

REGIONAL ÖVERSIKTLIG PLANERING

**RUMSLIGT PERSPEKTIV PÅ UTVECKLINGSSTRATEGI
FÖR ÖREBROREGIONEN**

Innehåll

Förord	3
Örebroregionen i världen	4
Regionen i det globala samhället	4
Örebroregionens regionala förutsättningar	4
Ökade sociala klyftor	7
Klimathotet utmanar	8
Näringsliv i omvandling	8
Regional översiktlig planering – ett rumsligt perspektiv	11
Utvecklingsarbete och planering har olika förutsättningar	11
Kommunens översiktsplan har en central roll	11
Hur kan Regional översiktlig planering för Örebroregionen användas	12
Avgränsningar	12
Disposition av rapporten	13
Regionförstoring och hållbar pendling	15
Nuläge och trend	15
Målbild	16
Mål och rekommendationer	22
Hållbar tätortsutveckling och levande landsbygd	23
Nuläge och trend	23
Målbild	24
Mål och rekommendationer	25
Attraktiva lägen för nya företag och etableringar	27
Nuläge och trend	27
Målbild	29
Mål och rekommendationer	30

Förord

Utvecklingsstrategi för Örebroregionen, som fastställdes av regionfullmäktige i april 2010, är en gemensam vägvisare för regionens framtidsarbete. Syftet är att skapa bästa gemensamma framtid för människor och verksamheter i den region där vi alla verkar. Utvecklingsstrategin fokuserar på fyra utvecklingsområden där gemensamma insatser gör skillnad – Kunskap och kompetens, Innovationer och entreprenörskap, Lustfyllda möten och upplevelser samt Den öppna regionen.

Kommunerna har planeringsmonopol när det gäller den kommunala markanvändningen. Översiktsplanen är det styrande dokumentet. Samtidigt ställer globalisering, specialisering, urbanisering och en ökande rörlighet nya och större krav på den kommunala översiktsplaneringen.

På den regionala nivån har det hittills inte funnits någon motsvarighet till den kommunala översiktsplaneringen. Regionförbundet ansvarar för framtagande och samordning av genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin. I flera sammanhang har det påpekats att det saknas en länk mellan de kommunala översiktsplanerna och den regionala utvecklingsstrategin. Regional översiktlig planering ska ses som ett första försök att skapa denna länk.

Regional översiktlig planering för Örebroregionen är underordnad Utvecklingsstrategi för Örebroregionen. I denna finns flera mål där man kan se en direkt koppling mellan regional utveckling, fysisk planering och kommunernas översiktsplaner. Den regionala utvecklingsstrategin lyfter fram vad som behöver göras, medan den regionala översiktliga planeringen visar hur den fysiska planeringen i kommunerna skulle kunna stödja genomförandet av strategin.

I augusti 2009 fick regionförbundet i uppdrag av länets kommuner och landstinget att påbörja ett arbete med en regional översiktlig planering för länet. I början av 2010 presenterades en bakgrundsrapport (Regional översiktlig planering – bakgrundsanalys, Rapport 2010:1) som också presenterades i länets alla kommuner. Därefter skrevs en tjänstemannaversion av föreliggande rapport, som remissbehandlades under perioden oktober 2010 – februari 2011. Ett femtiotal remissinstanser inkom med synpunkter. Dessa har, tillsammans med underlag från fortsatta diskussioner, legat till grund för revideringar och överväganden i den politiska beredningen av slutrapporten.

Jag vill tacka alla organisationer och personer som med stort engagemang bidragit med inlägg och synpunkter under processens gång.

Örebro 2011-10-20

Irén Lejegren
Regionråd (s)
Regionstyrelsens ordförande

Örebroregionen i världen¹

Regionen i det globala samhället

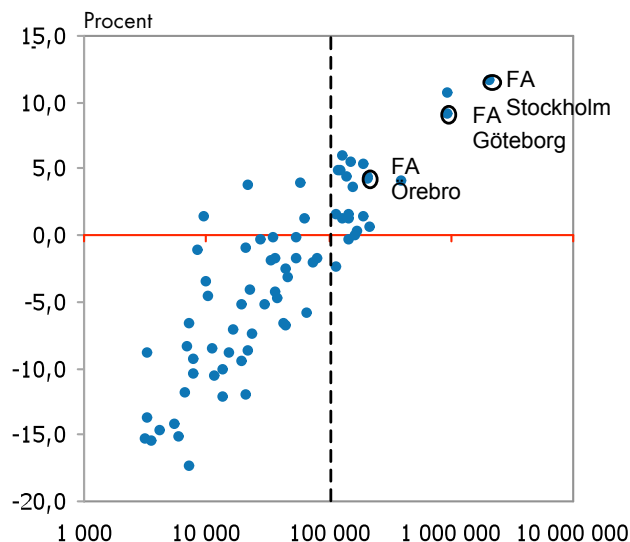
Under senare år har geografiska aspekter blivit allt viktigare när det gäller att förstå drivkrafter bakom den ekonomiska utvecklingen. Det blir tydligare att den ökande globaliseringen medför ett större omvärldstryck på regionerna. Samtidigt som regionerna tillmäts större betydelse som skapare av tillväxt, är spelplanen också större och verkligheten mer komplex. Där regionerna tidigare sågs som delar som gav ett bidrag till den nationella prestationsförmågan, står det idag allt tydligare klart att det är regionerna, snarare än nationerna, som är bärare av konkurrensfördelar. Därmed är det också regionerna snarare än nationerna som konkurrerar på den globala marknaden.

Städer, tätorter och landsbygdsområden i en region är idag på många sätt funktionellt sammanlänkade med varandra. Kommuner är knappast isolerade i sin utveckling utan samspelar med varandra, särskilt om de ingår i en gemensam lokal arbetsmarknad.

Den regionförstoring som nu pågår är följden av ett allt mer specialiserat arbetsliv. Kraven på att de anställda ska ha djupare kunskaper inom smalare arbetsfält leder till att det inom många områden krävs större befolkningsunderlag för verksamheten. Konsekvensen blir antingen att allt fler människor flyttar till större städer eller samhällen eller att man bor kvar och börjar arbetspendla. Arbetspendlingen har ökat såväl i omfattning som när det gäller reseavstånd.

Tätbefolkade och folkrika regioner med ett diversifierat näringsliv har i de flesta fall visat sig ha betydande fördelar framför mindre regioner när det gäller att skapa en hållbar tillväxt. Det finns därför ett mycket tydligt samband mellan regionstorlek och tillväxt – de stora regionerna blir större medan de små blir mindre. Det är så gott som endast regioner med fler än 100 000 invånare som har en positiv befolkningsutveckling.

¹) En mer omfattande bakgrundsanalys finns i rapporten Regional översiktlig planering bakgrundsanalys, Rapport 2010:1 (Regionförbundet Örebro)



Nästan bara regioner med fler än 100 000 invånare har en positiv befolkningsutveckling. Befolkningsförändring i procent under 2000-talet, FA-regioner (år 1999-2009). Källa: Tillväxtanalys.

Örebroregionens regionala förutsättningar

Dessa omvärldstrender påverkar och styr i hög grad också de regionala förutsättningarna i Örebroregionen. Inom regionen finns det mycket stora skillnader. Örebro är en av Sveriges större, växande städer. Med sin stora branschbredd klarar Örebro att locka nya företag och boende till staden. Övriga tätorter och landsbygden har, med några undantag, inte samma förutsättningar. Utöver Örebro stad och ytterligare några samhällen, minskar antalet invånare i tätorterna i länet. Analyser och prognoser bedömer att det även framöver är staden Örebro som i första hand kommer att öka sin befolkning, medan stora delar av övriga länet kommer att ha en fortsatt minskande befolkning. Befolkningsökningen för länet som helhet blir blygsam. En konsekvens av den urbanisering som sker är att Örebro stad kommer att få allt större betydelse för regionens tillväxt. Vid en sådan utveckling är det därför viktigt att ytterligare förbättra förutsättningar för samspel mellan staden Örebro och övriga delar av regionen.

Befolkningsutveckling per km-ruta 1990-2008

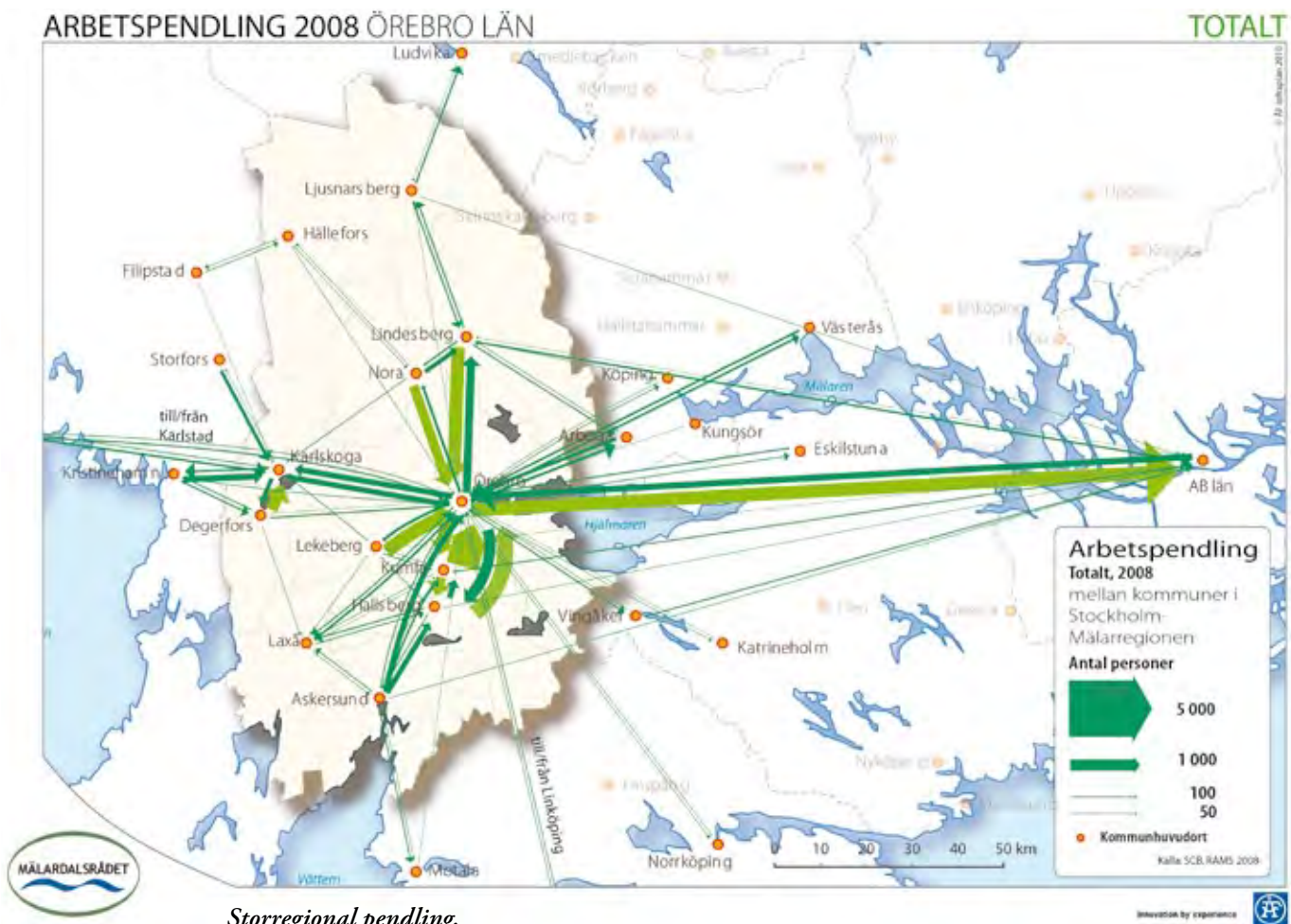


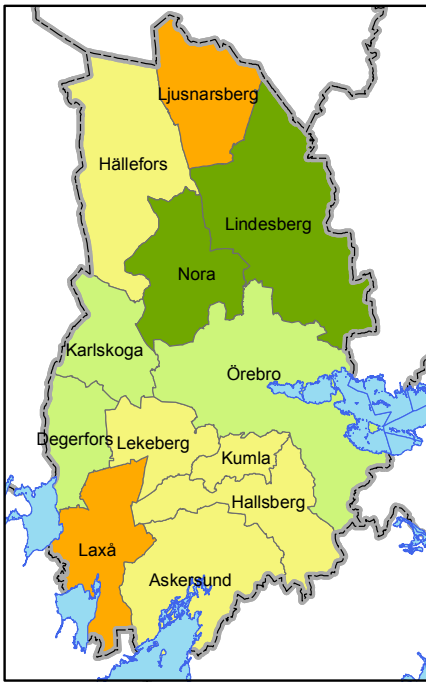
Befolkningsutveckling per km-ruta 1990-2008. Källa: SCB och Regionförbundet Örebro.

Örebroregionen har en central plats i Mellansverige mellan Stockholm, Oslo och Göteborg. Regionen har också närhet och goda kommunikationer med andra centrum i Mälardalen och övriga Mellansverige.

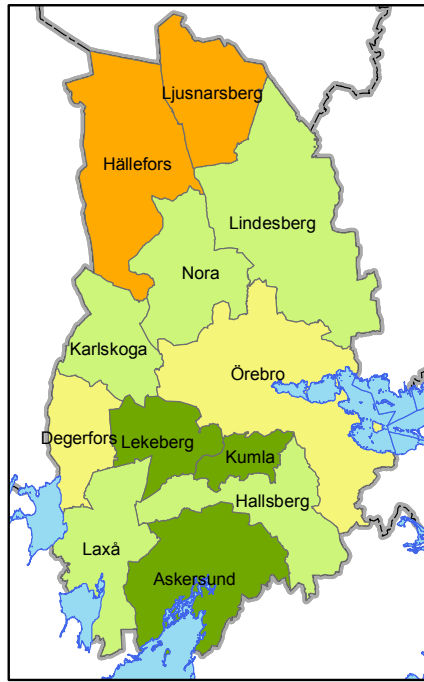
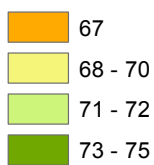
Samtidigt är avståndet till Stockholm mätt i pendlingstid fortfarande alltför långt för att man ska kunna hävda att Örebroregionen funktionellt ingår i en Stockholmsre-

gion. Det finns heller ingen grannregion tillräckligt nära för att bilda en större gemensam funktionell region med intern arbetsfördelning och specialisering. En slutsats blir därför att Örebroregionen i mångt och mycket måste lita till sin egen styrka.

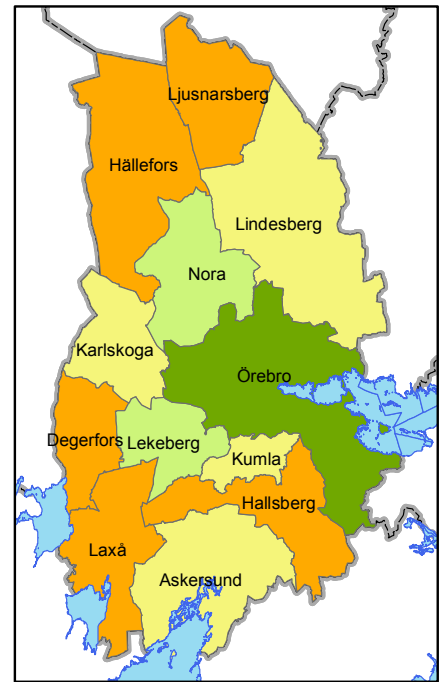
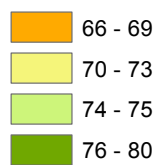




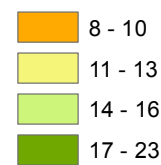
Andel med god hälsa av befolkning 18-84 år, 2008



Andel sysselsatta av befolkning 20-64 år, 2009 (Genomsnitt för riket: 74,6%)



Andel högutbildade av befolkning 20-64 år, 2009 (genomsnitt för riket: 22,5%)



Regionala skillnader avseende hälsa, sysselsättning och utbildningsnivå.

Ökade sociala klyftor

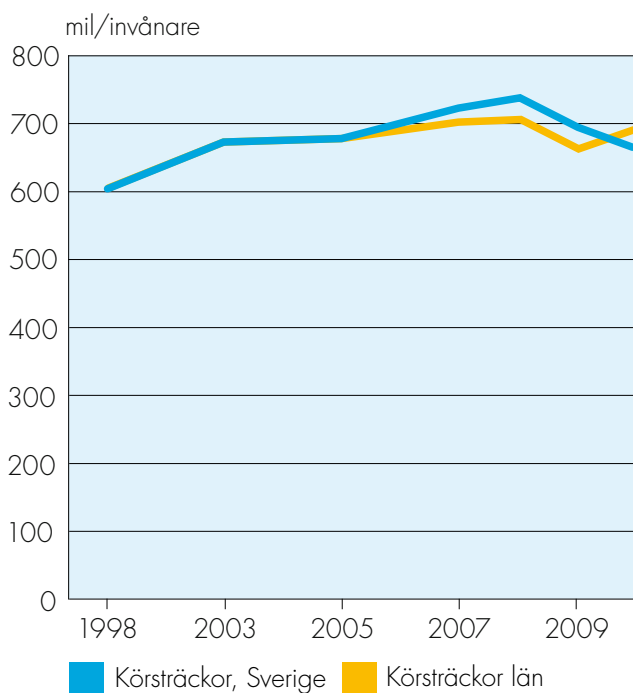
Trots ett ökat ekonomiskt välstånd finns en trend mot ökade skillnader mellan grupper i samhället. Detta ger också tydliga avtryck i den rumsliga strukturen. Generellt har invånarna i Örebro kommun såväl högre utbildning som högre inkomst jämfört med övriga kommuner i länet. Det finns också stora skillnader mellan kommunerna när det gäller hälsan. I Örebro stad finns det också en betydande boendesegregation avseende socioekonomisk status och etnisk bakgrund. Även om

det idag finns en stor medvetenhet om behovet av ökad jämställdhet och integration, finns mycket kvar att göra. Samtidigt som männen halkar allt längre efter kvinnorna när det gäller utbildningsnivå, finns det fortfarande betydande löneklyftor mellan kvinnor och män. Mäniskor med utländsk bakgrund har generellt också en svagare anknytning till arbetsmarknaden jämfört med infödda svenskar.

Klimathotet utmanar

Klimatförändringarna blir allt mer påtagliga. Örebroregionen måste arbeta aktivt med klimatfrågorna eftersom de ekologiska och ekonomiska konsekvenserna av fortsatta utsläpp av växthusgaser inte är förenliga med målen om en långsiktig och hållbar tillväxt.

De trender som pågår i samhällsutvecklingen innebär bland annat att vi reser allt mer. Människor och företag blir allt mer rörliga inom och mellan olika geografiska områden. Det är idag inte ovanligt att människor på en och samma dag befinner sig i flera olika kommuner för t ex arbete, inköp och rekreation. Den fysiska planeringen behöver riktas in mot att göra resandet snabbt, bekvämt, tryggt och klimatanpassat.



Körsträcka med bil per invånare och år. Källa: Miljömål.

Näringsliv i omvandling

Förmågan till innovation, förnyelse, flexibilitet och företagsamhet i både privat och offentlig verksamhet är nödvändig för att tackla globaliseringens utmaningar. Företag, men också offentliga organisationer och regioner, måste därför utveckla det de är specialiserade på och arbeta med innovationer inom nya områden som kan utvecklas.

Dagens profilerade branscher i Örebroregionen har sitt ursprung i naturtillgångarna och basindustrin. Basindustrin och tillverkningsindustrin är viktiga näringar i Örebroregionen, samtidigt som de har genomgått en betydande strukturomvandling. Uppemot 20 000 industriarbetsplatser har försvunnit i länet sedan slutet av 1980-talet.

Den ekonomiska tillväxten är i dag starkast inom kunskapsintensiva verksamheter och företag. Kunskapsintensiv verksamhet återfinns inom såväl tillverkande industri, jordbruk som tjänste- och servicenäringar. Koncentrationen av snabbt växande kunskapsbranscher är störst i staden Örebro, vilket också lett till att den starkaste tillväxten skett kring Örebro stad.

Men näringslivet i Örebro stad med omnejd har också, till följd av den lokala arbetsmarknadens storlek, tillgång till mer arbetskraft med högre utbildning. Till följd av stadens storlek finns också en bättre möjlighet till matchning på arbetsmarknaden, vilket skapar bättre utvecklingsförutsättningar än för övriga delar av regionen.



Arbetsplatserna koncentreras till de större tätorterna.
 Antal arbetsplatser per km-ruta, utveckling 1997-2007. Källa: SCB.



Regional översiktlig planering – ett rumsligt perspektiv

Utvecklingsarbete och planering har olika förutsättningar

Vårt samhälle förändras. Två faktorer samspelar för att skapa en så bra framtid som möjligt.

Den ena är det *utvecklingsarbete* som pågår runt om i vår region. Ambitioner och visioner styr vad vi vill åstadkomma på kort och lång sikt. Dessa initiativ har till syfte att förbättra förutsättningarna inom olika områden. En stor mängd aktiviteter och projekt pågår runt om i vår region för att vi ska stärka näringsliv, offentlig verksamhet och ideell sektor. Idéer och strategier är viktiga drivkrafter, liksom engagemang och motivation.

Den andra är *planering* av t ex den fysiska miljön. Också här är ambitionen att stärka regionen. Men inom detta område har trender och faktisk utveckling, liksom prognoser större tyngd än visioner och ambitioner. Planering och investeringar i t ex infrastruktur måste bygga på rimliga antaganden om hur t ex befolkningen är sammansatt, var man är bosatt, pendlingsviljan, företagens val av lokalisering och arbetsmarknadens utveckling. Därför är många gånger de förutsättningar som planeringen bygger på ganska stabila.

Samtidigt ställer samhällsutvecklingen ständigt nya krav på vår förmåga att försöka planera för framtiden. Det gäller inte minst när det sker stora förändringar såväl i omvärlden som i vår egen region. Globala trender som urbanisering och specialisering, kombinerat med klimatutmaningen, gör att de planer som upprättas i dag måste förhålla sig till detta. Det är snarare dessa trender än enskilda händelser som är grundförutsättningarna för planering på samhällsnivå.

Men planering kan och ska också användas för att försöka bryta trender. Det innebär att de förslag som presenteras i regional översiktlig planering stödjer de

utvecklingsmål som fastställts i Utvecklingsstrategi för Örebroregionen.

Det är dock svårt att i planeringen ha beredskap för det som ibland kallas ”faktor X” – en slumpmässig, svårförutsebar händelse. Detta gäller oavsett om denna faktor stärker eller försvårar en positiv utveckling. Med andra ord är det svårt att i planering som avser stora värden och lång tidshorisont inlemma förhoppningar och ambitioner som tidigare visat sig svåra att förverkliga. Däremot är det viktigt att ha en beredskap som gör att planerna är flexibla och kan förändras när dessa infrias.

Kommunens översiktsplan har en central roll

Kommunerna har en central roll i samhällsplaneringen. Den kommunala översiktsplaneringen har traditionellt fungerat som ett styrdokument för markplaneringen inom den egna kommunen. I takt med att samhället ställer nya krav på funktionalitet och rörlighet blir det allt tydligare att kommunerna behöver ha bredare strategier för sin framtida utveckling. Det finns en trend där allt fler kommuner vill använda översiktsplanen som ett strategiskt planeringsverktyg för kommunens utveckling, samt för att belysa och hantera planeringsfrågor som är mellankommunala och regionala.

Regional översiktlig planering för Örebroregionen är underordnad det tidigare framtagna och fastställda dokumentet Utvecklingsstrategi för Örebroregionen. I denna finns flera mål där man kan se en direkt koppling mellan regional utveckling, fysisk planering och kommunernas översiktsplaner. Den regionala utvecklingsstrategin lyfter fram vad som behöver göras, medan den regionala översiktliga planeringen visar hur den fysiska planeringen i kommunerna skulle kunna stödja genomförandet av strategin.

Hur kan Regional översiktlig planering för Örebroregionen användas?

Regional översiktlig planering för Örebroregionen kan ses som en strävan att koppla samman kommunernas översiktsplaner med den regionala utvecklingsstrategin. Det övergripande syftet med den regionala översiktliga planeringen är att synliggöra hur de regionala utvecklingsambitionerna kan stödjas genom att synliggöra ett rumsligt perspektiv på dessa.

Regional översiktlig planering för Örebroregionen har därför två centrala användningsområden:

Att vara ett stöd för den kommunala översiktplaneringen

Rekommendationerna kan bidra till att de kommunala översiktsplanerna ges en större strategisk roll, vilket också är önskvärt enligt den nya plan- och bygglagen. Den kommunala översiktsplanen blir då ett verktyg för att nå målen i utvecklingsstrategin för Örebroregionen.

Att ange en strategisk inriktning i regionala program

Det finns flera program och planer med olika rumsliga perspektiv som på olika sätt är kopplade till den regionala utvecklingsstrategin (t ex länstransportplanen). Dessa program och planer behöver gå i linje med de mål som finns i Utvecklingsstrategi för Örebroregionen. Den regionala översiktliga planeringen syftar till att ge en strategisk inriktning till dessa program när det gäller de rumsliga perspektiven.

Avgränsningar

Det finns ett antal viktiga avgränsningar för den regionala översiktliga planeringen. Det gäller

- gränssnittet mot kommunernas fysiska planering
- vilka sakområden som tas upp i dokumentet
- dokumentets formella status

Gränssnittet mot kommunernas fysiska planering

När det gäller samhällets fysiska struktur har kommunerna planeringsmonopol. Den regionala översiktliga planeringen inkräktar inte på kommunernas planeringsmonopol. Den regionala översiktliga planeringen ger rekommendationer för utformningen av kommunernas översiktplaner, inom de områden som den berör.

Sakområden

När det gäller vilka sakområden som tas upp skiljer sig Regional översiktlig planering för Örebroregionen från den kommunala översiktsplanen. Den kommunala översiktsplanens syfte är att ge vägledning och stöd i beslut om användningen av mark- och vattenområden samt hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras. Planen ska vidare redovisa hur kommunen avser att tillgodose riksintressen och miljö kvalitetsnormer.

Det finns inga formella krav på vad en regional översiktlig planering ska innehålla. Utgångspunkten för urvalet av sakområden är den regionala utvecklingsstrategin, där de områden som bedöms vara mest centrala för att stödja den regionala utvecklingen finns med. Det är därmed utvecklings- och tillväxtperspektivet som styr innehållet. Områden som inte prioriterats i den regionala utvecklingsstrategin utelämnas därmed också i Regional översiktlig planering för Örebroregionen.

Formell status på den regionala översiktliga planeringen

Fysisk planering på regional nivå kan ges olika status. Efter ansökan kan regeringen utse ett regionplaneorgan, som kan anta en regionplan. Regionplanen regleras i så fall genom plan- och bygglagen (PBL).

Ett annat sätt är att knyta den regionala fysiska planeringen till den regionala utvecklingsstrategin. Regional översiktlig planering för Örebroregionen är framtagen enligt detta upplägg. Det tillför en rumslig dimension till den regionala utvecklingsstrategin och länkar samman denna med den kommunala fysiska planeringen. Detta förhållningssätt har också fördelen att det tydliggör att det är kommunen som har planmonopolet.

Disposition av rapporten

Med utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin lyfts i det följande några av de viktigaste rumsliga förutsättningar för att skapa regional hållbar tillväxt. Den regionala översiktliga planeringen fokuserar på tre områden:

- Regionförstoring och hållbart pendlande
- Hållbar tätortsutveckling och levande landsbygd
- Etableringslägen och transporter

Utvecklingsområdena är disponerade så att de inleds med en kort faktsammanfattning inom området – hur ser det ut idag och vilka är de huvudsakliga trenderna i utvecklingen? Miljö- och sociala aspekter av planeringen är integrerade i texten.

Därefter följer ett avsnitt som visar målbilden för utvecklingsområdet. Målbilden sträcker sig till år 2030 eller bortom där så anges. Målbilden kompletteras också med kartor för den rumsliga strukturen.

Slutligen finns rekommendationer för vilka prioriteringar som behöver göras för att målbilden ska bli verklighet. Rekommendationerna är riktade till regionens kommuner, Örebro läns landsting, Länsstyrelsen, Länstrafiken, Trafikverket och andra aktörer som arbetar med och beslutar om fysisk planering eller därtill relaterad verksamhet.



Regionförstoring och hållbar pendling

Nuläge och trend

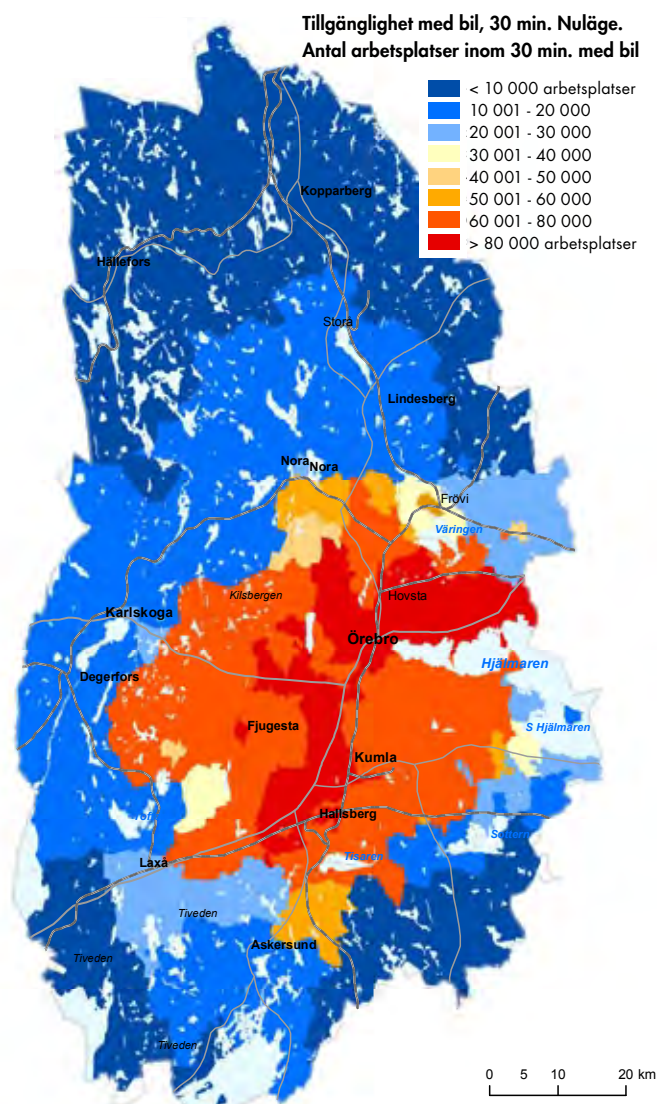
Pendling

Globaliseringen ställer allt högre krav på specialiserad arbetskraft. Detta gör att arbetskraften allt mer sällan är lokalt förankrad. Arbetsgivare inom näringsliv och offentlig förvaltning behöver därför rekrytera från större geografiska områden. I detta sammanhang är det viktigt att notera att den ökade specialiseringen leder till ökad pendling både till större städer och utbildningsorter och till arbetsplatser på mindre orter.

Till följd av detta pendlar allt fler mer och allt längre sträckor till och från sitt arbete. Detta är en trend som är mycket tydlig i Örebroregionen såväl som i andra delar av Sverige och Europa. Därtill bidrar en generell höjning av utbildningsnivån till att allt fler människor har tillgång till en större arbetsmarknad. En hög utbildning bidrar ofta till en högre lön, vilket ger incitament till att ta ett arbete på längre pendlingsavstånd från hemmet.

Den ökade pendlingen drivs dessutom i hög grad fram av förbättrade kommunikationer. Även om Örebroregionens mest trafikerade pendlingsstråk redan idag är förhållandevis välförsedda med snabb och bekväm tåg- och busstrafik, sker runt 85 procent av pendlingsresorna mellan tätorter med bil. Pendling med bil ger en stor miljöbelastning i jämförelse med kollektivtrafik. Eftersom mycket av pendlingen koncentreras till Örebro kan pendling med bil också komma att skapa allt mer trängsel i Örebro stad.

Under de senaste årtiondena har bilen haft en mycket begränsad betydelse som regionförstorande transportmedel. Vi når ungefär lika långt på en timme med bil idag som för 20 eller 30 år sedan. En utökad bilpendling innebär därför en ökad miljöbelastning och också att större andel av tiden tillbringas med resor. Stora hastighetsförbättringar har dock skett för tågtrafiken och ytterligare förbättringspotential finns. Då vårt län är förhållandevis välförsett med järnväg, tyder mycket på att kollektivtrafik på järnväg har avsevärt större möjligheter att skapa regionförstoring än biltrafik.



Pendling innebär inte bara positiva effekter. Den kan ibland ha negativa konsekvenser för människors sociala livssituation. Samtidigt möjliggör regionförstoringen för många människor bättre möjligheter att få arbete eller att få studera, utan att de behöver flytta till arbets- eller studieorten. Möjligheten att välja boendemiljö – stad, mindre ort eller landsbygd – ökar också om pendlingsmöjligheterna förbättras. Samtidigt bidrar regionförstoringen till att arbetsgivare får en större tillgång på arbetskraft.

Regionförstoring

Regionförstoring skapar större möjligheter att hitta ett intressant arbete och göra karriär i arbetslivet. Höginkomsttagare och högutbildade pendlar generellt mer än låginkomsttagare och lågutbildade, men utbildningsnivån påverkar framförallt mäns pendlande. Högutbildade kvinnor pendlar marginellt mer än lågutbildade kvinnor.

En lokal arbetsmarknad utgörs av det omland kring en regional kärna runt vilken de flesta människor gör sina pendlingsresor till och från arbete. De lokala arbetsmarknadernas storlek är i hög grad beroende av transportsystemets utbyggnad och status.

Forskning visar att det är de stora arbetsmarknadsregionerna som har de bästa förutsättningarna för tillväxt. Regionens storlek mäts i antal invånare. Regionen kan växa antingen genom att fler flyttar dit eller genom att den omfattar ett större geografiskt omland. I en stor region finns ett rikt urval av arbetsplatser för arbetstagaren samtidigt som näringslivet och andra arbetsgivare har lätt att hitta arbetskraft. Detta är en starkt bidragande orsak till att stora arbetsmarknadsregioner är attraktiva platser för såväl inflyttare som företagsetableringar.

Långt till storstäder

Örebro läge 20 mil från Stockholm och något längre från Göteborg och Oslo gör att Örebroregionen sannolikt inte inom överskådlig tid kommer att bli en integrerad, funktionell del av någon av dessa regioner. Stockholms funktionella region kan sannolikt inlemmas delar av Västmanlands, Södermanlands och Uppsala län, men bara i vissa speciella sammanhang omfatta delar av Örebroregionen.

Samtidigt är vår region sannolikt för liten för att vi ska kunna skapa en långsiktigt god tillväxt helt på egen hand. Örebro stad, som är regionens största tätort, är storleksmässigt klart under storstadsnivån. Örebroregionen kan inte på samma sätt som Stockholm, Malmö och Göteborg – och kanske på sikt Norrköping-Linköping – ha tilltro till att regionens storlek i sig är tillräcklig för att generera hållbar tillväxt och välfärd.

Flygresor

Örebro flygplats har utvecklats till en av landets största och viktigaste för fraktflyg, men har också ett väl fungerande charterflyg och viss linjetrafik. Trots att flygplatsen har en förhållandevis liten marknadsandel när det gäller persontransporter är den en viktig del av det regionala transportsystemet. Särskilt näringslivet med internationell marknad pekar ut flygplatsen som strategiskt viktig.

Målbild

Målbilden för den rumsliga strukturen utgår i hög grad från utvecklingsområdet Den öppna regionen i den regionala utvecklingsstrategin. Det finns goda förutsättningar att med hjälp av den fysiska planeringen stödja regionförstoringen och att stärka kommunikationerna.

Aktiv regionförstoring

Trenden mot större regioner, framdrivna av specialisering och en ökad arbetspendling, pågår på de flesta håll i världen. Regionförstoringen är därför något alla måste förhålla sig till i planer och strategier för framtiden. Den regionförstoring som pågår skapar möjligheter. Örebro stad är den ort i Örebroregionen som har förutsättningar att fungera som centrum för en hållbar tillväxt som omfattar så stort omland som möjligt, i bästa fall hela regionen.

Hela regionen kan dra fördelar av regionförstoringen genom att det blir möjligt att bo på en ort och arbeta eller studera på en annan. Med fungerande pendlingsmöjligheter minskar, om man inte så önskar, behovet att flytta till arbete eller studier. Detta stärker möjligheterna för människor att stanna kvar och företag att etablera sig på hemorten. Avvägningen mellan nivån på boendekostnader och längden på pendlingsresan ökar också valfriheten för människor. Även företag och andra arbetsgivare lokaliserade runt om i regionen kan få lättare att rekrytera specialiserad arbetskraft. Regionförstoringen stärker också Örebro stads roll som stor och viktig stad i ett nationellt och internationellt perspektiv.



Ortsstruktur 2030

Uppskattad storlek på tätorterna år 2030

- Tätorter med minst 5 000 inv.
- Tätorter minst 1 000 inv.
- Tätorter med mindre än 1 000 inv.

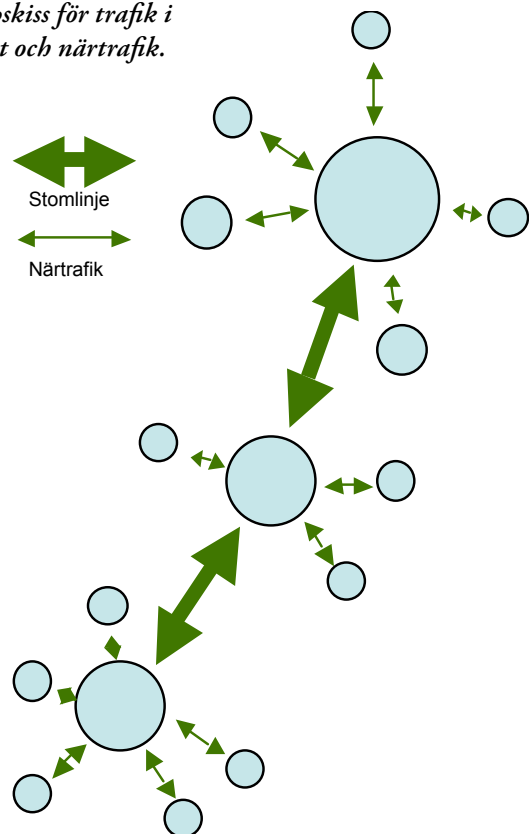
För att understödja regionförstoringen är en konkurrenskraftig kollektivtrafik en förutsättning. Med tåg och buss är det möjligt att knyta samman regionen till en gemensam arbetsmarknad. Av särskilt vikt är stråken mellan regionens kommunhuvudorter och Örebro stad. Då kan man också utnyttja hela arbetsmarknadens och bostadsmarknadens potential och minska miljöbelastningen från transportsektorn. En satsning på kollektivtrafik innebär också möjligheter för en mer jämställd regionförstoring, då kvinnor är mer benägna än män att resa med kollektivtrafik.

Goda kommunikationer med omvärlden

En förutsättning för att Örebroregionen ska utvecklas är att möjligheterna till kontakter med vår omvärld är goda. Därför bör den storregionala kollektivtrafiken i stråken till och från Stockholm, Göteborg och Oslo prioriteras. Här är det angeläget med snabbare resor och högre turtäthet för att underlätta för pendling och resor över dagen.

Örebro flygplats ska också ha en standard på reguljärtrafiken som gör att den är det självklara resealternativet för internationella resor till och från regionen.

Principskiss för trafik i stornät och närtrafik.



Prioritering för kollektivtrafikens målpunkter

- Arbetsplatser
 - Skolor
 - Bostäder
 - Sjukhus/Vårdcentraler
- } 1
- Handel
 - Fritidsaktiviteter
- } 2
- Rekreatiomsområden
 - Kulturevenemang
- } 3

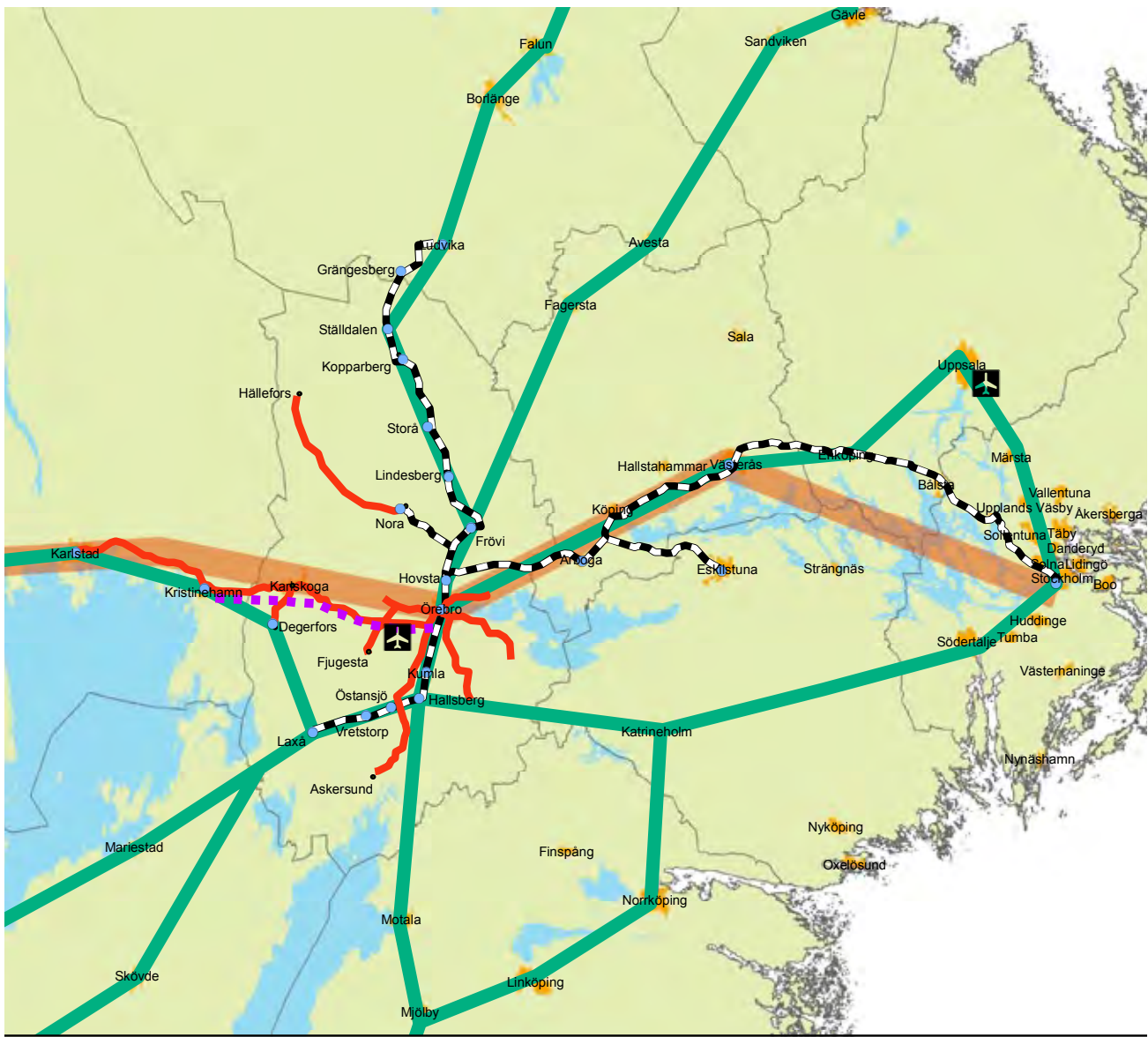
Prioriteringar för framtidens kollektivtrafik enligt Målbild 2015 och 2030

Stornät: Prioriteras högst när det gäller restid och turtäthet. Riktvärdet är att resor med tåg ska gå avsevärt snabbare än med bil, och bussresor obetydligt långsammare än bil. För busstrafiken innebär detta färre stopp för dagens regiontrafik.

Regionala stråk: Här tillåts fler stopp och restiden kan bli något längre än för stornätet. Turintervallerna anpassas för att medge goda anslutningsmöjligheter till stornätet och de storregionala stråken.

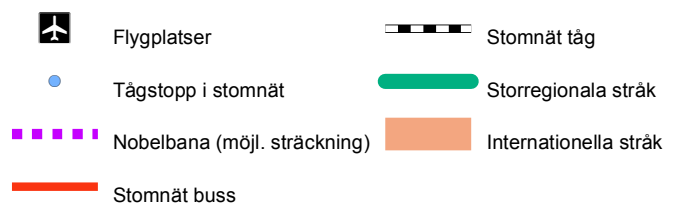
Närtrafik: Anropsstyrd trafik erbjuds på landsbygden och i de tätorter som ligger utanför stornätet och regionala stråk. Närtrafiken har goda anslutningar till stornätet.

Storregionala stråk: Skapar möjlighet för resor utan byte från Örebro till närliggande större städer. Riktvärdet är att resorna ska gå avsevärt snabbare än med bil. Trafikeringen är särskilt prioriterad i stråken från Örebro stad till Stockholm, Göteborg respektive Oslo.



Prioriterade stråk för kollektivtrafiken

Stomnät, storregionala och internationella stråk kompletteras med närtrafik för att försörja landsbygd och mindre tätorter med kollektivtrafik.



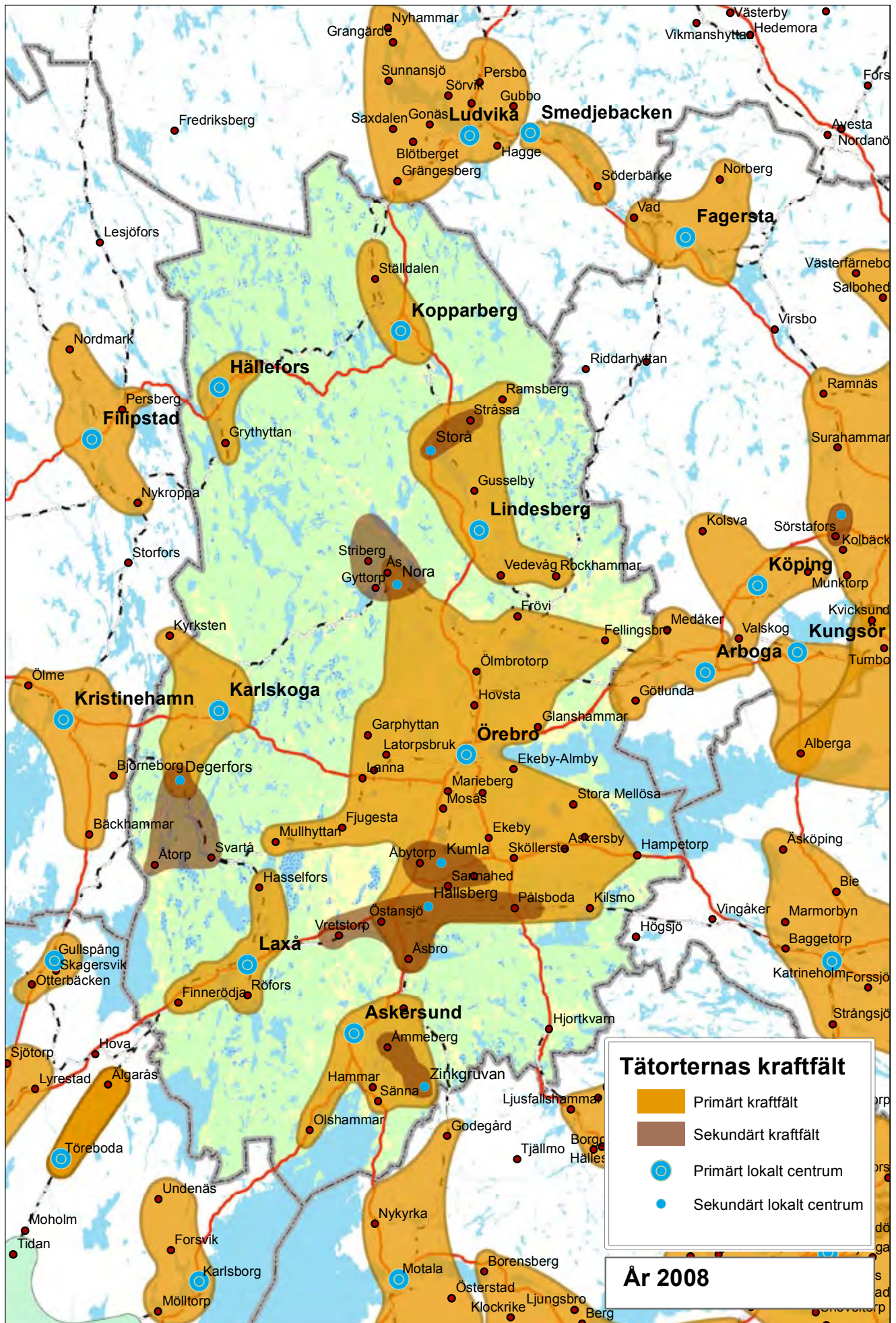
Hur väl kan arbetsmarknaden integreras?

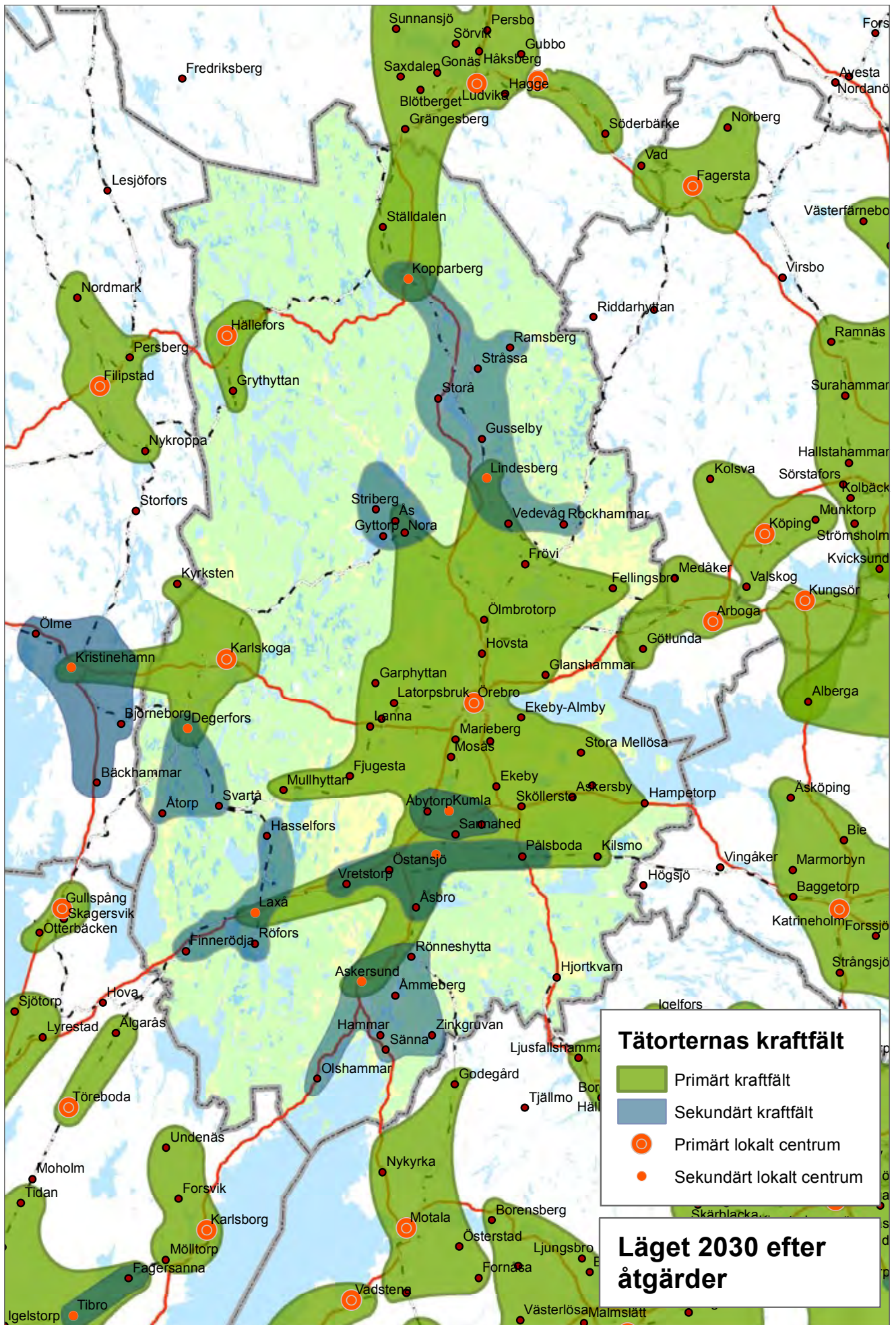
Med de förbättringar som planeras i vägnätet och för kollektivtrafiken skapas robustare förutsättningar för tillväxt, genom en fortsatt regionförstoring. Det är främst de större regionerna som växer. I första hand Örebro, men även Karlskoga och Lindesberg. Ett rimligt mål är att samtliga kommunhuvudorter (plus Arboga) förutom Degerfors, Hällefors och Kopparberg, kommer att innefattas i den arbetsmarknad som är knuten till Örebro stad.

De regionala kärnorna blir färre, men kommer alljämt fylla en viktig funktion för sina respektive omland, med ett brett serviceutbud och arbetstillfällen.

Tätorternas kraftfält, se sid 20-21

En ort antas vara beroende av en annan ort om minst 20 procent av den sysselsatta nattbefolkningen pendlar till en specifik annan ort. En ort definieras som ett *primärt centrum* om de har en pendling från andra orter som överstiger 20 procent samt att utpendlingen till andra enskilda orter inte överstiger 20 procent. Ett *sekundärt centrum* är en ort som har en pendling från en annan enskild ort om minst 20 procent, samtidigt som orten har en utpendling till ett primärt centrum som överstiger 20 procent. En tätort kan också knytas till ett regionalt centrum om inpendlingen från tätorten står för minst 10 procent av arbetskraften i det regionala centrumet.





Mål och rekommendationer för regionförstoring och hållbart pendlande

Mål fastställda i Utvecklingsstrategi för Örebroregionen

- Restiden med kollektivtrafik mellan kommunhuvudorter och Örebro stad ska minska avsevärt.
- Kollektivtrafikens andel av arbetspendlingsresor ska öka kraftigt.
- Kollektivtrafiken inom vår region och storregion är ett mönsterexempel ur både miljö- och effektivitetssynpunkt.
- Kollektivtrafiken längs stråken till och från Stockholm, Göteborg och Oslo har hög turtäthet och är smidig att utnyttja.
- Örebro flygplats utgör det självklara resealternativet för internationella resor till och från regionen.

Regional översiktlig planering – rekommendationer till utvecklingsinsatser för att målen ska kunna nås

- Fokusera utvecklingen på ett stomnät mellan de större orterna, kombinerat med närtrafik i övriga delar av länet.
- Integrera kollektivtrafiken med andra transportslag. Skapa pendlarparkeringar för att integrera kollektivtrafik/bil.
- Underlätta för pendlare som kommer till resecentrum att ta sig till sin målpunkt.

- Balansera prissättning så att kollektivtrafiken alltid är det billigaste alternativet (jämfört med reskostnad och parkeringsavgift för bil).
- Stadstrafik är även en regional angelägenhet – synkronisera avgång och ankomst mellan region- och stadstrafik.
- Busskörfält i Örebro stad på infarter som trafikeras av regionala stomlinjer.
- Särskilj regionbussar från stadsbussar så långt det är möjligt, så att länsbussarnas restider görs så korta som möjligt.
- Genomför investeringar i Norabana och Länspendel (Hällefors–)Nora – Örebro – Kumla – Hallsberg – Laxå.
- Utveckla kommunikationerna längs stråken mot Stockholm, Oslo och Göteborg
- Planera för investeringar i Nobelbana
- Reguljärflyg till och från Örebroregionen förstärks med direktflyg till fler nationella och internationella destinationer från Örebro flygplats.
- Förbättra tillgängligheten med tågtrafik till Arlanda flygplats.

Hållbar tätortsutveckling och levande landsbygd

Nuläge och trend

Befolkningens storlek är en av de mest avgörande framtidsfrågorna för regionen. Det är knappast möjligt att skapa en hållbar utveckling i en region om befolkningen samtidigt minskar. Det är människor som är bärare av nya idéer som driver regionen framåt, genom att starta och utveckla företag och genom att utveckla offentlig och ideell verksamhet. Befolkningen utgör arbetskraften och skapar genom sitt arbete skatteunderlag för offentlig finansierad verksamhet.

Det framtida befolkningsunderlaget bestäms i hög grad av flyttströmmar. En betydande majoritet av de människor som flyttar till Örebroregionen är antingen unga eller människor som invandrar från andra länder. Frågor om livskvalitet och möjlighet till egen försörjning är avgörande om fler ska flytta hit och fler ska kunna bo kvar i regionen.

Idag bor drygt 80 procent av befolkningen i Örebroregionen i tätorter eller städer. Även om en stor del av befolkningen bor i Örebro stad, har länet mestadels små tätorter. Endast tre tätorter – Örebro, Karlskoga och Kumla – har fler än 10 000 invånare.

Örebro är Sveriges sjätte största stad, men är inte en storstadsregion. Även om storstadsregioner i de flesta fall har bättre förutsättningar att skapa tillväxt, finns det andra fördelar i en mindre region. I jämförelse med en storstadsregion har man i Örebroregionen som regel kortare resor från bostaden till arbetet, förskolan, butiker och fritidssysselsättning.

Förändrade boendemönster

Man kan se två tydliga trender i boendestrukturen i Örebroregionen. Den ena är att det har skett en förskjutning mellan regionens orter. Urbaniseringen sätter mycket stark prägel på bosättningsmönstren i vårt län. Flyttströmmarna gick tidigare från landsbygden till tätorter och städer. Nu går flyttströmmarna i huvudsak från medelstora tätorter och mindre städer till de större städerna.

I Örebroregionen är de flesta tätorter för små för att generera en befolkningstillväxt i någon större omfattning. Det är Örebro stad och några tätorter inom nära pendlingsavstånd till Örebro som växer mest. Nästan alla övriga tätorter tappar befolkning.

Den andra trenden är ett ökat boende på den tätortsnära landsbygden. På längre sikt kan det skapa en struktur som bidrar till att fler människor får längre till jobbet. Det ställer krav på en väl fungerande närtrafik, samt en snabb utveckling av förnyelsebara fordonsbränslen.

Befolkningsutvecklingen påverkas också av utvecklingen på bostadsmarknaden. Idag är det svaga till mycket svaga marknadsmässiga förutsättningar för nybyggnation av bostäder utanför Örebro stad, med några få undantag. Det kan dock finnas en betydande potential till ett ökat byggande i attraktiva lägen, t ex strandnära, på många platser runt om i länet.

Segregerat boende

Delar av Örebroregionen, i första hand Örebro stad, har problem med boendesegregation. Skillnader mellan olika bostadsområden har också ökat under senare år, både när det gäller inkomst och anknnytning till arbetsmarknaden. Det är de resurssvaga områdena som haft den i särklass svagaste utvecklingen. Sedan början av 1990-talet har andelen sysselsatta i de resurssvaga bostadsområdena i det närmaste halverats. Det finns också ett tydligt samband mellan etniska och socioekonomiska skillnader. Den rikaste befolkningen återfinns i villaområdena dominerade av infödda svenskar och den fattigaste i de hyreshusområdena dominerade av invandrade ”ny-svenskar”.

Privat och offentlig service

Det finns ett starkt samband mellan serviceutbud och ett områdes utvecklingsmöjligheter. Platser med ett stort utbud av tjänster för hushållen har som regel större attraktionskraft än platser med mindre utbud.

Det pågår en tydlig omstrukturering inom såväl dagligvaru- som drivmedelshandeln. Sedan 1990 har drygt 25 procent av de små och medelstora livsmedelsbutikerna i länet försvunnit. Samtidigt ökar handeln vid stormarknader kraftigt. Butiksnedläggningar har medfört att fler hushåll får längre avstånd till närmsta livsmedelsbutik. Det finns förmodligen flera orsaker till butiksnedläggningarna. För många gles- och landsbygder gäller dock att kundunderlaget för butikerna under lång tid har varit vikande i takt med minskad befolkning. Den allt mer spridda bebyggelsen gör det också svårare för mindre tätorter att värna sitt kvarvarande serviceutbud. Men förutsättningarna för att bedriva handel har också förändrats.

Stormarknader kan erbjuda lägre priser och ett större utbud, samtidigt som små butiker i många fall fått försämrade konkurrensvillkor. Mycket tyder på att utvecklingen mot större och färre butiker kommer att fortsätta. Samtidigt finns en trend att allt fler gör sina dagliga inköp via nätet, men det är svårt att bedöma vad denna utveckling kommer att betyda för dagligvaruhandeln i framtiden.

Så gott som samtliga tätorter över 200 invånare har idag en grundskola med antingen samtliga stadier eller något/några av låg-, mellan- eller högstadium. Många av länets skolor har också fått minskade elevkullar. Det är en följd av såväl minskande befolkning som förändringar i åldersstrukturen. Samtidigt ställs det allt högre krav från arbetslivet på utbildningsnivå och tillgänglighet till utbildningsinstitutioner vilket bör betraktas som en regional konkurrens fördel. Det finns också ett samband mellan låg utbildningsnivå och låg förvärvsfrekvens i delar av länet. Utbildningsnivån är en av de viktigaste faktorerna för att kunna säkerställa eget arbete och egen försörjning.

Målbild

Målbilden inom detta område utgår till stor del från de inriktningsmål om fler boende i Örebroregionen som finns i den regionala utvecklingsstrategin. Målsättningen anger att Örebroregionen ska ha 300 000 invånare år 2030. Det finns också koppling till utvecklingsområdet Lustfyllda möten och upplevelser vilket bland annat syftar till att öka attraktiviteten för dem som bor i regionen och för dem som söker sig hit.

Bebyggelse kopplad till infrastruktur och kollektivtrafik

En större befolkning leder till fler resor. För att minska resornas miljöbelastning och bidra till en jämställd regionförstoring, bör ny bebyggelse planeras i lägen nära resecentrum och järnvägsstationer. Det möjliggör ökad turtäthet och att fler resor kan göras med kollektivtrafik.

Det är också en förutsättning för att åstadkomma regionförstoring genom förbättringar i kollektivtrafiken. En tät bebyggelse innebär också att vi kan utnyttja befintlig infrastruktur, samtidigt som det på sikt håller nere kostnaderna för exempelvis hemtjänst och skolskjutsar.

Livskraftiga tätorter

Ett befolkningsunderlag av en viss storlek är en förutsättning för att kunna behålla och utveckla den kommersiella och offentliga servicen på orten. Detta kan skapa en positiv utvecklingspiral som ökar orternas attraktivitet samtidigt som det minskar behovet av resor till exempelvis dagligvaruhandel, barnomsorg och skolor. De tätorter dit ny bebyggelse bör planeras har i dag ett visst serviceutbud och har en stabil eller ökande befolkning.

Boende med livskvalitet

Örebroregionen ska vara en praktisk region att leva i. I regionen har kommunerna möjlighet att planera för närhet från bostaden till arbete, skola, förskola, fritidsverksamheter och handel. Det är en stark fördel framför storstadsregionen, där resorna av naturliga skäl ofta är långa, både i tid och i rum. En tät bebyggelse ökar underlaget för handel och service, vilket kan locka invånare och besökare.

Mål och rekommendationer för hållbar tätortsutveckling och levande landsbygd

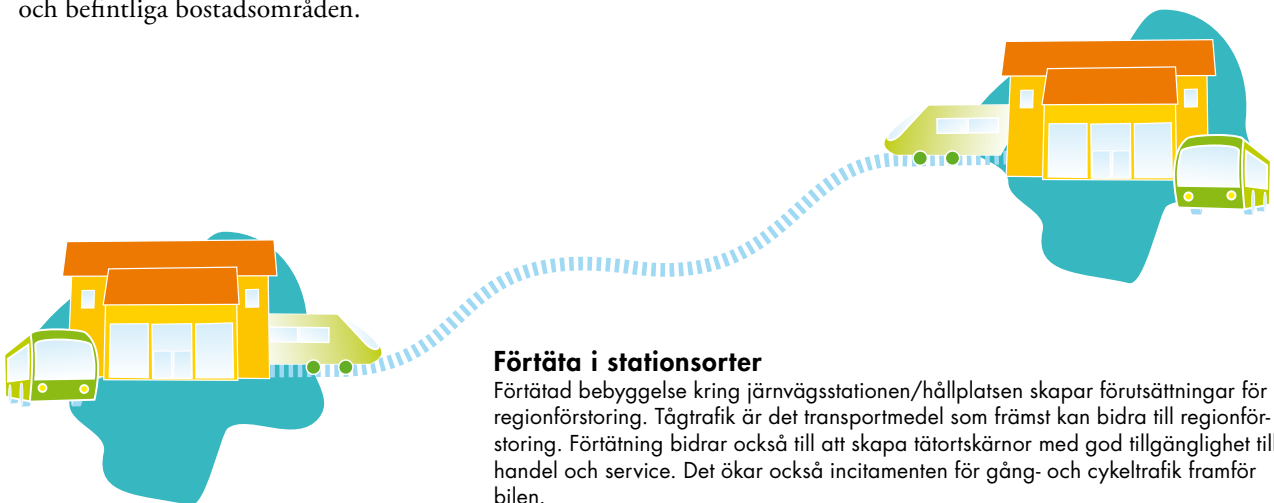
Mål fastställda i Utvecklingsstrategi för Örebroregionen

- Örebroregionens befolkning växer till minst 300 000 invånare.
- Fler som flyttar till länet än från länet (även om vi räknar bort utrikes invandring).
- Inflyttningen ökar i alla länets kommuner

Regional översiktlig planering – rekommendationer till utvecklingsinsatser för att målen ska kunna nås

- Ny bebyggelse bör planeras i tätorter som i dag har ett grundläggande serviceutbud och en stabil eller ökande befolkning.
- Förtäta i stationsorter i kollektivtrafikens stomnät.
- Planera för fler bostäder som efterfrågas av de äldre.
- Motverka förekommande och potentiell boendesegregation genom att planera för blandad bebyggelse i nya och befintliga bostadsområden.

- Skapa förutsättningar för en smidig övergång från tillfälligt till permanent boende för de invandrare som väljer att bo kvar i Örebroregionen
- Ha beredskap för att i samhällsplaneringen ta tillvara på möjligheter till attraktivt boende till exempel i strandnära lägen.
- Ha beredskap med detaljplanerade tomter i de tätorter som ligger utanför Örebros kraftfält enligt målbild 2030 för regionförstoring.
- Ha beredskap för att i samhällsplaneringen möta lokal bärkraftig utveckling på landsbygden.
- Ha beredskap med byggklara tomter i Örebro stad och i de tätorter som ligger i Örebros kraftfält enligt målbild 2030 för regionförstoring.



Förtäta i stationsorter

Förtätad bebyggelse kring järnvägsstationen/hållplatsen skapar förutsättningar för regionförstoring. Tågtrafik är det transportmedel som främst kan bidra till regionförstoring. Förtätning bidrar också till att skapa tätortskärnor med god tillgänglighet till handel och service. Det ökar också incitamenten för gång- och cykeltrafik framför bilen.

Ny bebyggelse bör därför i första hand lokaliseras inom eller i direkt anslutning till den befintliga bebyggelsen så nära järnvägsstationen/hållplatsen som möjligt.



Attraktiva lägen för nya företag och etableringar

Nuläge och trend

Företagandet

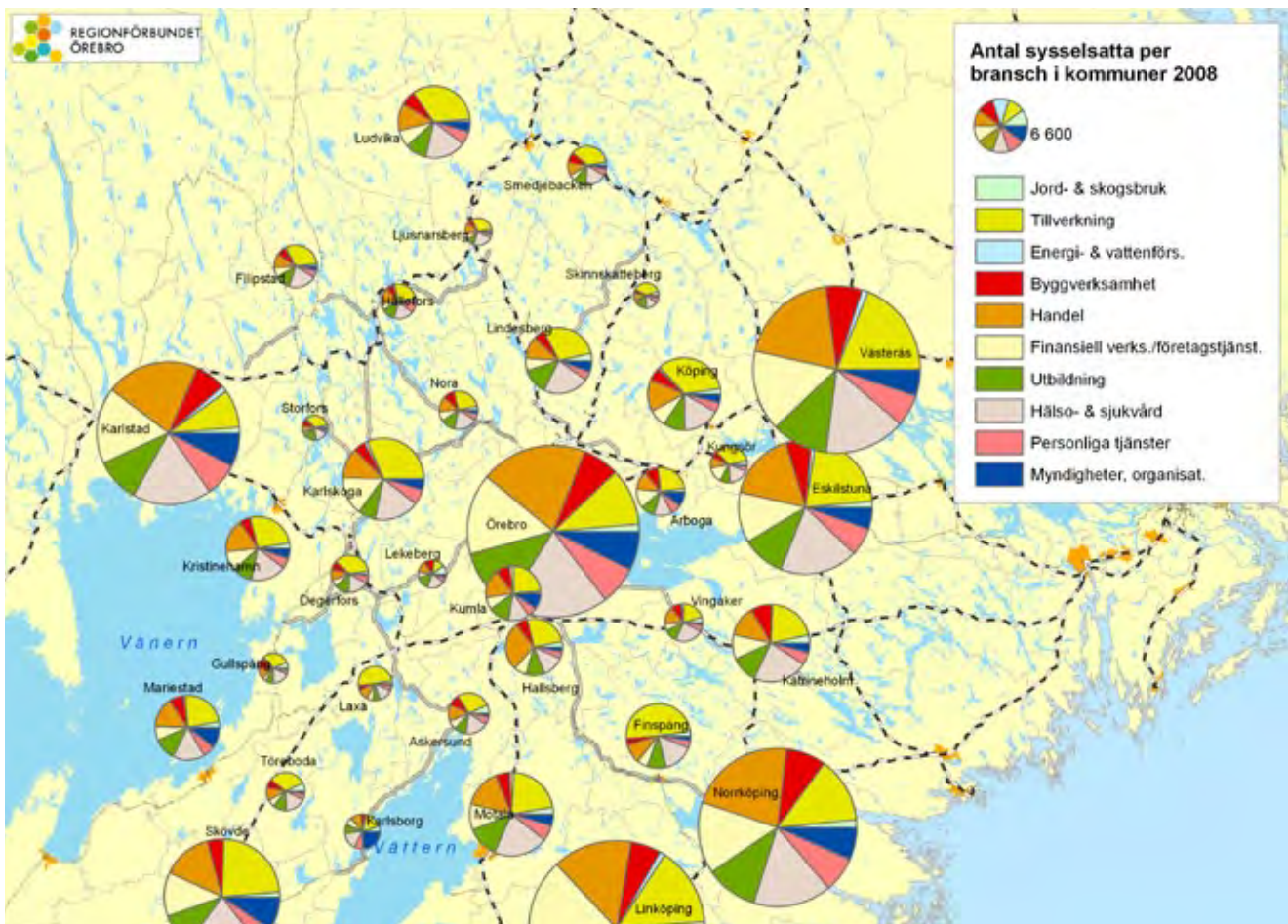
Näringslivet i Örebroregionen domineras av teknikföretag, handel samt råvaru- och processindustri. Dessa branscher sysselsätter flest personer. Basindustrin och tillverkningsindustrin är viktiga näringar i Örebroregionen, samtidigt som de har genomgått en betydande strukturomvandling. Uppemot 20 000 industriarbetsplatser har försvunnit i länet sedan slutet av 1980-talet.

Den ekonomiska tillväxten är i dag starkast inom kunskapsintensiva verksamheter. Det finns här stora skill-

nader inom länet. De snabbast växande kunskapsbranscherna är störst i staden Örebro, vilket också lett till att den starkaste tillväxten skett kring Örebro stad.

Offentlig verksamhet

Örebroregionen kännetecknas av flera betydelsefulla institutioner inom den offentliga sfären. I alla kommuner är kommunen den största arbetsgivaren. På många orter finns också Örebro läns landstings verksamhet inom hälso- och sjukvård.



Örebroregionen är ett av sju län med både universitet och universitetssjukhus. Läkarutbildningen, som är under etablering, kommer sannolikt att stärka såväl universitetets som universitetssjukhusets nationella status och betydelse.

Inom den statliga förvaltningen märks exempelvis Statistiska Centralbyrån och en länsstyrelse som genom åren fått många viktiga nationella uppdrag

Arbetskraft

För att ekonomisk tillväxt ska skapas i länet är en väl fungerande arbetskraftsförsörjning viktig. Det är därför betydelsefullt med ett utbildningsutbud som matchar näringslivets behov. Vidare är ständig förnyelse i näringslivet viktigt för att klara den internationella konkurrensen. När mindre konkurrenskraftiga verksamheter slås ut eller flyttar från regionen behövs nyföretagande och nyetableringar. I takt med denna process ställer näringslivet allt högre krav på utbildningsnivå och kompetens.

Den ekonomiska tillväxten sker främst inom kunskapsintensiva verksamheter. Det finns här stora skillnader inom länet. Att den starkaste tillväxten skett i länets centrala delar kring Örebro stad beror till stor del på att de snabbast växande branscherna är framträdande där. Den arbetsmarknad som i och runt Örebro stad har också bättre förutsättningar än övriga länet. Med sin storlek finns större tillgång till arbetskraft med högre utbildning och därmed en större förmåga till matchning på arbetsmarknaden,

Lustfyllda möten och upplevelser

Besöksnäringen är den bransch som växer snabbast globalt. Örebroregionen ska attrahera fler besökare genom innehållsrika möten och lustfyllda upplevelser relaterade till kultur, idrott och evenemang i vid bemärkelse. Ett aktivt entreprenörskap runt om i regionen är en förutsättning för att detta ska lyckas. Dessutom krävs, inte minst av klimatskäl, att det finns goda möjligheter att som besökare utnyttja kollektivtrafik för de resor som krävs.

Infrastruktur för effektiva godstransporter

Effektiva godstransporter är en viktig fråga för Örebroregionens utveckling. Effektiva transporter stödjer ett differentierat näringsliv, säkrar leveranser till och från regionen och minskar transporternas negativa miljöpåverkan.

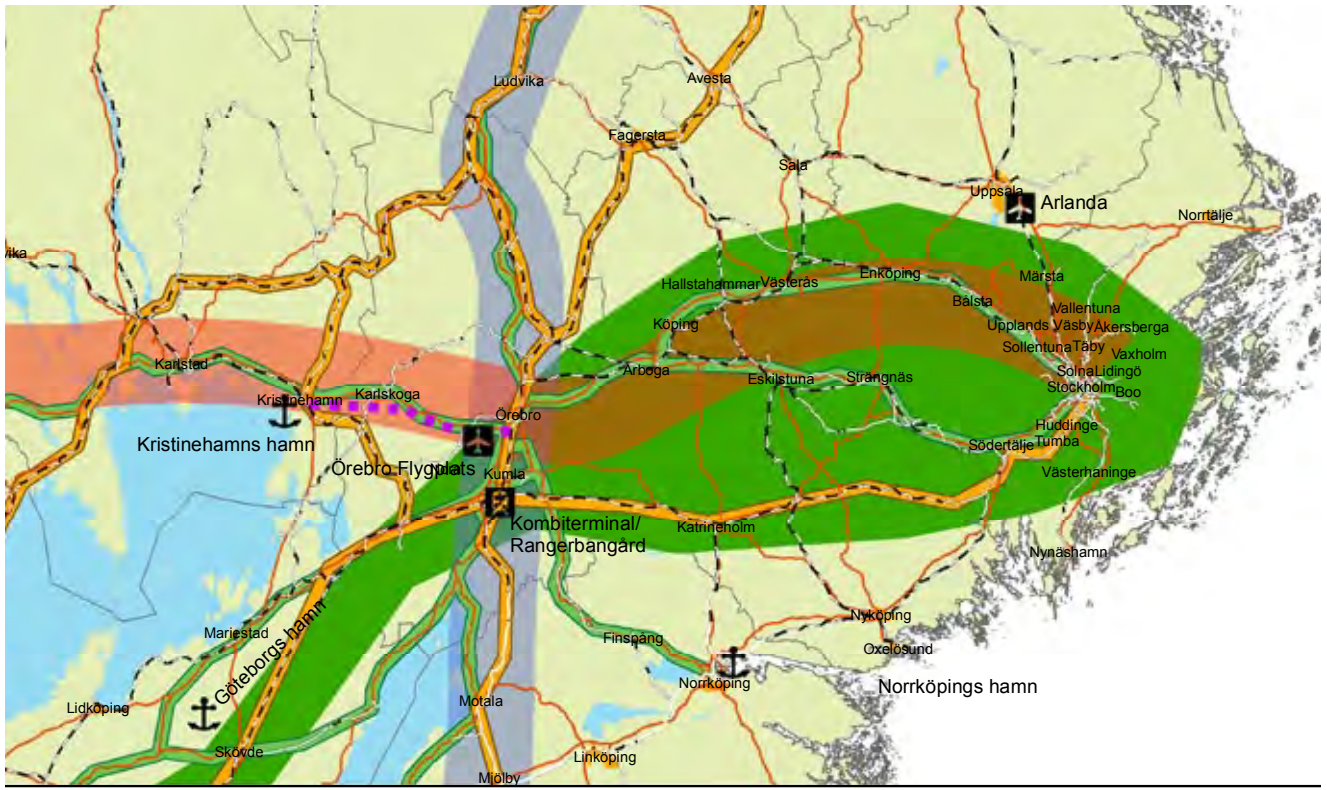
Örebroregionen har länge varit en knutpunkt för transporter i såväl nord-sydlig som öst-västlig riktning. Den befintliga strukturen med dominerande transportflöden i vissa stråk väntas i huvudsak bestå över lång tid, och trafiken i stråken väntas växa.

Flera av landets viktigaste järnvägsstråk från norr till söder och från väster till öster går via Örebroregionen. I stort sett all godstrafik från norr som ska vidare till de södra och västra delarna av landet går via Örebro och Hallsberg. Detta gör att det råder kapacitetsbrist på flera sträckor i järnvägstrafiken.

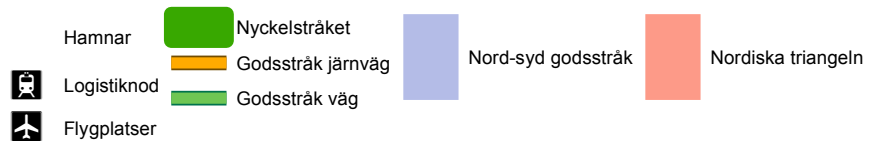
Metallprisernas utveckling har gjort att en framtida gruvdrift i Bergslagen ter sig realistisk. Detta kommer i så fall att innebära ytterligare krav på kapacitet på i delar av järnvägsnätet.

Flera av landets stora nationella vägstråk går genom Örebroregionen. E18, E20 och Rv50 (Bergslagsdiagonalen) är helt eller delvis utpekade som nationella stråk för gods i den nationella planen för transportinfrastrukturen. Det största godsmängderna i regionen går idag på väg, och det är också detta transportslag som ökar mest.

Regionens många nationella och regionala stråk gör att stora krav ställs på samordning av olika trafikslag. Navet i den svenska godstrafiken på järnväg och Sveriges största bangård finns i Hallsberg. Kombiterminalen i Hallsberg pekas i den nationella planen för transportinfrastruktur ut som en nationell logistiknod. De övergripande förutsättningarna för trafikeringen vid anläggningen i Hallsberg påverkas i hög grad av kapacitetsbegränsningar i dagens järnvägssystem.



Prioriterade godsstråk och godsnoder



Kartan visar de stråk som har högst prioritet för godstransporter för Örebroregionens näringsliv. Kartan visar också viktiga målpunkter för godstransporter, i och utanför länet. Merparten av stråken och målpunkterna inom länet är också betydelsefulla för andra regioner och nationellt.

De mest betydande hamnarna för Örebroregionen när det gäller godsmängder är Göteborg och Norrköping. Regionens närmaste hamnar ligger i Köping, Västerås och Kristinehamn. Här finns potential för ökad godsstrafik.

Målbild

Bästa läget för etableringar

Örebroregionen har under en rad år präglats av ett högt nyföretagande. En ambition som uttrycks i den regionala utvecklingsstrategin är att regionen kontinuerligt kan attrahera nya investeringar från omvärlden. Vi vill också vara en attraktiv plats för etablering av huvudkontor i börsnoterade företag.

Innovativa miljöer

En ambition i den regionala utvecklingsstrategin är att skapa och vidareutveckla innovativa miljöer med internationellt genomslag och långsiktig bärkraft. Sådana miljöer är t ex akademiska forskningsmiljöer, väl fungerande inkubatorer och täta företagsmiljöer.

Bästa läget för logistikberoende företag

Örebroregionen har många företag inom logistiksektorn. Regionen har en fördel för logistikberoende företag genom det centrala läget i Sverige och en väl utbyggd infrastruktur. Ett mål i den regionala utvecklingsstrategin är att logistikberoende företag väljer att etablera sig i Örebroregionen ur ett hållbart ekologisk och ekonomiskt perspektiv.

Mål och rekommendationer för attraktiva lägen för nya företag och etableringar

Mål fastställda i Utvecklingsstrategi för Örebroregionen

- Antalet nystartade och växande företag ökar.
- Vår region attraherar kontinuerligt fler nya investeringar från omvärlden.
- Logistikberoende företag väljer Örebroregionen ur ett hållbart ekologiskt och ekonomiskt perspektiv.
- Örebro stad stärker sin position som förvaltningsstad.
- Minst två internationellt erkända innovativa miljöer etableras.
- Fler kunskapsintensiva företag etablerar sig i vår region.
- Vår region har en väl fungerande kompetensförsörjning, som balanserar utbud och efterfrågan.
- Mer än 25 procent av alla som arbetar har genomgått en minst treårig eftergymnasial utbildning.

Regional översiktlig planering – rekommendationer till utvecklingsinsatser för att målen ska kunna nås

- Lokalisera regionalt viktig service och verksamhet till tätorter i kollektivtrafikens stomnät.
- Varje kommun har en reserv av detaljplanerad mark för företagsetableringar som motsvarar minst två års normala behov.
- Detaljplaner finns för utveckling av Business & Science Arena i Örebro och Karlskoga.
- Skapa fysiska förutsättningar för Grythyttan att utvecklas till en innovativ miljö.
- Ha detaljplanerad mark för att utveckla och expandera Universitetssjukhuset.
- Ha detaljplanerad mark för att utveckla och expandera Örebro universitetet och universitetsanknuten verksamhet.
- Förutsättningar skapas för lokalisering och expansion av statliga verksamheter.
- Etablera och säsonganpassa kollektivtrafik till evenemang och upplevelserika miljöer i hela regionen.





Olsson
MB

Erk Nilan
Kökare



REGIONFÖRBUNDET
ÖREBRO

Regionförbundet Örebro
701 83 Örebro

BESÖKSADRESS
Forskarvägen 1, Örebro

TFN 019-602 63 00
FAX 019-18 98 29

E-POST regionorebro@regionorebro.se
www.regionorebro.se

