



Tjänsteställe, handläggare
Nämndadministration, Christin Gimberger

Sammanträdesdatum
2025-01-29

Beteckning
Dnr: 24RS12883

Er beteckning:
Bom 675/2023

Miljö- och Stadsbyggnadsförvaltningen,
Örebro kommun
Box 33 400
701 35 Örebro

Samrådsyttrande på detaljplan för fastigheten Attersta 7:8 (Östra etappen), Örebro kommun

Region Örebro län tackar för möjligheten att lämna samrådsyttrande på detaljplan för fastigheten Attersta 7:8 (Östra etappen), Örebro kommun. Planområdet ligger öster om Norrköpingsvägen och angränsar till Atleverkets verksamhetsområde som ligger väster om planområdet. Efterfrågan på mark för industriverksamheter föranleder behov av ny planlagd mark för ändamålet. Syftet med planen är att planlägga för både industriändamål, med inriktning på miljöstörande verksamheter med en större omgivningspåverkan och verksamhetsändamål med mindre störande verksamheter.

Planen utgångspunkt i flertalet kommunala styrdokument och strategier. Örebro kommun anger som övergripande mål i sin Trafikstrategi att andelen resor till fots, med cykel och kollektivtrafik ska öka och att antalet bilresor i Örebro tätort ska minska. Vidare nämns mål som att trafiksystemet ska vara utformat för att bidra till aktiv mobilitet där det primära sättet att ta sig till förskola, skola och arbetsplats ska vara med någon form av aktiv resa. Ett prioriterat insatsområde är att verksamhetsområden ska placeras och planeras så de blir möjliga att försörja med kollektivtrafik. Kommunens Strategi för arkitektur byggande anger en målsättning om att göra verksamhetsområden tätare, grönare och mer anpassade för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Det framgår inte av planhandlingarna hur många arbetstillfällen denna detaljplan skulle kunna medföra, men det går det att anta att närområdet kan förväntas växa med ytterligare arbetstillfällen på sikt utifrån det utvecklingsförslag som kommunen har tagit fram för Atterstaskogen, där detaljplanen ingår. Atterstaskogens utvecklingsförslag syftar är att till skapa

verksamhetsmark för störande och ytkrävande verksamheter på båda sidor om Norrköpingsvägen (likt situationen som finns i verksamhetsområdena Berglunda och Pilängen som ligger på var sin sida om E18). Denna typ av verksamhetsområden som delas av en större väg ger kollektivtrafiken två alternativ i framtida försök att trafikförsörja området:

1. Alternativ ett är att köra en regionbuss genom det nya området som nu planläggs via Norrköpingsvägen, vilket kräver att hållplatser, GC-anslutningar och planskildheter behöver etableras inom planområdet och längs Norrköpingsvägen. Bussens körväg blir gen och snabb men avståndet mellan verksamheternas entréer och bussens hållplatser förväntas bli relativt långa. Region Örebro län bedömer att kollektivtrafiken får svårt att konkurrera med biltrafik till området givet avståndet från bostadsområden inom tätorten.
2. Ett andra alternativ är att köra en buss genom verksamhetsområden, på respektive sida om Norrköpingsvägen, med följderna att det inte kan ske med någon befintlig busslinje. Den tid det tar för bussen att snirkla runt och vända i områdena gör att attraktiviteten sänks för de många andra resenärer som sitter på en sådan buss. Det behöver alltså etableras en helt ny linje för att möjliggöra en sådan trafikering. Region Örebro län gör bedömningen att det är tveksamt om efterfrågan från detta område i olika utbyggnadsstadier är eller kommer att växa så att det är försvarbart med en helt egen linje.

Region Örebro län bedömer att en attraktiv kollektivtrafik skulle ha bäst förutsättningar att arrangeras om området hölls samman på en sida om Norrköpingsvägen och där området planerades med en genomfartsväg som möjliggör gen körväg genom området, samtidigt som avståndet för resenärer blir kort mellan arbetsplatser och hållplatser. När det finns en infart i ena änden och en utfart i den andra kan området ”kopplas på” på en befintlig eller ny trafik. Det teoretiska resandeunderlaget för linjen ökar, det är möjligt att skapa ett tätare turutbud och med det ökar sannolikheten att de som jobbar i området faktiskt väljer bussen.

För att detta växande verksamhetsområde på sikt ska kunna förses med busstrafik vill Region Örebro län även fortsättningsvis vara delaktiga i tidiga skeden av områdets planering. Region Örebro län vill även framföra att det vore önskvärt att förutsättningarna för att cykla till och från verksamhetsområdet förbättras för att öka möjligheterna till hållbar arbetspendling.

I övrigt bedöms planförslaget inte ha någon negativ inverkan på Region Örebro läns arbete med infrastruktur, hälso- och sjukvård eller ambulansverksamhet.

För Region Örebro län

Andreas Svahn
Regionstyrelsens ordförande

Rickard Simonsson
Regiondirektör