundkvist, planeringsarkitekt Kristina Larsson, handläggare LSO Petter Kärrlander, klimatanpassningshandläggare Karin Aune, vattenvårdshandläggare Mia Hammarberg, naturvårdshandläggare Ulf Sandström samt samhällsplanerare Camilla Lund, föredragande.

- Trafikverket

Trafikverket har mottagit förslag för fördjupad översiktsplan för Långenområdet för samråd. Vi önskar lämna nedanstående synpunkter.

Övergripande synpunkter

Trafikverket har i tidigare samråd lämnat synpunkter på fördjupning av översiktsplan för Långenområdet, yttrande daterat 2012-11-28. Vi välkomnar att ett andra samråd nu genomförs då vi uppfattar att detta förslag är mer genomarbetat och ger en tydligare bild av hur kommunen avser att mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras.

Med hänvisning till vårt tidigare yttrande önskar vi uppmärksamma att vi till viss del fortfarande saknar beskrivning av planeringsförutsättningar som vi anser måste beaktas i kommande utbyggnad av planområdet. Vi anser att planen tydligare bör redovisar hur riksintresse för främst järnväg tillgodoses, bland annat genom att redogöra för hur hänsyn tas till utrymmesbehov för järnväg (nuvarande anläggning och framtida utveckling) samt restriktioner för influensområdet. Hur risker för olyckor med farligt gods och störningar i form av buller och vibrationer ska respekteras och hanteras i samband med utbyggnad i områden vid järnvägen bör klargöras. Med fördel kan risker och störningar behandlas i separat kapitel. Vidare bör även lämplighet med bebyggelse inom de olika



Handläggare
Peter Sundström, 019-211607
peter.sundstrom@orebro.se

utbyggnadsområdena tydliggöras och motiveras och med tanke på risker och störning från järnvägen.

Trafikverket anser att det är positivt att mängden tillkommande bebyggelse som är beroende av plankorsningar med järnvägen för trafikering har begränsats i planförslaget. Vi välkomnar även utveckling av alternativa nya vägförbindelser som kan medföra att behov av trafikering i plankorsningar kan minskas. Detta gäller även utveckling av gång- och cykelvägar inom planområdet.

Nedan följer mer specifika synpunkter för respektive kapitel.

Utbyggnadsområden

Enligt planen ska utveckling och komplettering av bebyggelse inom Långenområdet ske med olika karaktär, antingen som samlad bebyggelse med kvartersstruktur eller med lantlig karaktär där bebyggelsen utvecklas intill befintliga vägar. Den allra största delen av tillkommande bebyggelse föreslås inom sex utpekade utbyggnadsområden.

Enligt planförslaget bor idag ca 900 invånare inom Långenområdet. Trafikverket anser att det är svårt att utifrån beskrivna av karaktärstyper för utbyggnad och föreslagna utbyggnadsområden få ett begrepp om hur många fler bostäder som är aktuella inom planområdet. Ett tydliggörande kring möjlighet för exploatering och tillkommande bebyggelse inom de olika utpekade platserna skulle därför vara bra.

Kommentar: Se kommentar till Länsstyrelsens yttrande.

4. Hovsta samhälle växer väster om järnvägen

Trafikverket önskar återigen uppmärksamma att en pendeltågsstation i Hovsta inte ryms i Trafikverkets planering. Vi kan i dagsläget inte bedöma lämpligheten av en station. Vidare utredningar krävs för att pröva förutsättningar och möjligheter till en station.

Vid Hovsta föreslås att området väster om järnvägen reserveras som utbyggnadsområde. Vilka förutsättningar som krävs för en utbyggnad bör tydliggöras, är exempelvis en pendeltågsstation och en planskild järnvägs korsning en förutsättning för att bebygga området? Trafikverket anser att en utveckling förutsätter en planskild korsning med järnvägen.

I utveckling av bebyggelse på västra sidan av järnvägen i Hovsta vill vi också uppmärksamma den negativa barriäreffekt som järnvägen skapar i området. Oavsett en planskild korsning leder utbyggnaden till att järnvägen innebär en barriäreffekt. Kommunens tankar kring de problem och konsekvenser som barriäreffekten skapar bör föras fram i planförslaget.

Kommentar: Parallellt med arbetet med aktuell plan pågår ett arbete med frågan om pendeltågstation. Pendeltågstationsfrågan är primärt inte en fråga som behandlas i FÖP:en, däremot reserveras ett område väster om järnvägen för bostäder den dag som en station finns på plats. Området kommer då att föregås av en detaljplan där förhållande mellan järnväg, stationen, järnvägs korsningen och den nya bebyggelsen kommer att behandlas i detalj. Granskningshandlingen kommer att väva in dessa ställningstaganden i nuvarande beskrivning och dessutom kort behandla frågan om barriäreffekter. Anledningen till att vi trots barriäreffekten reserverar mark för bostäder väster om järnvägen är att den dag en



Handläggare
Peter Sundström, 019-211607
peter.sundstrom@orebro.se

pendeltågsstation blir verklighet vill kommunen arbeta för att befolkningsunderlaget i det nära upptagningsområdet till stationen blir växer.

Riksintressen

I kapitlet anges att "Riksintressena skyddas genom att inte bygga nya bostäder där gränsvärdena för buller överskrid". Att hantera bullerstörning och planera för en god boendemiljö är en del i att ta hänsyn till riksintresse för väg och järnväg. Vi vill dock tydliggöra att det även finns andra viktiga planeringsfrågor som ska respekteras och hanteras i samband med nylokalisering av bebyggelse intill järnväg och väg av riksintresse. Exploatering får inte påverka möjlighet till drift, underhåll och framtida utveckling av anläggningen. För att värna för riksintresse behöver hänsyn tas till utrymmesbehov för anläggningen och dess influensområde. Utöver bullerstörning är även exempelvis vibrationer och transporter med farligt gods viktiga frågor att uppmärksamma. Som nämnts tidigare i Övergripande synpunkter anser Trafikverket generellt att beskrivning av risker och störningar och hur dessa frågor ska hanteras i kommande planering bör klargöras i planförslaget. Vi undrar även om gränsvärdena för buller egentligen avser riktvärden för buller.

För att tillgodose riksintresse för järnväg är det nödvändigt att exploatering inom planområdet tar hänsyn till utrymmesbehov för järnvägsanläggningen, inte heller framtida utveckling av anläggningen får påverkas negativt. I Trafikverkets nuvarande åtgärdsplanering finns inga större konkreta utbyggnadsplaner för järnvägen inom planområdet. Vi vill dock upplysa om att en ny "fly-over"-korsning, som nämns i avsnitt 8.3 Tåg, kan vara en åtgärd och lösning på sikt. Det är därför viktigt att markområden som behövs för denna utveckling av järnvägsanläggningen bevakas för att inte omöjliggöra för en eventuell framtida utbyggnad.

Kommentar: Planhandlingen förtydligas ytterligare på dessa punkter.

Kommunikationer och infrastruktur

8.3 Tåg

I avsnittet anges att Trafikverket planerar för en ny "fly-over"-korsning. Vi anser att ordvalet "planerar för" bör justeras då åtgärden inte ryms i vår nuvarande planering men kan vara en lösning på sikt.

I avsnittet anges vidare att Trafikverket arbetar med en förstudie för sträckan Örebro-Nora. Även här anser vi att ordvalet "arbetar med" bör ändras. Trafikverket har, på uppdrag av Länstrafiken Mälardalen, tagit fram en förstudie som utreder förutsättningarna för bättre kollektivtrafik mellan Nora och Örebro. Arbetet är avslutat. Samma mening bör också ändras i avsnitt 11.2.3 Säkerhet.

Kommentar: Planhandlingen justeras med avseende på dessa synpunkter.

- Svenska Kraftnät

Svenska Kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har följande synpunkter:

Postadress
Örebro Stadsbyggnad
Box 334 00
701 35 ÖREBRO

Besöksadress
Stadsbyggnadshus I
Åbylundsgatan 8A
Örebro

Telefon
019-21 10 00 (växel)
019-21 21 00 (kundtjänst)

Telefax
019-21 15 63

E-post
stadsbyggnad@orebro.se
Internet
www.orebro.se



Nuläge

Svenska Kraftnät följer de försiktighetsprinciper som Strålsäkerhetsmyndigheten tillsammans med arbetsmiljöverket, Boverket, Elsäkerhetsverket och Socialstyrelsen, rekommenderar.

Svenska Kraftnäts magnetfältspolicy

Svenska Kraftnäts tillämpning av ovannämnda myndigheters rekommendationer har resulterat i en policy för magnetfältsnivåer. Vid all nyprojektering av 220 och 400 kV växelströmsledning i det svenska stamnätet tillämpar Svenska Kraftnät en magnetfältspolicy som innebär att vi utgår från 0,4 mikrottesla som högsta magnetfältsnivå vid bostäder eller där människor vistas varaktigt. I samband med att tillstånd förnyas för våra växelströmsledning vidtar vi ofta åtgärder för att minska magnetfälten eller erbjuder oss att köpa fastigheter som står så nära ledningen att magnetfältet överstiger 4,0 mikrottesla.

Mer information om Svenska Kraftnät och magnetfält finns på vår hemsida, www.svk.se.

Slutsats

Svenska Kraftnät vill påminna om att byggnationer i närheten av transformatorstationer och ledningsstråk kan medföra svårigheter vid eventuella framtida förändringar i stamnätet.

För att säkert innehålla Svenska Kraftnäts magnetfältspolicy ska nybebyggelse där människor vistas varaktigt placeras minst 80 meter från en 220 kV-ledning. Svenska Kraftnät vill att stamnätsledningen finns synlig i någon av översiktsplanens kartor.

Detta yttrande har beslutats av avdelningsdirektören Malin Werner efter föredragning av samhällsplanerare Anna Ellare.

Kommentar: Vi kommer att gå igenom planhandlingen mot bakgrund av ovanstående synpunkter och när så behövs tillföra en skrivning om skyddsavstånd i beskrivningen av utbyggnadsområdena.

- TeliaSonera Skanova Access AB

Bakgrund

TeliaSonera Skanova Access AB (Skanova) har tagit del av förslag till översiktsplan enligt ovan, och låter framför följande:

Yttrande

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 oförsutsedda hinder i planeringen som berör Skanovas nät undvikas för att få en smidigare och snabbare planprocess.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på planeringsunderlaget.

Kommentar: Skanova finns med på detaljplaneenhetens sändlista och kommer då att få möjlighet att ge sina synpunkter om och när detaljplanearbete sker i Lången-området.

- Örebro kyrkliga samfällighet

Örebro kyrklig samfällighet lämnar härmed följande synpunkter kring den fördjupade översiktsplanen för Långenområdet.

Badplats i samarbete med Sollidens kursgård i norra Lången

Vi önskar behålla Sollidens badplats.

Kommunen har vårt medgivande till att ordna en allmän badplats. Kursgården har dock en hel del verksamhet nere vid sjön, (bad, grillning, båtar, fiske, kvällsaktiviteter med mera), vilket gör att vi förordar att den allmänna badplatsen inte anläggs för nära kursgården.

Vatten/Avlopp

Vi ser på sikt miljövinster förenat med att Solliden ansluts till ett kommunalt V/A nät.

Eftersom vi investerat i en effektiv avloppsanläggning så förväntar vi oss i det fallet en låg anslutningsavgift.

Kommunikation

Vi önskar en bussförbindelse till Långbyn.

Kommentar: Kultur och fritidsförvaltningen ser positivt på att Örebro kyrkliga samfällighet vill diskutera ett samarbete.

Möjligheter till kommunalt vatten och avlopp utreds i pågående arbete med Vatten- och avloppsplan.

De bussförbindelser som finns att tillgå är bussarna till Nora och Lindesberg ute vid RV 50. Det finns inte tillräckligt befolkningsunderlag för att förlänga körtiderna på det regionala stråket med en avstickare till Långbyn.

- Trapphälls Stugförening

Postadress
Örebro Stadsbyggnad
Box 334 00
701 35 ÖREBRO

Besöksadress
Stadsbyggnadshus I
Åbylundsgatan 8A
Örebro

Telefon
019-21 10 00 (växel)
019-21 21 00 (kundtjänst)

Telefax
019-21 15 63

E-post
stadsbyggnad@orebro.se
Internet
www.orebro.se



*Förslag från Trapphälls Stugförenings styrelse angående översiktsplanen:
Vi påminner om tidigare insänd önskan om
Att skapa en avskild gång- och cykelväg från Solliden till R50
Att skapa en planskild övergång/tunnel till hållplats vid avfarten Närkes Kil/Solliden.
Dessutom efterlyser vi klarare information och mer konkreta förslag för vår del av
översiktsplanen.*

Kommentar: När det gäller synpunkterna för väg kommer kommunen att framföra önskemålet till Trafikverket, som är väghållare för aktuell vägsträckning. När det gäller bebyggelseutvecklingen i utbyggnadsområde 6 (Långbyn) så kommer inte kommunen själva att verka aktivt för en fortsatt utveckling utan initiativet ligger hos privata aktörer, antingen via enskilda eller via grupper av bostadshus. Initiativet kan innebära detaljplanering, i vilken Trapphälls stugförening i så fall blir samrådspart.

- Kårsta samfällighetsförening

Med anledning av er utredning om byggnationer runt Lången vill vi lämna in synpunkter från Kårsta samfällighetsförening.

Kårsta samfällighetsförening är en vägförening som har hand om alla vägar som utgår från början av Förlunda och fram t. o. m södra Gottsätter på östra sidan av Lången.

Vi är en stor samfällighet på ca: 350 hushåll (en av de största) som av en styrelse sköter allt som det innebär med vägunderhåll. Det innefattar att ha bra vägbanor, sköta växtlighet i diken, skyltar, snöplogning, sandning, administrativt arbete samt mycket annat.

Då nu tankar finns att eventuellt tillåta mer byggnation runt Lången vilket medför att många fler trafikanter kommer att använda vägarna i området, vill vi be er att fundera på HUR TRAFIKFRÅGAN ska lösas.

Samfällighetens vägar är redan idag hårt belastade vilket medför stora reparationer varje år. Många av vägarna är dåligt uppbyggda sen lång tid tillbaka då endast ett fåtal personer bodde permanent här. De flesta hus var sommarhus och vägarna var mest trafikerade sommartid. Nu har samfälligheten vuxit till ett stort antal permanentboende och då det inte finns någon utbyggd busslinjetrafik så finns inget alternativ färd sätt att välja. De flesta hushåll behöver då minst två bilar för att klara av att bo utan annan kommunikation. Sett ur miljösynpunkt är detta också mycket dåligt, vilket är en viktig sak att ta hänsyn till.

Oftast är det barnfamiljer som söker sig ut på landet vilket medför många transporter till skolor, träningar och andra aktiviteter. Då vägarna helt saknar gång och cykelbanor så är det väldigt otryggt för barn att ta sig själva fram och åter från aktiviteter. Dessutom så finns ingen gatubelysning, vilket gör olycksrisken mycket stor vid mörka årstider.

Då kostnaden är väldigt omfattande för att åtgärda trafiksituationen inom samfälligheten till ett säkert och bättre alternativ, samt om vägen ska belastas av mer trafikanter är det något som samfälligheten ekonomiskt inte har någon möjlighet till.



Av den anledningen vill vi att ni tar med detta i er planering i planen för mer byggnation runt Lången.

Om planen ska godkännas MÅSTE kommunen ta över ansvaret för den väg som är s.k huvudvägen genom samfälligheten. Den vägen används av ALLA boende på östra sidan av Lången.

Samfälligheten har inget emot att en byggnation sker runt Lången, men med det nuvarande vägstatus så finns ingen möjlighet att vi ekonomiskt kan ansvara för vägunderhåll m.m. om mer byggnation sker. Detta har vi påtalat för byggnadsnämnden i tidigare utredningar vid Björkvalla och Yxsta. Det svar vi då fick var "om mer utbyggnad ska ske så blir det aktuellt att något måste göras från kommunen ang. vägens ansvaret".

En översiktsplan måste ta hänsyn till ALLT vad det innefattar med mer byggnation. Bland det viktigaste måste väl vara att det finns bra och säkra vägar som klarar av trafikbelastningen. Ibland verkar den biten glömmas bort i alla noga utredningar om miljö, vattenfrågor, service, avlopp o.s. v.

Förhoppningsvis kanske vägfrågan har tagits med i planen och är under utredning. Önskvärt att någon kan ta kontakt med oss för vidare diskussion.

Kommentar: Varken kommunen eller Trafikverket kommer troligen inte att ta på sig väghållarrollen för aktuell väg. De omkostnader som finns kopplade till vägunderhåll och trafiksäkerhetsmässiga förbättringar måste bäras av dem som bor i Lången och är anslutna till vägsamfälligheten. Reglering av kostnadsfördelning mellan vägsamfällighetens medlemmar kan ske via lantmäteriförrättningar som inkluderar nya bostäder. Se vidare i planhandlingen. Fördjupade översiktsplanens intention är inte att öka utbyggnadstakten i Långenområdet utan att koncentrera den utbyggnad som sker, på privata initiativ, till vissa byar.

- Privatperson, fritidshusägare vid Kårstaö

Betr översiktsplan för Lången

Då sjön Lången, som framgår av namnet är en lång sjö, norra, mellan och södra. En grund sjö med mycket vass och sly, mycket grund av vattensänkningarna tidigt 1900-tal. Det är alltså väldigt olika betingelser för en ev. utbyggnad av villor för permanent boende. Vid norra delen av sjön är det redan en hel del åretruntboende. Likaså vid mellanlången och södra delen. Min stuga ligger på Kårsta ö, där den största marken ägs av familjen Berger sedan generationer, där finns nu 5 fastboende, resten är små sommarstugor med liknande enkla kolonistugor. Man vistas där ett par veckor på sommaren om vädret är ok. Kårsta ö lämpar sig inte för vinterboende i mitt tycke, dåliga vägar som vi själva får bekosta med grus. Badplatsen på bilden är privat, men upplåtes av fam. Berger.

Jag tycker att det finns så många andra ställen att bebygga, tycker man skall vara rädd om naturen runt sjön Lången, där är mycket fåglar och fisk, med en byggnation för det i regel



Handläggare
Peter Sundström, 019-211607
peter.sundstrom@orebro.se

med sig en del nedsmutsning, vi ser redan spången på sommaren av div. avfall som vi får ta hand om, underbart om en liten del av vårt samhälle ännu en tid kunde få vara en idyll utan för mycket bilar och avgaser.

Jag var inte på mötet som var senast. Jag var på ett liknande möte året innan, då verkade de ansvariga inte veta särskilt mycket om förhållandet vid Lången.

Jag har skrivit rakt ur hjärtat vad jag tycker, förstår att andra kan tycka helt annorlunda.

Tycker vi skall värna om vårt närområde och naturen med alla olika djur vi har där tex. Älg, rådjur, räv, grävling, utter i sjön och all sjöfågel som häckar där.

Nu har jag skrivit ner en del av vad jag tycker.

Kommentar: En ambition med den fördjupade översiktsplanen för Lången-området är att låta större delar av området fortsatt ha en lantlig prägel, och det är därför som 6 stycken utbyggnadsområden pekas ut som lämpliga för nytillkommande bebyggelse snarare än i övriga delar av landskapet. Kårstaö, som har en hög klassering i kulturmiljöinventeringen på grund av sina höga kulturmiljövärden, är inte tänkt som ett utbyggnadsområde och tanken är att området ska behålla sin karaktär av fritidshusområde även fortsättningsvis. Byggnadsnämnden har dock godkänt en ansökan om planändring som skulle göra att det blir tillåtet att bygga ut hus till 75 kvm.

- Privatpersoner, ägare till fastigheten Kårsta 2:43

Hej!

Vi har tagit fram en markmodell för att bedöma marknivåerna och hur det ser ut i skogen mellan Möllevägen och Kåvivägen.

Så som vi bedömer det är det lämpligare att med lite vägar och avlopp bygga här istället för längs bef väg ner mot lången. Inte minst med hänsyn till att lången redan är hårt belastad av avloppsvatten även om det i framtida tillstånd ställs hårda krav.

En lösning vid Kårsta/Kåvi/Mölle vägen vore bättre då avvattningen går att lösa åt lutabäcken som inte belastar Lången.

Vårans ståndpunkt är därför att det är allt för hårt skrivet att man borde avvakta utbyggnaden av korsningen/ pendelstationen i Hovsta. Detta då det i sådant fall innebär att man fortsätter utbyggnaden(längs bef vägar) där det är mindre gynnsamt både vad gäller miljön och att få en samlad bebyggelse enligt ambitionen i planen.

Vi tycker man redan nu kan öppna för kommande DP i området vilket vi gärna tittar vidare på.

Man kan också i samband med detta tänka sig en avloppslösning som sammanknyter nytt och gammalt på ett för lången gynnsamt sätt.



Kommentar: Intentionen i planförslaget kommer att kvarstå. Inledningsvis handlar byggnation i Möllevägens närhet om lucktomter, i avvaktan på VA-planen och beslut om pendeltågstation och planskildhet som kan förändra förutsättningarna så att lite mer omfattande byggnation blir lämpligt.

- 13 Privatpersoner boende längs Kårstaövägen

Vi vill detta brev protestera mot kommunens planer att förändra karaktären på boendet längs vägen mot Kårsta Ö.

Idag karaktäriseras området av permanentboende och sommarstugor, med stora skogs- och ängsmarker omkring.

Att "utveckla" detta till ett "område som omfattar en större grupp hus, som inte enbart hålls samman längs en väg utan av en kvartersstruktur." där "bebyggelsen kan bestå av villor, radhus och flerbostadshus" är att totalt ändra karaktären på detta område.

Kommentar: Kommunens hållning i planförslaget är att utbyggnadsområde 5 fortsatt ska ha sin brokiga karaktär med en bebyggelse som innehåller allt från äldre fritidshus till nyfunkisvillor om vartannat. Vi kommer att tydliggöra i planen att det inte är samlad bebyggelse i form av flerbostadshus vilket skrivningarna i dagsläget kan ge sken av, utan villor och i vissa fall rad- och parhus som är inriktningen i området.

- Privatperson, ägare till fastigheterna Mikael 2:60 och Mikael 2:61

Det är väl bäst att jag reagerar en gång till. Jag kan sammanfatta min inställning till ert projekt med orden – jag är emot. Mycket av era planer påverkar min tillvaro högst väsentligt.

Varför behöver Lillån och Lundby knytas ihop? Det finns inget för lundbyborna att åka till i Lillån och inget för lillåborna att åka till i Lundby. Kåvivägen finns och framhålls ju som väldigt värdefull. Den bör således utnyttjas till fullo, för visst behöver de blivande villaägarna ha kännning av en svunnen tid och kultur? Kåvivägen undergår sedan ett par år tillbaka en omfattande reparation, underhåll och nyproduktion. Dessutom finns motorvägen och R 50. Var ska den tänkta vägen nå Lillån? Den nu befintliga genomfarten är en mycket smal 30-sträcka, som går genom en alltmer tilltagande villabebyggelse. Min största invändning mot er planerade väg är att ni dragit den på min mark, vilket jag inte alls är intresserad av.

Kommentar: En viktig fråga för att en stad ska utvecklas väl är att den sitter samman, att stadsdelar liksom den stadsnära landsbygden hänger ihop med varandra. De schematiskt föreslagna nya vägsträckningarna tjänar med andra ord fler syften än att knyta samman just Lundby och Lillån. Landsbygd och olika delar av staden ska integreras så att boende ska kunna ta sig lättare till handel och service, eller att de inte ska behöva korsa en plankorsning



med järnvägen. Om och när en ny vägsträckning blir aktuell kommer den att fastläggas i samråd med markägare.

Jag tror inte Örebro kommun ska fundera på nya busslinjer, för det är så fruktansvärt tidsödande att förflytta sig med det kommunala transportsystemet.

Kommentar: Nya busslinjer och möjligheterna att åka kollektivt är en viktig fråga som ingår i en större kontext där Örebro, liksom samhället som helhet, ska utvecklas på ett mer hållbart sätt.

Avskriv Alexander Dufvas planer på en gång- och cykelväg längs Lillån till Lången direkt. Det finns ingen i hela Örebro som har något behov av att cykla till Lången längs Lillån. Ett sådant projekt skulle komma att kosta oss skattebetalare enorma summor, vilka kan användas på vettigare sätt eller överhuvudtaget aldrig budgeteras för. Det finns redan vattenlandskap i Örebro att tillgå så det räcker.

Kommentar: Även om de boende i staden har tillgång till många rekreationslandskap så kräver en växande stad att dessa landskap utvecklas eller att nya tillkommer. Det är viktigt för människor i staden att kunna nå naturen. En utveckling av Lillåstråket ut mot Lången är en satsning som skulle tillgängliggöra naturen än mer och är därmed starkt motiverad. Dessutom skulle ett sådant stråk utgöra en alternativ väg för boende runt Lången att cykla till staden.

Varför ska området Vallby byggas innan byggnation sker rakt norr om sista raden i Lundby? Det borde vara lättare att fylla på i riktning Lyckås först med tanke på att vatten och avlopp är lätta att gå på där. Dessutom finns ju närheten till promenadstigar i skogen.

Jag reagerar mycket kraftigt på er uppfattning att hästar gör så stor insats i fråga om att hålla landskapet öppet. Min erfarenhet är att hästarna får gå i en hage så nära stallet som möjligt och att det ganska snart blir leråker av den hagen.

Kommentar: VA-ledningar nås lika lätt oavsett om det sker norr om Lundby eller Boglundsängen. Kommunen ser i många fall gärna att staden byggs ”inifrån och ut” för att hålla staden mer kompakt med kortare transportvägar.

Om nu hästverksamheten i Lyckås ska anses vara något fredat och heligt, förutsätter jag att ni bygger ridvägar år ryttarna uppe i skogen, så att vi nere i Vallby slipper ha dessa djur springandes i vår väg och trampa och lämna lort efter sig. Vi ska inte hålla en privat näringsidkare med ridvägar. Vore det arbetshästar som gjorde nytta ginge det väl an, men dessa gör ingen som helst nytta. De duger ju inte ens att äta.

Hästar så nära villabebyggelse måste ändå anses som en sanitär olägenhet.



Handläggare
Peter Sundström, 019-211607
peter.sundstrom@orebro.se

Det går att hålla LyckåsJordanen öppen på annat sätt. Det visade min far och farbror under många år, när de brukade den såsom det är tänkt att jord ska användas. Jordanen är rätt stenrik, men fullt brukbar. Kanske finns någon riktig arrendator att tillgå.

Miljötänkandet kan manifesteras på annat sätt än med hästar. Jag åsyftar då den av er planerade vägen över min mark, vilken skulle totalförstöra ett urgammalt odlingslandskap, som är omöjligt att återskapa. Det är däremot era småhus med trätrall och glasverandor. Jag anser att det är ytterst värdefullt att bevara odlad mark här för det är det sista som återstår av byarnas odlingsbara mark. Sen behöver de unga se att mat inte produceras i ICA:s lager!

Det skadar inte att tänka sig för både en och två gånger innan glasverandorna för breda ut sig.

Bygg ett höghus på parkeringen vid Pizzeria Lundby. De boende får nära till buss och samhällsservice finns i Vivalla – inte alls långt bort och det går att åka buss dit!

Till sist en ekonomisk fundering - hur kan detta ändå rätt oviktiga projekt i förhållande till många andra betydligt större och svårare samhällsfrågor över tid få sysselsätta sjutton, förmodligen rätt välbetalda tjänstemän, när angelägnare områden såsom äldrevård och skola måste hålla sig inom snäva ramar?

Troligen är det väl en Gudi behaglig gärning att sörja för de stackars behövande örebroarna. Och det på andras bekostnad.

- Privatperson, ägare till fastigheterna Kårsta 2:5 och Ättinge 1:1

Mina delägare och jag motsätter oss å det starkaste funderingarna kring att tillskapa en cykelväg för att knyta samman Lundby/Vivalla och badplatsen på Kårsta ö med dragning över Ättinges stallbacke, vilket torde få anses innefattas i vår tomt och vara privat område, och inägovägar.

Vår familj har bott på Ättinge sedan 1970-talet. Vi flyttade ut på landet för att få lugn och ro, komma ifrån stadens larm och avgaser, kort sagt för oss bästa tänkbara levnadsomständigheter i en idyllisk och vacker miljö.

Tidvis har vi haft problem med motorcyklister samt ungdomliga mopedisters och cyklisters vårdslösa framfart över stallbacken och förbi skymmande syrenhäckar samt fullständigt negligierande av förbudsskyltar för otillåten motorfordonstrafik till fara för såväl barn, husdjur som vuxna. Tillbud har tyvärr ej saknats.

Efter decenniers energiskt tillrättavisande och kamp för respekt för enskilt område samt reduceringen av mopeders popularitet bland ungdomarna har den oönskade "överfartstrafiken" hamnat på någorlunda acceptabel nivå, nu huvudsakligen utgörandes av några nybyggare och fastboende norr om Ättinges marker.



En verksamt bidragande orsak till starkt minskad önskad trafik är att en tidigare nyttjad vägsträcka efter Ättinges norra gräns ej längre är farbar.

Ett tillskapande av tilltänkt cykelväg, likgiltigt enligt skissad sträckning eller annan, över Ättinges marker medför oundvikligen, särskilt sommartid, störningar och synnerligen försämrade levnadsvillkor för oss och framtida ägare av idyllen Ättinge samt våra arrendatorer av fritidstomter.

Skrinlägg planerna, respektera privat ägande, lägg pengarna och energin på annat. Tänk även på Långens undermåliga vattenkvalitet som badsjö.

Kommentar: En sådan cykelväg kommer troligen inte kunna genomföras utan markägarnas samtycke, men kommunen vill ändå i planen uttrycka sin viljeinriktning att en sådan förbindelse vore till gagn för många.

- Privatperson, boende i Örebro

Jag har några synpunkter gällande Lången som jag skulle vilja delge.

Runt Hovsta finns många hästar och hundar. Det skulle vara toppen att få bada med hund och häst vid någon badplats.

Om man inte vill ha ett hund/hästbad permanent skulle en lösning kunna vara att sätta upp en skylt att badning med hund/häst är tillåtet vissa tider, och man skulle kunna höra om man kan engagera någon av de lokala föreningarna (Axbergs ryttarteam, eller kanske finns det också någon hundförening i lokalområdet??) i att för en liten betalning efter dessa tillfällen ansvara för att det städas upp runt badplatsen.

Som hundägare och ryttare vet jag hur värdefullt det är för alla att ta sig ett dopp på sommaren.

En trevlig iordninggjord ridslinga skulle förstås också vara ett fantastiskt tillskott, och göra området mer attraktivt för främst ryttare. Och går det att fixa några låga naturhinder så vore det väldigt värdefullt.

Sedan har jag en slutlig synpunkt.

Jag bor i Hjärsta, på Fågelbärsgatan. Bilvägen har vi 12 km till stallet dit vi åker ca 4 dagar i veckan. Det går NÄSTAN att cykla till stallet i Hovsta, men vi måste då bära våra cyklar över en passage på ca 30 meter efter att vi åkt till vägens slut efter Ättinge för att komma ut vid Möllevägen i Hovsta. Om vi tar den vägen har vi ca 7 km. jag tror många skulle utnyttja den vägen för att cykla till Lången.

Jag vet ju att många i våra områden cyklar åt Hovstahållet, men de får då cykla ut till Lillån (i vårt fall blir det mer än en mil till stallet). Skulle det inte vara bra att öppna upp denna genväg med ett underlag för cykel?



Handläggare
Peter Sundström, 019-211607
peter.sundstrom@orebro.se

Kommentar: Hund- och hästbad är troligtvis ingenting som kommunen kommer engagera sig i att skapa i kommunal regi, utan det blir en sak för ryttare och hundägare att söka komma överens med markägare om. En gen cykelförbindelse från Lången söderut mot stan är något som kommunen ser positivt på, så som beskrivs i planhandlingen, men som inte kan tillkomma utan överenskommelse med flera markägare.

- Privatperson, boende i Gottsätter

Barn på landet är ibland rätt så ensamma p.g.a. att det är ont om kompisar i närheten. Vi bor längs Långens nordöstra strand i en av de gamla 20-talsvillorna. Våra barn har haft ganska ont om kompisar i närområdet och bilen går ofta till Hovsta. Nu har de upptäckt att det även finns barn i Långbyn vilket är bra. Tyvärr är cykelvägen mellan byarna inte särskilt säker och gatubelysning finns ej hela vägen.

I det första förslaget från lantmäteriet rörande utbyggnad av området kring Norra Långens norra spets så sträcker sig markerat område en bit ner längs den östra kanten av sjön. Jag tror det vore bra med en strävan efter att bygga ihop Långbyn med den gamla byn längs den nordöstra kanten. Jag tror det vore bra ur social synvinkel för de boende i båda områden med ett sammanväxande. Kanske kan det på lite sikt bli en cykelbana mellan områdena och gatubelysning hela vägen då. Ett sammanväxande skulle främja kontakten mellan de boende i de båda områdena och ge en större kontaktyta för barnen att hitta kompisar på.

Det finns en del markområden mellan de båda områdena som lämpar sig väl för att bebygga och som inte skulle inkräkta på strävan efter att bevara den gamla 20-tals-bebyggelsen.

Jag förordar att området för nybebyggelse kring Långens norra spets utvidgas till att även omfatta en bit ner längs den östra kanten.

Kommentar: Vi har tittat på förslaget men inte funnit det tillräckligt motiverat för att ange som utbyggnadsområde. Däremot kan privata initiativ för enstaka hus komma ifråga om de placeras och utformas så det passar med landskap och kulturmiljö.

- Privatperson, ägare till fastigheten Yxsta 5:3

Kommentarer till samrådsplan

Vi kommer att börja med en argumentation kring ett område som vi vill att tas med i er översiktsplan. Detta tas upp i del 1.

Sedan kommer vi att kommentera en del sakfrågor som tas upp i samrådshandlingen. Detta tas upp i del 2

DEL 1:

Björkvalla hage (Travbanan) Nordöst om Yxstabacken, nedanför Björkvalla backe

Vi vill att det framgår i översiktsplanen att vi vill bygga i området.

Våra argument för byggnation i detta område:

Postadress
Örebro Stadsbyggnad
Box 334 00
701 35 ÖREBRO

Besöksadress
Stadsbyggnadshus I
Åbylundsgatan 8A
Örebro

Telefon
019-21 10 00 (växel)
019-21 21 00 (kundtjänst)

Telefax
019-21 15 63

E-post
stadsbyggnad@orebro.se
Internet
www.orebro.se



Handläggare
Peter Sundström, 019-211607
peter.sundstrom@orebro.se

Stadens randzon

Ligger vid stadens randzon enligt de argument som stadsbyggnad angett i flera år. Närmare staden än många andra föreslagna områden.

Upptagningsområde för eventuell pendeltågstation

Enlig karta sida 35 Upptagningsområde pendeltågstation, 1,5 km radie. Ligger inom upptagningsområdet.

Kommunalt VA

Kommunalt VA finns redan i området och dimensionerat för att räckta till flera hushåll. Finns även möjlighet att ansluta direkt till huvudledning om så skulle bli fallet. Då skall väl detta område prioriteras framför andra områden utan lösning för VA.

Buller

Samma argument som för område 4 väster om järnvägen. (Se citat) Utökad underlag för pendeltågsstationen och bullerskyddsåtgärder vidtas. Byggnation som bidrar till bullerdämpning.

Byggnation kommer att börjas i västra delen där bullernivån är under gränsvärden, men även östra kommer att bebyggas med bullerskyddsåtgärder om så behövs.

*Utbyggnaden i Hovsta väster om järnvägen (utbyggnadsområde 4) är ändå motiverad bl.a. utifrån att öka **befolkningsunderlaget för en pendeltågsstation**. Byggnation här kräver bullerskyddsåtgärder.*

Kollektiv trafik

Idag redan promenad avstånd till buss i Förlunda. I en framtid även nära pendeltåg. Här kan gemensam väg alt gångstråk även förbättra möjligheten för boende i Yxstabacken/Björkvalla backe att snabbare ta sig till pendeltågsstationen för att underlätta pendling.

Väg

Nära större väg (Kårsta GA 1) som är asfalterad. Om ev förslag om väg till Lillån genomförs ligger detta område mycket närmare staden än andra föreslagna områden.

Service

Nära till handelsplats. Nära till Lillåns skolor och fritidsanläggningar. Detta område ligger även nära anslutet till Yxstaby/Björkvalla Backe, vilket ger bättre underlag för service.

Jordbruksmark eller byggnation ?

Nyttan av den alternativa användningen som bostadsområde är större än nyttan av jordbruksmarken enligt argumenten angivna ovan, ex vis närheten till kommunalt VA och närhet till kommunikationer.

Denna yta är inte sammanhängande i en brukbar areal för ett ekonomiskt hållbart jordbruk.

Järnvägs korsning

Se separat diskussion.

Alternativ byggnation

Postadress
Örebro Stadsbyggnad
Box 334 00
701 35 ÖREBRO

Besöksadress
Stadsbyggnadshus I
Åbylundsgatan 8A
Örebro

Telefon
019-21 10 00 (växel)
019-21 21 00 (kundtjänst)

Telefax
019-21 15 63

E-post
stadsbyggnad@orebro.se
Internet
www.orebro.se



Handläggare
Peter Sundström, 019-211607
peter.sundstrom@orebro.se

Idag planeras endast för villabebyggelse. Det glöms bort att det finns önskemål av mindre boende, som parhus, radhus och mindre flerfamiljshus. Detta område kommer att prioriteras ge boende i området möjlighet att få bo kvar även då man inte längre vill bo i villa eller precis har flyttat ut som ung.

Slutargument: Enligt ovanstående beskrivningar och marknadens efterfrågan anser vi att detta område har mycket goda förutsättningar för byggnation.

Kommentar: Området finns inte med som utbyggnadsområde av flera skäl men främst för att karaktären av landsbygd ska behållas i hela Långenområdet och ny byggnation då kräver en god anpassning till landskapet så som beskrivs i kapitel 3. Avgränsningen av byggnationen i Yxstabacken gjordes i det planprogram som togs fram och som följs i fördjupade översiktsplanen.

DEL 2:

Kommentarer till samrådshandlingen i övrigt.

Frågan om järnvägs korsningar

Kommunen och Trafikverket hävdade att trafiken var för hög redan 2010. Detta påstående visade sig sakna grund när en faktisk trafikräkning gjordes i oktober 2010. Vi anser därför att det är hög tid att ta fram kalkyler och beräkningar i denna fråga.

Den nya samrådshandlingens svar på Trafikverkets frågor kring järnvägsövergångarna är fortfarande inte tillräckliga efter vad vi kan se.

Ni har inte utrett eller fått mer underlag för påståendet att järnvägen skulle vara farlig eller ett hinder för fortsatt expansion. Det enda underlag som finns och hänvisas till är den trafikräkning som gjordes oktober 2010 (framtingad av oss för övrigt). Inga fler underlag eller beräkningar syns i samrådshandlingen.

Då undrar vi kommer det att göras i en senare fas? Just nu framgår inte det i samrådet när och om det ska göras.

Vi finner det ibland svårt att ta argumenten och frågan på allvar då det i dagsläget inte ens finns staket längs med järnvägssträckan. Om järnvägsspåren anses så farliga bör man väl inte idag kunna gå fritt över spåren, vilket är fullt möjligt. Boende bor redan idag i en miljö utan staket och med en korsning utan tillräcklig säkerhet. Varför har inte dessa problem åtgärdats omgående istället för att fokusera på en i trafikverkets ögon orimlig önskan om planskild korsning, tänker på i första hand Yxsta backen övergång. Bara ett bättre staket där det finns staket idag och framförallt staket där det helt saknas idag, skulle öka säkerheten betydligt för de boende. Och detta till en rimlig kostnad.

Diskussion om plankorsningar och avsaknad av samhällsekonomiska kalkyler

Att en plankorsning kan vara farlig är inget nytt. Den stora frågan är när faran är tillräckligt stor. Det finns ingen samhällsekonomisk kalkyl med i detta underlag vad gäller korsningarna. Ni har heller inget förklarande underlag eller beräkningar för olika typer av järnvägs korsningar och vid vilken trafikmängd som en korsning av en viss typ har tjänat ut sin roll.



Handläggare
Peter Sundström, 019-211607
peter.sundstrom@orebro.se

Att få ihop en samhällsekonomisk kalkyl som försvarar en investering i en 40 miljonersklass i detta område kan vara knepig. Ni har inget i handlingarna som resonerar kring hur många hushåll som skulle krävas för att göra detta försvarbart. Ni har heller inget underlag i era handlingar som anger vad de korsningar som ni har idag klarar för trafikmängder. Trafikverket efterfrågar tydligare beräkningsunderlag för att uppskatta antal bostäder som kan komma att byggas i området. Detta saknas fortfarande i underlaget. Vi ser inga siffror eller resonemang kring potentiella antal nya bostäder. I den samrådshandling som vi nu kommenterar anser vi att argumenten kring plankorsningarna saknar tillräckliga grundfakta. Trafikverkets invändningar har inte bemötts och fått svar. Ni har inte vad vi kan se svarat Trafikverket på de frågor som gav grund till ett nytt samråd. Se exempel nedan. Skall detta hanteras nu i samrådet eller senare? Om ni borde ha svarat nu så ser inte vi att det har hänt.

Informationen som Trafikverket vill ha hade varit bra att få tillgång till redan nu i detta förnyade samrådsförfarande. Särskilt eftersom att ni i samrådshandlingen ofta diskuterar och använder järnvägens korsningar och pendeltågstationen i er argumentation kring framtida scenarior.

Är dessa ens realistiska alternativ? Som exempel så är busslinje till området inte i närheten av realistiskt i förhållande till antalet boende i området.

Trafikverkets frågor som vi anser inte fått svar anges nedan

• *Trafikverket anser inte att nuvarande planförslag ger en tydlig bild av hur området avses att byggas ut och i vilken utsträckning. Trafikverket anser att kommunen har ett ansvar att planera för lämplig markanvändning och därför bör ta ett samlat grepp i frågan genom att belysa ev konflikter och säkerhetsrisker kopplat till hur områdena ska trafikförsörjas. Detta framgår fortfarande inte i den nya samrådshandlingen efter vad vi kan se.*

I sammanhanget bör utbyggnadsområdena studeras mer ingående, bl.a. m.a.p. vilka trafikströmmar en exploatering skulle innebära och vilka säkerhetsrisker en ökad trafikering i plankorsningarna medför. (Trafikverket)

Detta har ni i den nya samrådshandlingen inte gjort vad vi kan se.

• *Översyn och ev planering av planskildheter bör ingå som en del av den fördjupade översiktsplaneringen. (Trafikverket)*

Kommer kommunen att göra det? Just nu har ni bara gjort en trafikräkning inga djupare beräkningar eller analyser.

Trafikverket anser att det vore önskvärd om den fördjupade översiktsplanen kunde beskriva mer utförligt hur en hållbar transportförsörjning ska kunna underlättas i området och att en strategi tas fram för detta arbete. (Trafikverket)



Handläggare
Peter Sundström, 019-211607
peter.sundstrom@orebro.se

Var i samrådshandlingen berörs denna fråga ?

Kommentar: Granskningshandlingen förtydligas när det gäller trafikmängder och antal tillkommande bostäder etc. Att exakt bedöma de risker vid järnvägs korsningar som trafiken ger har vi inte någon bra modell för och har heller inte fått helt konkreta besked i våra kontakter med Trafikverket. Ambitionen att något begränsa utbyggnaden i området är dock främst för att kunna bevara karaktären av landsbygdsområde med stor hänsyn till landskapsbilden, varför vi inte gått vidare med djupare utredningar kring järnvägs korsningarna.

VA

Vad gäller VA så har ni inte gjort någon helhetsbedömning i frågan. Ni låter varje del, miljökontoret, stadsbyggnad m.fl. komma med sina egna helt skilda bedömningar, men ni gör inget försök att sammanväga olika intressen i denna fråga. Vi har länge försökt få er att samarbeta kring detta, men det är mer eller mindre omöjligt, med de orealistiska krav som förs ifrån olika avdelningar utan förståelse för den andras situation. Miljökontoret och tekniska förvaltningen kan inte samarbeta och tar inte på sig det ansvar de bör för en bättre miljö i Örebro. Tack vare detta dåliga samarbete blir miljön lidande och boende i Örebro drabbade.

Om miljökontoret vill ha 0 utsläpp så bör det rimliga vara att förlägga byggnation nära exempelvis kommunala VA lösningar. Istället har förslaget hamnat på områden som inte har en sådan lösning idag. Detta är även ett exempel på hur miljökontoret och stadsbyggnad kan skilja sig i sina åsikter.

Möllevägen har idag inte en kommunal VA lösning. Om man skulle vilja bygga där ni anger det lämpligt så kommer ni även att kräva en 0 utsläpp från miljökontoret och VA avdelningen kommer att vägra att dra ut kommunala ledningar till området av kostnadsskäl. Ni vill heller inte så gärna ansluta samfälliga lösningar där exempelvis en samfällighet drar ledningar till en kommunal anslutningspunkt.

Det är inte försvarbart att fortsätta med denna röra inom VA frågan. Det är dags att ni anger vilka lösningar som kommer att krävas samt hur ni anser att de kan genomföras samt finansieras och av vem. Det vore även bra att ni börjar tala om hur ni ser på samarbetet mellan fastighetsägare, samfälligheter samt kommunens olika avdelningar. Detta behöver förbättras avsevärt.

Kommentar: Det är beklagligt om ni har upplevt i era kontakter med kommunen att ni får motstridig information från olika förvaltningar. Kommunen är fullt medveten om dessa problem och har dels tagit beslut om att anställa en VA-rådgivare som även kommer vara sammankallande för den grupp tjänstemän från de tre förvaltningarna som regelbundet träffas för att diskutera VA-frågor i olika områden. En VA-plan håller på att tas fram som när den är klar kommer att visa de områden i kommunen där kommunen ska ta över ansvaret för VA och en tidplan för det. VA-planen blir också ett stöd i översiktlig planering, även om lokalisering av nya hus inte bara ska styras av tillgång till VA utan lika mycket av hållbara transporter, tillgång till service, historik, landskapsbild, naturmiljö mm.



Handläggare
Peter Sundström, 019-211607
peter.sundstrom@orebro.se

Tidsplan och tillfrågade:

En annan fråga som inte är belyst ifrån kommunen är vilken tidsplan som gäller för denna plan.

De svar ifrån boende, markägare och myndigheter varierar stort eftersom de inte för förståelse för inom vilka rimliga gränser man kan förvänta sig att detta är tänkt att gälla. De önskemål som tas upp är inte rimliga om man ser till en 40 årsperiod, men däremot till 5-10 år. Vi anser att de tillfrågade inte har upplysts om att planer som dessa kan ligga under mycket lång tid.

Vi anser även att det saknas tillräckligt med input ifrån framtida boende i området. Det är bl.a. vi som måste föra talan för de som idag inte bor här. Precis som vi gjort för några som idag bor där, men inte gjorde för 5-10 år sedan. Många vill få chansen att bo lantligt nära staden., vilket just Långenområdet erbjuder. Att de boende vill behålla en lantligmiljö är inte fel eller konstigt. Vi får ofta höra från nyinflyttade att de är glada att ha flyttat hit. Vi hör också att de inte gärna vill ge fler chansen att bo naturskönt och lantligt eftersom att det då möjligt stör deras egen upplevelse. Detta är ett faktum som man måste ta med i utredningar som denna.

Kommentar: Tidshorisonten för planen anges till ett drygt 20-årsperspektiv.

Våra egna intressen

Vår fastighet är uppdelad i tre delar som inte fungerar som en sammanhängande jordbruksfastighet idag. Vi vill gärna se att dessa delar får nya användningsområden i ett nytt sammanhang.

Zon 1 Björkvalla Hage (nordöst och nedanför Björkvalla backe)

Björkvalla Hage - se separat argumentation om varför vi anser det lämpligt att bygga här.

Zon 2 och 3

En del på denna karta är nyligen såld och kommer att innefatta hästverksamhet.(Zon 2) Vad gäller den andra delen (zon 3) så står här idag en sommarstuga som i det fall det blir en pendeltågsstation kan vara intressant att omvandla till permanent boende. Här finns idag ca 3 ha mark i anslutning till huset.

Zon 4

Möllevägen

Idag finns det två färdiga tomter med planerade anslutningar till befintligt VA i området vid slutet av vägen. Två tomter i början av vägen har inga VA lösningar idag.

Kommunens beslut och vägledning kring VA blir avgörande för framtida byggnation längs med Möllevägen.

I området finns idag flera olika VA lösningar. Om kommunens miljökontor kräver kommunalt VA så behöver även stadsbyggnad vara med på det kravet och då vara beredda att ordna det. Här borde kommunen klargöra var man står vad gäller VA sett från alla avdelningar gemensamt.



Detta område är väl samlat och att ansluta detta till det kommunala va-nätet (samt fastigheter längsmed dragningen) kan inte vara en fråga om ekonomi eller miljö. Detta måste bara lösas. Man kan inte peka på Långens dåliga status utan att samtidigt ta tag i detta på kommunal nivå. Det är inte upp till boende i området att lösa detta, utan för kommunen att ta sitt ansvar.

Kommentar: Vi har gått igenom era önskemål och landat i det förslag som kommer visas i granskningshandlingen.

- Privatperson, ägare av fastigheterna Långby 1:6 och 1:50

Först vill jag säga att det är ett mycket intressant underlag ni sammanställt kring vårt område. Det väcker ett engagemang och vilja till mer kunskap i olika frågor.

Undertecknad är fastighetsägare i norra änden av Lången, i Långbyn och bor alltså i den vackraste delen av hela Långenområdet!

Vill lämna några synpunkter och även understryka några som redan lämnats av andra. Ide´n med att skapa en gång och cykel väg längs med Solliden vägen till R50 är mycket positiv då det är mkt tung trafik som trafikerar vägen men att det också är mkt trafik överhuvudtaget med hög fart i dagsläget. Det finns en hel del barn familjer som flyttat ut och som behöver en säkerhet för barnens olika transporter men även för andra då det är ett omtyckt promenadområde.

Understödjer en öppning av förbindelserna mellan Långensjöarna vilket vore intressant ur flera perspektiv. Fritidsliv bla.

Finns bidrag att söka när det gäller vassröjning, enskilt eller om flera går ihop? Likaså när det gäller avverkning på allmänning?

Viktigt med underhåll av Kyrkspången som skulle kunna länkas till en tydligare cykelväg på ömse sidor av Lången och kunna bli ett kortare alternativ av cykelstråk runt Norra Lången.

En Gångtunnel eller övergång vid hållplatsen R50 vid NärkesKilavfarten är ett mycket klokt förslag.

Sikten norrut vid påfarten på R50 från Närkeskilsvägen är bristfällig. Kanträcket skymmer idag sikten för kommande bilar.

Kan ngt göras till det bättre?

När det gäller bebyggelse inom Långbynområdet är det angeläget att det vid nybyggnation eller ombyggnation sker i stil så att by känslan och de kulturhistoriska värdena bevaras i landskapet.

Byggnation skall avse boende och ej industri/företags byggnader.

Kommentar: Det är inte troligt att kommunen kommer att utföra några av åtgärderna för att höja trafiksäkerheten vid Långbyn, eftersom vägarna är Trafikverkets och eventuell exploatering i området kommer ske på privat initiativ. Det finns oss veterligt inga bidrag att söka för vassröjning och avverkning.



- Privatperson

Tips till området runt lången!

- Dra ut kommunalt vatten och avlopp, så är den frågan löst en gång för alla. Eller ett stort reningsverk för hela området som kommunen sköter.

- bussförbindelse kåvivägen, även gärna bredda denna. Som det är nu har varje familj två bilar och i alla fall vi känner att vi måste flytta till något område med bättre kommunikation när barnen blir större.

- någon mer badstrand i denna fina miljö.

- löparslinga kring skogen vid Nävesta, perfekt miljö, gör avtal med kåvi säteri som äger det mesta av markerna. Detta får också ut stadsborna ut på landet i fina naturen!

- en utopi, be elbolagen gräva ner de stora fula kraftledningarna..

- Ser bara som en fördel att fler hus byggs i området runt långensjön.

Kommentar: Det pågår arbete med en vatten- och avloppsplan som kommer att ange vilka områden som kommunen kommer ta över ansvaret för, och då bygga ledningar till. Det finns tyvärr inte ekonomiska möjligheter att ordna med bussförbindelse i ett så glest bebott område. I kontakter med elbolag brukar kommunen ha linjen att vi önskar att ledningar grävs ner på de ställen där det är befogat, tyvärr är detta mycket kostsamt. Badstrand finns beskrivet i planhandlingen. Kommunen kommer inte ordna löparslinga då man nyligen fått lov att banta antalet motionsspår även i staden och de mindre tätorterna.

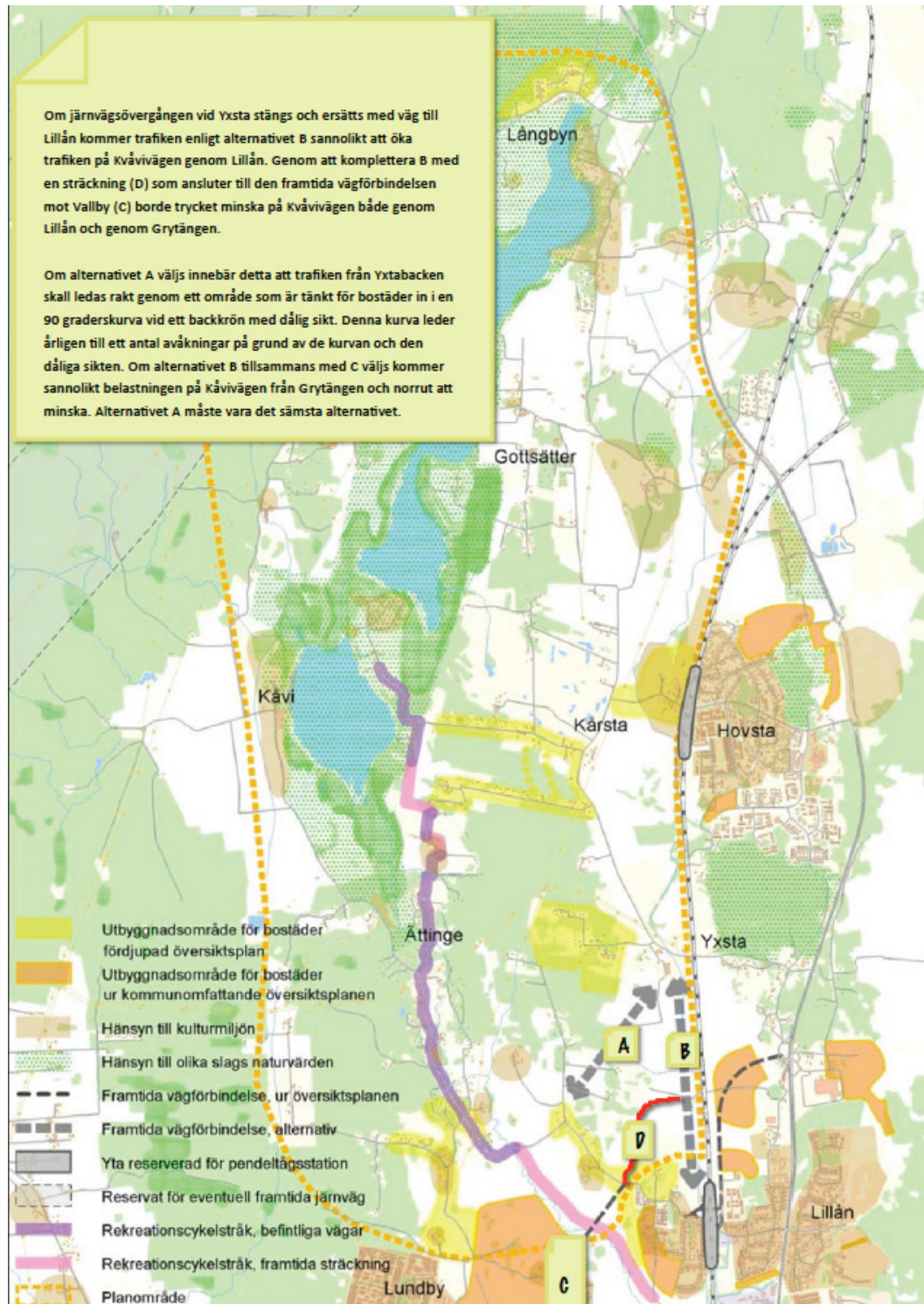
- Privatperson, boende i Lången

I det stora hela är planen väl genomtänkt och balanserad. I ett avseende känns det dock väldigt tveksamt och det gäller den alternativa förbindelsen mellan Yxsta och Lillån. Se kommentarer på pdf (kartan nedan). Ni har föreslagit en alternativ dragning genom Tjuse, in i ett område där det redan finns bebyggelse och där det i planen är inritat ytterligare bebyggelse av samma slag, in i en 90 graders kurva på backkrön med dålig sikt där det redan i dag sker ett antal avåkningar varje år. Detta verkar inte vara särskilt smart. Vi förordar en lösning där vägen dras längs järnvägen där ingen bebyggelse störs. För att minimera belastningen på Kåvivägen genom Lillån, Grytängen, Tjuse och Tjusebotorp kan järnvägsalternativet kompletteras med en väg som ansluter till den planerade vallbyavfarten. I detta område finns även mycket service så det finns risk att vägen kommer att bli väl använd. Då är det bra om den leds så långt från bebyggelse som möjligt.

Kommentar: Båda alternativen visas i planen men vi tar till oss synpunkten inför framtiden.



Handläggare
Peter Sundström, 019-211607
peter.sundstrom@orebro.se



Postadress
Örebro Stadsbyggnad
Box 334 00
701 35 ÖREBRO

Besöksadress
Stadsbyggnadshus I
Åbylundsgatan 8A
Örebro

Telefon
019-21 10 00 (växel)
019-21 21 00 (kundtjänst)

Telefax
019-21 15 63

E-post
stadsbyggnad@orebro.se
Internet
www.orebro.se