



Kommunstyrelsen

Tid

08:30-12:00

Plats

Sottern, kommunhuset Hallsberg

Beslutande ledamöter

Magnus Andersson (S) (ordförande)
Oscar Lundqvist (SD) (2:e vice ordförande)
Olle Isacson (M)
Siw Lunander (S)
Ola Ström (S)
Veronica Wallgren (S)
Lennart Pettersson (M)
Gösta Hedlund (C)
Johnny Ring (SD)
Erik Storsveden (L)
Tryggve Thyresson (V)
Ulrika Björklund (C)
Christina Johansson (S) ersätter Martin
Pettersson (KD)
Peter Björk (S) ersätter Anders Lycketeg (C)
(vice ordförande)
Göran Reinestam (SD) ersätter Viktoria
Svanberg (SD)

Ej tjänstgörande ersättare

Helén Svensson (MP)
Ulrika Lycketeg (S)
Lillemor Pettersson (S)

Övriga

Christina Torpman (Kommunsekreterare)
Lena Fagerlund (Kommundirektör)
Marianne Christiansen (Samhällsbyggnadschef) §§65-67, §75
Marie Hellgren (Ekonomichef) §§68-79
Dzenana Gustafsson (HR-chef) §73
Joanna Hagstedt (Projektledare översiktsplan) §75
Nina Glattfelder (Förbundsdirektör Sydnärkes kommunalförbund) §66

Protokollet innehåller paragraferna §§65-79

Ordförande

Magnus Andersson (S)

Justerare

Oscar Lundqvist (SD)



Kommunstyrelsen

Ärendelista

- § 65 Sammanträdet inledning
- § 66 Remiss Avfallsföreskrifter för Sydnärkekommunerna Askersund, Hallsberg, Laxå och Lekeberg
- § 67 Svar på Samråd detaljplan Nikolai 3:306 m.fl (Södra station) i Örebro, ärendenummer Bom 149/2026
- § 68 Arbetsordning för kommunfullmäktige
- § 69 Arvodes- och ersättningsbestämmelser för förtroendevalda
- § 70 Sammanträdeskalender 2027
- § 71 Nytt index för justering av taxor för sotning och brandskyddskontroll
- § 72 Kommundirektörens information
- § 73 Bestämmelser om omställningsstöd, pension och familjeskydd för förtroendevalda OPF-KR 26 samt tillämpningsanvisningar
- § 74 Ekonomisk rapport jan-aug
- § 75 Arbete med översiktsplanen
- § 76 Anmälan av delegationsbeslut
- § 77 Meddelanden
- § 78 Övrigt
- § 79 Sammanträdet avslutning

Justerare signatur	Utdragsbestyrkande
--------------------	--------------------



Kommunstyrelsen

§ 65- Sammanträdet inledning

Ärendebeskrivning

1. Ordförande öppnar mötet.
2. Ordförande går igenom närvaro och tjänstgörande ersättare.
3. Ordförande frågar om någon ledamot är jävig i något ärende på dagordningen. Jäv anmäls i samband med det ärende där jäv föreligger.
4. Oscar Lundqvist (SD) väljs att, tillsammans med ordförande justera protokollet. Justeringen föreslås ske senast den 10 september.
5. Dagordningen godkänns enligt vad som följer av detta protokoll.

Paragrafen är justerad

Justerare signatur	Utdragsbestyrkande
--------------------	--------------------

Sammanträdet's inledning

§ 65



Kommunstyrelsen

§ 66 - Remiss Avfallsföreskrifter för Sydnärkekommunerna Askersund, Hallsberg, Laxå och Lekeberg (25/KS/207)

Ärendebeskrivning

Sydnärkes kommunalförbund står inför en revidering av de lokala avfallsföreskrifterna. Direktionen fattade beslut 2026-04-24, §37 2026, att godkänna att förslaget till avfallsföreskrifter skickas ut på samråd.

Behovet grundar sig i implementeringen av fastighetsnära insamling (FNI) av förpackningar, samt uppdateringar i Miljöbalken. Revideringen syftar även till att renodla föreskrifterna genom att separera juridiskt bindande regler från information och taxebestämmelser, vilket ökar tydligheten för abonnenterna.

Under förutsättning att politiska beslut tas är planen att nya Avfallsföreskrifter ska börja gälla 1 januari 2027.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås godkänna förslaget på nya avfallsföreskrifter.

Kommunstyrelsens behandling av ärendet

Nina Glattfelder föredrar förslaget på nya avfallsföreskrifter.

Marianne Christiansen föredrar förslaget på yttrande.

Beslut

Kommunstyrelsen godkänner förslaget på yttrande avseende remiss av nya avfallsföreskrifter.

Beslutsunderlag

- Remiss Avfallsföreskrifter
- Yttrande samråd avfallsföreskrifter sydnärkekommunerna Askersund, Hallsberg, Laxå och Lekeberg
- Förslag föreskrifter Sydnärke REN 2026
- Framtagning av nya avfallsföreskrifter

Paragrafen är justerad

Justerare signatur	Utdragsbestyrkande
--------------------	--------------------

Remiss Avfallsföreskrifter för
Sydnärkekommunerna Askersund, Hallsberg,
Laxå och Lekeberg
§ 66
25/KS/207



Förslag Avfallsföreskrifter för Sydnärkekommunerna Askersund, Hallsberg, Laxå och Lekeberg

Ärendebeskrivning

Sydnärkes kommunalförbund står inför en revidering av de lokala avfallsföreskrifterna. Direktionen fattade beslut 2026-04-24, §37 2026, att godkänna att förslaget till avfallsföreskrifter skickas ut på samråd.

Behovet grundar sig i implementeringen av fastighetsnära insamling (FNI) av förpackningar, samt uppdateringar i Miljöbalken. Revideringen syftar även till att renodla föreskrifterna genom att separera juridiskt bindande regler från information och taxebestämmelser, vilket ökar tydligheten för abonnenterna.

Under förutsättning att politiska beslut tas är planen att nya Avfallsföreskrifter ska börja gälla 1 januari 2027.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås lämna följande yttrande på samrådet till avfallsföreskrifter.

Ärendet

I Bilagan ” Framtagning av nya avfallsföreskrifter” beskriver Sydnärkes kommunalförbund anpassningen till nya lagstiftning samt övriga justeringar av föreskrifterna.

Vid framtagande av föreskrifterna har Miljöenheten och VA-huvudmannen varit delaktiga förtydligande om fettavskiljare, dispenser samt eldning av trädgårdsavfall.

Yttrande

Under definitioner har några felaktiga laghänvisningar använts så definitionerna behöver säkerställas i sin helhet. Under 2§ a. v. avseende grovavfall ska laghänvisningen vara 1 kap. 2§ avfallsförordningen. Under 2§ a. vi. avseende trädgårdsavfall har 1 kap. 5 a § har upphävts (2026:678).

Miljöenheten anser att det generella kravet på slamtömning av BDT-anläggningar vart fjärde år bör ses över, se § 41. Ett så långt intervall riskerar att leda till ökad slamuppsamling, slamflykt och försämrad funktion i efterföljande reningssteg såsom infiltration eller markbädd. Detta kan i sin tur medföra försämrad reningseffekt, luktolägenheter och förkortad livslängd för anläggningen. Miljöenheten efterfrågar underlag för bedömningen att ett generellt tömningsintervall om fyra år är lämpligt för samtliga typer av BDT-anläggningar. Alternativt tömningsintervall är 1 gång vart annat år.

§50 Beskriver hur eldning av trädgårdsavfall kan tillämpas. Paragrafen bör kompletteras med att invasiva växter inte får eldas på grund av spridningsrisken.

Enligt Miljöbalken 15kap §45 ska kommunen förutom Avfallsföreskrifter även ha en Avfallsplan. De nya lagförändringarna trädde i kraft den 1 juli 2026 och kommunalförbundet väntar på Naturvårdsverkets nya vägledning som troligen kommer under hösten innan en plan på framtagande av avfallsplan tas fram. I det pågående arbetet med Översiktsplanen är det viktigt att avfallsfrågorna också hanteras i dialog med kommunalförbundet att avfallsplanen tas fram skyndsamt.



Kommunstyrelseförvaltningen

Lena Fagerlund
Kommundirektör

Marianne Christiansen
Samhällsbyggnadschef

Bilagor

Yttrande samråd avfallsföreskrifter

Framtagning av nya avfallsföreskrifter

Förslag föreskrifter Sydnärke REN 2026



Svar samråd Avfallsföreskrifter för sydnärkekommunerna Askersund, Hallsberg, Laxå och Lekeberg

Ärendebeskrivning

Sydnärkes kommunalförbund står inför en revidering av de lokala avfallsföreskrifterna.

Direktionen fattade beslut 2026-04-24, §37 2026, att godkänna att förslaget till avfallsföreskrifter skickas ut på samråd.

Behovet grundar sig i implementeringen av fastighetsnära insamling (FNI) av förpackningar, samt uppdateringar i Miljöbalken. Revideringen syftar även till att renodla föreskrifterna genom att separera juridiskt bindande regler från information och taxebestämmelser, vilket ökar tydligheten för abonnenterna.

Kommunstyrelsen lämnar följande synpunkter.

Ställningstagande

Under definitioner har några felaktiga laghänvisningar använts så definitionerna behöver säkerställas i sin helhet. Under 2§ a. v. avseende grovavfall ska laghänvisningen vara 1 kap. 2§ avfallsförordningen. Under 2§ a. vi. avseende trädgårdsavfall har 1 kap. 5 a § har upphävts i avfallsförordningen (2026:678).

Miljöenheten anser att det generella kravet på slamtömning av BDT-anläggningar vart fjärde år bör ses över, se § 41. Ett så långt intervall riskerar att leda till ökad slamuppyggnad, slamflykt och försämrad funktion i efterföljande reningssteg såsom infiltration eller markbädd. Detta kan i sin tur medföra försämrad reningseffekt, luktolägenheter och förkortad livslängd för anläggningen. Miljöenheten efterfrågar underlag för bedömningen att ett generellt tömningsintervall om fyra år är lämpligt för samtliga typer av BDT-anläggningar. Alternativt tömningsintervall är 1 gång vart annat år.

§50 Beskriver hur eldning av trädgårdsavfall kan tillämpas. Paragrafen bör kompletteras med att invasiva växter inte får eldas på grund av spridningsrisken.

Enligt Miljöbalken 15kap §45 ska kommunen förutom Avfallsföreskrifter även ha en Avfallsplan. De nya lagförändringarna trädde i kraft den 1 juli 2026 och kommunalförbundet väntar på Naturvårdsverkets nya vägledning som troligen kommer under hösten innan en plan på framtagande av avfallsplan tas fram. I det pågående arbetet med Översiktsplanen är det viktigt att avfallsfrågorna också hanteras i dialog med kommunalförbundet och att avfallsplanen tas fram skyndsamt.

Kommunstyrelsen

Magnus Andersson

Kommunstyrelsens ordförande

Avfallsföreskrifter för Sydnärkekommunerna Askersund, Hallsberg, Laxå och Lekeberg

Gäller från och med 1 januari 2027

FÖRSLAG

Inledande bestämmelser

Bemyndigande

- 1 § Med stöd av 15 kap. 47, 49, 52 §§ miljöbalken (1998:808) och 9 kap. 1 och 2 §§, avfallsförordningen (2020:614) meddelar kommunfullmäktige dessa föreskrifter för avfallshantering i Askersunds, Hallsbergs, Laxå och Lekebergs kommuner.

Dessa föreskrifter avser avfall under kommunalt ansvar från hushåll eller verksamheter.

Definitioner

- 2 § Följande termer och begrepp används i dessa föreskrifter med de betydelser som anges här:
- a. Med **kommunalt avfall** avses detsamma som i 15 kap. 5 § punkt 18 miljöbalken. I kommunalt avfall ingår till exempel mat- och restavfall, grovavfall och farligt avfall från hushåll.
 - i. Med **avfall under kommunalt ansvar** avses kommunalt avfall och annat avfall som kommunen har ansvar för enligt 15 kap. 12 § miljöbalken samt förpackningsavfall enligt 6 kap. 2 och 6 §§ förordningen (2022:1274) om producentansvar för förpackningar.
 - ii. Med **matavfall** avses allt biologiskt nedbrytbart kommunalt avfall enligt definitionerna i 15 kap. 5 § punkt 6b miljöbalken och 1 kap. 4 § avfallsförordningen (2020:614), det vill säga som består av livsmedels- eller köksavfall som uppkommer i och med livsmedelshantering (skal, kaffesump, tepåsar och liknande) i hushåll, restauranger, storkök, personalmatsalar, *catering* och liknande. I begreppet ingår matavfall som hålls ut i vasken i de fall detta samlas upp avskilt i sluten tank.
 - iii. Med **före detta livsmedel** avses butiksavfall av animaliskt ursprung enligt förordningarna 1069/2009/EG och 142/2011/EU.
 - iv. Med **restavfall** avses sorterat brännbart kommunalt avfall som kvarstår när matavfall, farligt avfall, grovavfall, returpapper, förpackningar, elavfall och annat avfall som omfattas av producentansvar, har sorterats ut.
 - v. Med **grovavfall** avses kommunalt avfall som är skrymmande avfall, i enlighet med 1 kap. 4 § avfallsförordningen, och sådant

avfall som är så tungt eller har andra egenskaper som gör att det inte är lämpligt att lägga i ordinarie avfallssystem för restavfall.

- vi. Med **trädgårdsavfall** avses sådant biologiskt nedbrytbart trädgårds- och parkavfall som avses i 1 kap. 5a § avfallsförordningen och som uppstår vid normal skötsel av offentliga och privata parker och trädgårdar samt begravningsplatser. Avfall från större anläggningsarbete i trädgård och trädfällning klassas inte som trädgårdsavfall.
- vii. Med **slam** avses avfall från enskilda avloppsanläggningar (se punkt r. nedan).
- viii. Med **latrin** avses latrin från torrtoaletter, toalettvagnar och liknande lösningar, i enlighet med 15 kap. 12 § punkt 3 miljöbalken.
- ix. Med **specialavfall** avses avfall som inte är lämpligt att hämta på normalt sätt, av arbetsmiljöska eller andra skäl.
- b. Med **kommunens tillsynsnämnd** avses Bygg- och miljönämnden i Askersunds, Lekebergs och Laxå kommuner respektive Drift- och servicenämnden i Hallsbergs kommun.
- c. Med **Förbundet** avses Sydnärkes kommunalförbund.
- d. Med **utförare** avses den som Sydnärkes kommunalförbund anlitar eller samverkar med för att samla in avfall under kommunalt ansvar.
- e. Med **VA-huvudmannen** avses respektive kommun som äger och driver de allmänna VA-anläggningarna.
- f. Med **fastighetsinnehavare** avses den som är fastighetsägare eller den som enligt 1 kap. 5 § fastighetstaxeringslagen (1979:1152) ska anses som fastighetsägare.
- g. Med **nyttjanderättshavare** avses den som, utan att omfattas av begreppet fastighetsinnehavare, har rätt att bruka eller nyttja en fastighet.
- h. Med **tomtgräns** avses gränsen runt en tomt. Tomt är ett område som omfattar mark avsedd för en eller flera byggnader och mark som ligger i direkt anslutning till byggnaderna och behövs för att byggnaderna ska kunna användas för avsett ändamål. Tomt är inte allmän platsmark.

- i. Med **dragväg** avses gångväg mellan hämtningsfordonets uppställningsplats och platsen där behållare eller enskild avloppsanläggning är placerad.
- j. Med **farbar väg** avses att vägen är dimensionerad för de insamlingsfordon som används i kommunen och är framkomlig på ett trafiksäkert sätt samt är försedd med vändmöjlighet, i de fall det handlar om en återvändsgata.
- k. Med **hämtningsfordonets uppställningsplats** avses den plats som är närmast tillgängliga körbara plats, normalt vid tomtgräns mot väg och som är möjlig för fordonet att komma fram till på ett trafiksäkert sätt och på farbar väg.
- l. Med **slanglängd** avses den längd på slang som krävs för att tömma hela den aktuella anläggningen när slangen är dragen den kortast möjliga vägen från hämtningsfordonets uppställningsplats till anläggningen eller i förekommande fall annan anslutningspunkt. Slanglängden inkluderar även den del av slangen som leder ner i anläggningen.
- m. Med **behållare** avses kärl, container, bottentömda behållare, latrinbehållare, fettavskiljare, tank för kvarnat matavfall, kombitank eller annan anordning för uppsamling av avfall under kommunalt ansvar.
- n. Med **enskilda avloppsanläggningar** avses, i enlighet med avgränsningen av kommunens ansvar enligt 15 kap. 12 § punkt 2 miljöbalken, slutna tankar, slamavskiljare, fosforfällor, minireningsverk och andra motsvarande anläggningar som inte är allmänna enligt lag (2006:412) om allmänna vattentjänster, som är dimensionerade för högst 25 personekvivalenter och endast används för hushållspillvatten eller spillvatten som till sin art och sammansättning liknar hushållspillvatten.
- o. Med **återvinningscentral (ÅVC)** avses mottagningsanläggning där hushållen får lämna sorterat grovavfall, trädgårdsavfall, farligt avfall med mera.
- p. Med **återvinningsstation/lättillgänglig insamlingsplats (ÅVS/LIP)** avses mottagningsanläggning för hushållens skrymmande förpackningar och returpapper och i vissa fall batterier.

För definitioner av andra termer och begrepp som används i dessa föreskrifter hänvisas till 15 kap. miljöbalken samt till gällande avfallsförordning och andra förordningar utfärdade med stöd av miljöbalken.

Kommunens ansvar för avfallshantering

- 3 § Förbundet är avfallsansvarig nämnd och har verksamhetsansvar för hanteringen av avfall under kommunalt ansvar i kommunen.

Om inte annat anges i dessa föreskrifter eller i kommunens beslut om auktorisation eller dispens, ska all borttransport och vidare hantering av avfall under kommunalt ansvar utföras av Förbundet eller dess utförare.

Fastighetsinnehavares och nyttjanderättshavares ansvar

- 4 § Fastighetsinnehavare är ansvarig gentemot kommunen för hantering av avfall som uppkommer eller av andra skäl förekommer inom fastigheten och för att dessa föreskrifter följs. Vad som stadgas i dessa föreskrifter gällande fastighetsinnehavares ansvar ska i samma utsträckning gälla nyttjanderättshavare förutom 9 och 17 §§.
- 5 § Ändring av ägandeförhållanden eller annan ändring som berör avfallshanteringen ska utan dröjsmål anmälas till Förbundet.
- 6 § Fastighetsinnehavare är skyldig att i behövlig omfattning informera den eller dem som bor på eller är verksamma inom fastigheten om gällande regler för avfallshantering.
- 7 § Avgift ska betalas för den avfallshantering som kommunen är ansvarig för enligt miljöbalken eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av balken och som utförs av kommunen eller den som kommunen anlitar.

Hantering av avfall under kommunalt ansvar

Sortering av avfall

- 8 § Fastighetsinnehavare, hushåll, verksamheter och andra som innehar avfall under kommunalt ansvar ska sortera ut avfallsslag i enlighet med 3 kap. 2 § avfallsförordningen och bilaga 1 och hålla det skilt från annat avfall.
- 9 § Fastighetsinnehavare ska säkerställa, för nyttjanderättshavare, hushåll och andra som nyttjar fastigheten, möjligheter att sortera ut och hålla isär de avfallsfraktioner som enligt dessa föreskrifter ska lämnas till Förbundet eller dess utförare för borttransport.
- 10 § Utföraren har rätt att göra stickprovskontroll av lämnat avfall för att kontrollera avfallsbehållarens innehåll och avfallets sortering, i syfte att

säkerställa att renheten på avfallet upprätthålls. Med stickprovskontroll avses även plockanalyser som utförs på slumpmässigt utvalt kommunalt avfall i syfte att undersöka avfallsets sammansättning i stort.

Skyldighet att överlämna avfall under kommunalt ansvar

11 § Avfall under kommunalt ansvar ska lämnas till Förbundet eller dess utförare om inte annat sägs i dessa föreskrifter och dess bilaga 1.

Utsorterade avfallsslag hämtas enligt 37 § eller lämnas på plats som framgår i bilaga 1.

Det utsorterade avfallet ska transporteras bort så ofta att olägenhet för människors hälsa och miljön inte uppstår och att bestämmelser om sortering, fyllnadsgrad och vikt följs. Hämtningsintervall och storlek på behållare ska minst motsvara behovet för borttransport av avfall under kommunalt ansvar från fastigheten.

12 § Fastighetsinnehavare, hushåll och andra avfallsproducenter får själva genom egen personal, medlem i hushållet, personal beviljad med stöd av socialtjänstlagen eller annan lag om särskilt stöd transportera grovavfall, trädgårds- och parkavfall, farligt avfall, textilavfall, bygg- och rivningsavfall, förpackningsavfall, returpapper samt latrin till den eller de platser i kommunen där kommunen tar emot sådant avfall.

Yrkesmässig verksamhet får själva genom egen personal eller genom att anlita yrkesmässig utförare transportera¹ avfall under kommunalt ansvar som uppstått i den egna verksamheten, med undantag för mat- och restavfall, till den eller de platser i kommunen där kommunen tar emot sådant avfall.

All övrig transport av avfall, som är kommunens ansvar, från fastighet ska utföras av Förbundet eller dess utförare.

Emballering av avfall under kommunalt ansvar

13 § I behållare och utrymme för avfall får endast läggas sådant avfall för vilket behållaren och utrymmet är avsedda.

Fastighetsinnehavare samt hushåll och verksamheter har ansvar för att emballera och överlämna avfall enligt bilaga 1.

14 § Säck får bara användas för avfall när det framgår i dessa föreskrifter, inklusive bilaga 1, att säck får användas för den aktuella typen av avfall. Säcken får max väga 15 kilogram. Den får inte innehålla stickande eller skärande avfall.

¹ Observera att annan lagstiftning gäller för transporter av avfall.

Anskaffande och ägande

15 § I kommunen får endast de behållare användas som anges i avfallstaxan och som kan tömmas med de insamlingsfordon som används i kommunens insamlingssystem.

16 § Kärll för kommunalt avfall ägs och tillhandahålls av Förbundet eller dess utförare. Fastighetsinnehavare bekostar och får köpa in tillbehör (exempelvis lock-i-lock eller gravitationslås) som är godkända av Förbundet.

Färgade påsar tillhandahålls av utföraren.

Container kan ägas av Förbundet, utföraren eller fastighetsinnehavaren. Kärll för komprimerat avfall ägs av fastighetsinnehavaren.

17 § Fastighetsinnehavaren äger och ansvarar för installation och underhåll av övriga inom fastigheten förekommande fasta anordningar för avfallshantering såsom bottentömda behållare, enskilda avloppsanläggningar, fettavskiljare och tank för matavfall samt tillbehör till dessa. Dessa ska godkännas av Förbundet före installation.

Anläggande

18 § Vid nyanläggning av avfallsutrymmen eller bottentömda behållare ska platsen och dess utformning godkännas av Förbundet.

19 § Vid installation och anläggande av enskilda avloppsanläggningar, fettavskiljare, tank för matavfall eller anläggning som kräver byte av fosforfiltermaterial ska hänsyn tas till vad som utgör en god arbetsmiljö vid hämtning av avfall från anläggningen.

Anläggning som kräver byte av fosforfiltermaterial ska anläggas så att den är åtkomlig för hämtningsfordon. Anläggningar där hämtning av fosforfiltermaterial ska ske i säck eller jämförbara filter ska anläggas så att hämtning med fordon utrustat med kran kan utföras, se 21 §.

Vid installation av bottentömda behållare ska anläggningen utformas så att den är åtkomlig för fordon utrustat med kran, se 21 §.

20 § Vid nyanläggning av anläggningar som töms med sugbil, till exempel enskilda avloppsanläggningar, minireningsverk, fettavskiljare eller tank för matavfall, ska avstånd mellan uppställningsplats för tömningsfordon och botten på anläggningen inte överstiga 10 meter såvida inte särskilda skäl föreligger. Slangdragning ska kunna utföras utan hinder och på ett sådant sätt att god arbetsmiljö tillgodoses även vid ensamarbete.

Sughöjden ska inte överskrida 6 meter.

Fettavskiljare får inte kopplas till samma brunn som avloppsvatten.

Avfallskvarn för matavfall måste kombineras med tank för uppsamling av kvarnat matavfall. Installation av matavfallskvarnar kräver skriftligt medgivande av Förbundet.

- 21 §** Vid installation eller placering av behållare eller avfall som töms eller hämtas med fordon utrustad med kran, till exempel bottentömda behållare, fosforfilter i säck eller liknande, ska avstånd mellan kranfordonets angoringsplats och lyftöglan/lyftpunkten vara högst vara 5 meter. Den fria höjden bör vara minst 8 meter över lyftöglan/lyftpunkten.

Skötsel och tillsyn

- 22 §** Fastighetsinnehavaren har ansvar för rengöring och tillsyn av behållare samt anläggning. Behållare och anläggningar ska ges regelbunden service för att förebygga störningar i anordningens funktion och olägenheter såsom buller, lukt och dylikt.

Såväl behållare som inom fastigheten förekommande anläggningar, anordningar och utrymmen för avfallshantering ska skötas så att kraven på god arbetsmiljö uppfylls och risken för olycksfall minimeras.

- 23 §** För att minska risken för felsorterat avfall ska bottentömda behållare ha anpassade inkastluckor samt vara försedda med tydlig märkning av vilket avfall behållaren avser. Bottentömda behållare som används för matavfall ska vara försedd med lås.

- 24 §** Förbundet ansvarar för reparationer av de behållare som Förbundet äger såvida inte skada orsakats av fastighetsinnehavaren. I de fall behållare förvaras eller hanteras olämpligt samt vid upprepad skadegörelse eller försvunna behållare ska nya behållare bekostas av fastighetsinnehavaren.

- 25 §** Avfallsutrymmen och behållare ska vara tydligt skyltade med vilken typ av avfall som ska läggas i respektive behållare. Märkning ska ske enligt anvisning från Förbundet.

- 26 §** Fastighetsinnehavaren ansvarar för att enskilda avloppsanläggningar, fettavskiljare och tankar för mat- och fettavfall, sköts och att åtgärder vidtas, så att anläggningen uppfyller kraven på funktion och säkerhet.

- 27 §** Fastighetsinnehavaren är ansvarig för rengöring, åtgärder vid nedskräpning och tillsyn av samtliga behållare i avfallsutrymmen, eller vid annan plats där behållare som hör till fastigheten står.

- 28 §** När Förbundet eller dess utförare ska utföra underhåll eller byte av behållare ska dessa vara tillgängliga.

29 § På behållare som är märkta för identifiering får markeringarna eller utrustning för elektronisk avläsning inte tas bort, förstöras eller göras oläsliga. Förbundet har rätt att debitera för utrustning som förstörs eller försvinner på grund av fastighetsinnehavarens oaktsamhet.

Åtgärder inför, och efter, hämtning av avfall

30 § Utföraren ska ha tillträde till de utrymmen på fastigheten där arbetet ska utföras. Nycklar, portkoder och koder till kodlås ska tillhandahållas utföraren. Ändringar ska utan uppmaning meddelas utföraren.

31 § Behållare får inte fyllas mer än att den kan stängas. Den får inte heller vara så tung att det blir uppenbara svårigheter att flytta den eller att arbetsmiljökrav inte tillgodoses. Avfall som samlas in i behållare får inte packas så hårt att det blir svårt att tömma den.

32 § Behållare ska, om inget annat meddelats av Förbundet, stå på anvisad eller överenskommen plats på hämtningsdagen senast klockan 06.00 och stå kvar till dess att hämtning har utförts.

Behållare ska vara uppställda så att hantering med den utrustning som används i kommunens insamlingssystem kan ske och att hämtning underlättas. Kärl ska placeras på plan yta och vändas så att de kan hämtas med baklastande fordon.

Behållare ska i möjligaste mån vara fri från snö och is vid hämtningstillfället.

33 § Filtermaterial från fosforfällande anläggningar och andra jämförbara filter ska hämtas i enlighet med det tillstånd som getts av kommunens tillsynsmyndighet för enskilda avloppsanläggningar och ska följa hanteringsanvisningar från leverantören av anläggningen. Filtermaterialet ska vid hämtning vara väl förpackat och tillgängligt på sådant sätt att hämtning enkelt kan utföras. I anslutning till anläggningen ska fastighetsinnehavaren tillhandahålla instruktioner/skyltar för att möjliggöra en enkel hämtning för utföraren.

Befintliga anläggningar med fosforfiltermaterial i lösvikt som tillkommit innan 2018 är undantagna från kravet att filtermassor ska vara förpackade.

Filtermaterial i lösvikt ska vara sugbart. För tömning av filtermaterial i lösvikt hänvisas till bestämmelser om avstånd mellan tömningsfordonets angöringsplats och enskild avloppsanläggning i 20 §.

Efter hämtning av uttjänt filtermaterial från fosforfällor ska nytt filtermaterial tillföras anläggningen genom fastighetsinnehavarens försorg.

34 § Det åligger fastighetsinnehavaren att inför hämtningstillfället placera storsäck, filterkassett eller annan flyttbar behållare som ska tömmas med fordon utrustat med kran, inom längsta tillåtna avstånd enligt 21 §.

35 § Enskilda avloppsanläggningar, fettavskiljare och tankar för matavfall ska vara lätt tillgängliga för tömning.

Lock som öppnas manuellt ska vara skyltad och får inte vara övertäckt eller fastfruset när tömning ska ske. Lock som behöver lyftas ska väga högst 15 kilogram, om inte särskilda skäl föreligger. Lock som endast ska skjutas i sidled, utan att lyftas, ska väga högst 25 kilogram, om inte särskilda skäl föreligger. Lock som ska lyftas bör vara låst och låset ska kunna öppnas med enkelt verktyg eller nyckel som ska finnas lättillgängligt vid tömning.

Tydliga instruktioner, som behövs i samband med hämtning, ska tillhandahållas av fastighetsinnehavaren i god tid innan tömning och ska finnas tillgängliga i direkt anslutning till anläggningen.

Anläggningen ska vara tydligt markerad med skylt, flagga eller liknande.

Fastighetsinnehavaren ska göra de åtgärder som behövs för att skydda sin anläggning från skador vid tömning.

Vattenfasen får lämnas kvar i slamavskiljare efter verkställd slamtömning.

36 § Efter anslutning till kommunalt avloppsnät eller annan godkänd avloppsanläggning, som innebär att befintlig anläggning tas ur bruk, ska sluttömning och plombering ske. Fastighetsinnehavaren ska beställa sluttömning hos Förbundet. Om en enskild avloppsanläggning tas ur bruk vid anslutning till allmänt avloppsnät ska fastighetsinnehavaren meddela detta till kommunens tillsynsnämnd.

Hämtplats, hämtnings- och transportvägar

37 § Hämtning av avfall under kommunalt ansvar sker

- vid tomtgränsen eller fastighetsgränsen, så nära uppställningsplats för hämtningsfordon som möjligt eller
- vid en med Förbundet överenskommen plats, inklusive överenskommelse enligt 3 kap 37 § Avfallsförordningen, eller
- vid en av Förbundet anvisad plats.

Undantag är hämtning av avfall från enskilda avlopp som istället sker enligt 20 och 21 §§.

38 § Bestämmelserna i 32 och 39 §§ gäller även överenskommet hämtningsställe samt, i skälighetsomfattning, för annat hämtningsställe som Förbundet anvisat.

39 § Fastighetsinnehavaren ansvarar för att dragväg hålls i sådant skick att kärl kan rullas respektive slang kan dras utan svårighet. Dragvägens lutning ska inte överstiga 1:12. Dragvägen ska inför hämtning hållas fri från hinder, röjas från snö och hållas halkfri.

Fastighetsinnehavaren ansvarar för att transportväg fram till den uppställningsplats som används vid hämtning hålls i farbart skick. Transportvägen ska inför hämtning ha fri sikt, hållas fri från hinder, röjas från växtlighet och snö samt hållas halkfri.

Väg som nyttjas vid hämtning av avfall under kommunalt ansvar ska vara så dimensionerad och hållas i sådant skick att den är farbar vid varje hämtningstillfälle, för de hämtningsfordon som normalt används i hämtningsområdet.

Om farbar väg inte kan upprättas ska fastighetsinnehavaren eller nyttjanderättshavaren avlämna avfallet på plats som överenskommes med Förbundet eller anvisas enligt 37 §.

Förbundet eller dess utförare avgör om dragväg och transportväg är framkomlig.

Hämtningsområde och hämtningsintervall

40 § Kommunen utgör ett hämtningsområde.

41 § Kärl innehållande matavfall ska tömmas minst varannan vecka.

För övrigt avfall sker hämtning enligt kommunens avfallstaxa. Andra hämtningsintervall än de som anges i avfallstaxan erbjuds inte.

I tabell 1 anges krav på minsta hämtningsintervall för avfall från enskilda avlopp och fettavskiljare.

Tabell 1 Krav på minsta hämtningsintervall för avfall från avloppsanläggningar och fettavskiljare.

Avfallsslag	Minsta krav på intervall (oftare om det behövs för anläggningens funktion)
Slam från enskilda avloppsanläggningar med ansluten vattentoalett	1 gång per år eller enligt tillståndet för anläggningen
Slam från enskilda avloppsanläggningar med enbart bad-, disk- och tvättvatten	1 gång vart fjärde år
Filtermaterial från avloppsrening	1) Enligt leverantörens/tillverkarens instruktion 2) Tillräckligt ofta för att reningskraven för anläggningen uppnås

Fett från fettavskiljare	4 gånger per år
--------------------------	-----------------

Åtgärder om föreskrift inte följs

- 42 §** Förbundet eller dess utförare har rätt att inte utföra ordinarie hämtning om dessa föreskrifter inte följs, exempelvis vid överfull, för tung behållare eller att förutsättningarna avseende dragväg och snöröjning inte uppfylls. Avfallet ska efter rättelseåtgärder från fastighetsinnehavaren hämtas antingen vid nästa ordinarie hämtningstillfälle eller efter beställning av extrahämtning mot avgift. För avfall från enskilda avloppsanläggningar, fettavskiljare och tankar för matavfall ska extrahämtning beställas efter vidtagna rättelseåtgärder.
- 43 §** Vid felsortering har Förbundet rätt att debitera felsorteringsavgift eller att inte hämta avfallet. Efter att omsortering av avfallet har utförts av fastighetsinnehavaren hämtas avfallet vid nästa ordinarie hämtningstillfälle eller efter beställning av extrahämtning mot avgift.
- 44 §** Om avfallsmängden som uppstår på fastigheten inte ryms i behållare med befintligt abonnemang får kommunens tillsynsnämnd besluta om ändringar av antal behållare, storlek på behållare eller intervall för hämtning.

Undantag

Allmänt om undantag

- 45 §** Anmälan eller ansökan om undantag från avfallsföreskrifterna handläggs av kommunens tillsynsnämnd om inte annat anges i 51-56 §§.
- 46 §** Anmälan om samlokaliserad avfallshantering enligt 7 kap 10 § förordningen (2022:1274) om producentansvar för förpackningar eller undantag från fastighetsnära förpackningsinsamling enligt 37 § avfallsförordningen (2020:614) ska göras till Förbundet.
- 47 §** Anmälan eller ansökan ska vara skriftlig och innehålla uppgifter om vilka avfallsslag som avses, samt en redogörelse för på vilket sätt eventuellt omhändertagande ska ske så att eventuell påverkan på miljön och människors hälsa kan bedömas.

Av ansökan eller anmälan ska framgå den tidsperiod som avses och uppgifter om de beräknade avfallsmängderna.

- 48 §** Beviljade undantag är personliga och upphör att gälla:

- vid ägarbyte av fastigheten,
- om avfallet inte omhändertas på det sätt som angivits,

- om förutsättningarna inte längre är uppfyllda, eller
- efter tidsperiod som anges i beslut från tillsynsmyndigheten

49 § Kommunens tillsynsnämnd kan upphäva beslut om undantag om störningar för människors hälsa eller miljön uppstår.

Kompostering, annan återvinning eller bortskaffande av visst avfall under kommunalt ansvar

50 § Trädgårdsavfall från fastigheten får komposteras på fastigheten utan särskild anmälan.

Trädgårdsavfall får eldas² om det är lämpligt och kan ske på ett sätt som bara medför små eller tillfälliga störningar i närområdet och utan att det strider mot andra föreskrifter eller beslut, till exempel eldningsförbud och brandriskvarning. Eldning är tillåten i samband med valborgsmässoafton men ska ske på ett sätt som minimerar störningar i närområdet.

51 § Matavfall får komposteras på den egna fastigheten efter anmälan till kommunens tillsynsnämnd.

Latrin får, efter ansökan hos kommunens tillsynsnämnd, komposteras på den egna fastigheten i särskild därför avsedd anläggning, så kallad förmultningsanläggning eller liknande anläggning för omhändertagande av latrin för användning av näringsämnen. Ansökan om omhändertagande av latrin genom egen anläggning ska innehålla en komplett beskrivning av anläggningen.

Spridning av aska från förbränningstoalett får ske utan anmälan eller ansökan.

Kompostering på fastigheten ska ske i skadedjurssäker behållare och på sådant sätt att olägenhet för människors hälsa eller miljön inte uppstår. Fastigheten ska ge utrymme för användning av den erhållna kompostjorden.

Gemensamma behållare

52 § Flera fastighetsinnehavare kan, efter ansökan hos Förbundet, använda gemensamma avfallsbehållare³ under förutsättning att:

1. fastigheterna har gemensam tomtgräns eller är jämförligt närliggande eller har samma uppställningsplats för avfallsbehållarna,
2. enskilda kärl vid varje aktuell fastighet inte är lämpligt på grund av vägförhållanden, trafiksäkerhet eller liknande,

² Enligt bemyndigande i 4 kap 13 § Avfallsförordningen.

³ En gemensam avfallslösning kan kräva bygglov enligt plan- och bygglagen.

3. en av fastighetsinnehavarna har rådighet över uppställningsplatsen för behållarna och förbinder sig att ansvara för anordnande och skötsel av uppställningsplatsen,
4. bestämmelserna i dessa föreskrifter om fyllnadsgrad och vikt beaktas, och
5. olägenheter för människors hälsa eller miljön inte uppstår.

Om särskilda skäl föreligger kan gemensam behållare beviljas även om inte samtliga punkter är uppfyllda. Punkt 4–5 ska alltid vara uppfyllda.

Utsträckt hämtningsintervall

53 § För enskilda avloppsanläggningar kan fastighetsinnehavare, efter ansökan till kommunens tillsynsnämnd, medges utsträckt hämtningsintervall för avfall från anläggningen.

Utsträckt intervall kan medges med jämna årsintervall, under förutsättning att nämnden utifrån ansökan med uppgifter om anläggningens belastning och beskaffenhet kan bedöma att hämtning inte behöver utföras med ordinarie intervall, utan risk för människors hälsa och miljön.

Medgivandet gäller i högst fem år, därefter måste en ny ansökan lämnas in.

Det är fastighetsinnehavarens ansvar att hämtningen anpassas till anläggningens behov.

54 § För fettavskiljare kan fastighetsinnehavare, efter ansökan till VA-huvudmannen, medges utsträckt hämtningsintervall för avfall från anläggningen.

Utsträckt intervall kan medges under förutsättning att VA-huvudmannen, utifrån ansökan med uppgifter om anläggningens belastning och beskaffenhet, kan bedöma att hämtning inte behöver utföras med ordinarie intervall, utan risk för människors hälsa och miljön.

Medgivandet gäller i högst fem år, därefter måste en ny ansökan lämnas in.

Det är fastighetsinnehavarens ansvar att hämtningen anpassas till anläggningens behov.

Uppehåll och dispens från hämtning

55 § Uppehåll i hämtning av kommunalt avfall vid permanentbostad eller verksamhet kan medges fastighetsinnehavare om fastigheten inte kommer att nyttjas under en sammanhängande tid om minst sex månader.

Uppehåll i hämtning av kommunalt avfall vid fastigheter med sommarabonnemang kan medges fastighetsinnehavare om fastigheten inte kommer att utnyttjas under hela hämtningssäsongen.

Uppehåll i hämtning av slam kan medges fastighetsinnehavaren om fastigheten inte kommer att nyttjas under en sammanhängande tid om minst sex månader. En förutsättning för sådant uppehåll är att anläggningen inte har använts sedan föregående tömning.

En fastighet anses vara onyttjad om där inte förekommer övernattning eller matlagning.

Ansökan om uppehåll görs hos Förbundet senast en månad före den avsedda uppehållsperioden.

Medgivandet gäller i högst fem år, därefter måste en ny ansökan lämnas in.

Befrielse från skyldigheten att överlämna avfall under kommunalt ansvar till kommunen

56 § Fastighetsinnehavare kan medges dispens från kommunal avfallshantering om fastigheten inte nyttjas som bostadshus och är taxerad som småhus med ett byggnadsvärde lägre än 50 000 kr. Ansökan om dispens görs hos Förbundet.

57 § Efter ansökan till kommunens tillsynsnämnd, om det finns särskilda skäl, får dispens medges för fastighetsinnehavare från förbudet i 15 kap. 24 § 1 st. miljöbalken (1998:808) om den som ska hantera avfallet med stöd av dispensen kan göra det på ett hälso- och miljömässigt godtagbart sätt.

En förutsättning för att kommunens tillsynsnämnd ska medge undantag från skyldigheten att överlämna avfall under kommunalt ansvar till kommunen är att fastighetsinnehavaren kan visa att allt avfall som uppstår på fastigheten kan omhändertas på den egna fastigheten på ett sätt som är betryggande för människors hälsa och miljön och att det är en bättre hantering ur miljösynpunkt än att avfallet omhändertas av kommunen.

Mat- och restavfall under kommunalt ansvar får inte transporteras till en annan fastighet för att därifrån hämtas av kommunens utförare, såvida det inte rör sig om en av kommunen anvisad plats.

Det får inte föreligga behov av återvinningscentral eller återvinningsstation för att ta hand om det avfall som ansökan avser.

Ikraftträdande

Dessa föreskrifter träder i kraft 2027-01-01 då föreskrifter för avfallshantering för respektive kommun antagna i november 2020 upphör att gälla. Beslut som

fattats med stöd av tidigare föreskrifter fortsätter att gälla vid oförändrade förhållanden.

Övergångsbestämmelse

Bestämmelserna i bilaga 1 om avlämnande av förpackningsavfall i färgade påsar i avfallsbehållare vid fastigheten träder i kraft områdesvis i den takt Förbundet bestämmer.

FÖRSLAG

Bilaga 1 Anvisningar om sortering, emballering och överlämning

Krav på sortering

Fastighetsinnehavare ska sortera ut avfallsslag enligt tabellen nedan och hålla det skilt från varandra. Hur avfallet ska emballeras och var det ska lämnas framgår i tabellen. Om inget annat anges ska avfallet transporteras bort av kommunens utförare.

Avfallsslag	Beskrivning	Krav på emballering	Instruktion för vidare hantering
Bygg- och rivningsavfall från privatperson som själv gjort om- eller nybyggnationer på sin fastighet utan att anlita yrkesmässig hjälp såsom hantverkare.	Med bygg- och rivningsavfall avses avfall som uppkommer vid bygg- och anläggningsverksamhet, vid rivnings- och renoveringsarbeten samt jord- och schaktmassor. Bygg- och rivningsavfall som inte producerats i en yrkesmässig verksamhet omfattas av kommunalt ansvar enligt 15 kap. 20 § miljöbalken.	Bygg- och rivningsavfall ska normalt lämnas utan att emballeras.	Bygg- och rivningsavfall sorteras i minst fraktionerna trä, mineral (som består av betong, tegel, klinker, keramik eller sten), metall, glas, plast och gips och i övrigt enligt anvisningar från Förbundet ⁴ . Farligt avfall ska sorteras ut och lämnas som farligt avfall. Förpackningar ska sorteras ut och lämnas som förpackning. Bygg- och rivningsavfall från privatpersoner lämnas vid ÅVC eller hämtas av auktoriserad utförare efter beställning.
Elavfall	Med elavfall avses det samma som i 16 § förordningen (2022:1276) om producentansvar för elutrustning.		Elavfall och små batterier lämnas vid ÅVC, i batteriholk eller till återförsäljare.
Farligt avfall	Med farligt avfall avses ett ämne eller föremål som är avfall och som är markerat med * i bilaga 3 till avfallsförordningen, till exempel kemikalier, målarfärger, spillolja, lösningsmedel och bekämpningsmedel.	Farligt avfall ska vara tydligt märkt med uppgift om innehåll eller lämnas i originalbehållare. Olika typer av farligt avfall får inte blandas inom samma kolli eller i samma flaska.	Farligt avfall lämnas till kommunens ÅVC enligt anvisningar från Förbundet.

⁴ Sorterat bygg- och rivningsavfall får blandas med sorterat grovavfall av samma material om det underlättar återvinningen.

Avfallsslag	Beskrivning	Krav på emballering	Instruktion för vidare hantering
Före detta livsmedel	Butiksavfall av animaliskt ursprung som omfattas av regelverk för animaliska biprodukter, kategori 3.	Före detta livsmedel emballeras enligt anvisningar från den aktör som anlitas för hämtning.	Avfallet ska sorteras ut och hanteras enligt lagstiftning om animaliska biprodukter. Kontakta kommunens tillsynsnämnd för information om hanteringen.
Förpackningar	En förpackning är en produkt tillverkad för att skydda, hantera, leverera och presentera en vara. Förpackningar som avses här är gjorda av papp, papper, kartong, wellpapp, plast, färgat eller ofärgat glas eller metall.	Förpackningar som lämnas i behållare vid fastigheten ska läggas i avsedd färgad påse som tillhålls av Förbundet ⁵ och förslutas med dubbelknut.	Förpackningar från hushåll och samlokaliserade verksamheter lämnas till kommunens insamlingssystem. Skrymmande förpackningar eller förpackningar som av annat skäl inte kan lämnas i behållare nära fastigheten ska lämnas vid ÅVC eller ÅVS. Förpackningar som innehåller avfall ska tömmas innan de läggs i behållare för insamling. Vissa förpackningar som innehåller farligt avfall eller läkemedel ska dock inte tömmas utan hanteras enligt mottagarens anvisningar.
	Förpackningar av andra material såsom trä, keramik och textil.	Inga särskilda krav på emballering.	Sorteras och lämnas enligt anvisningar vid ÅVC ⁶ .
Grovavfall	Med grovavfall avses avfall under kommunalt ansvar som är så tungt, skrymmande eller har egenskaper som gör att det inte är lämpligt att samla in tillsammans med restavfall och som inte utgörs av bygg- och rivningsavfall.	Grovavfall som ska hämtas vid fastigheten får väga max 25 kg per kolli och ska försees med märkning som klargör att det är fråga om grovavfall.	Grovavfall sorteras och lämnas enligt anvisningar vid ÅVC. På fastigheter med flera bostäder ska fastighetsinnehavaren anvisa de boende lämplig uppsamlingsplats för grovavfall inom eller i anslutning till fastigheten. Småhus kan även, efter beställning, få grovavfall hämtat vid tomtgräns max var tredje månad.

⁵ Se Övergångsbestämmelse.

⁶ Förpackningar av trä, keramik och textil får blandas med annat avfall av liknande material om det underlättar återvinning.

Avfallsslag	Beskrivning	Krav på emballering	Instruktion för vidare hantering
Kanyler, injektionsnålar och sprutor		Läggs i särskilda behållare som tillhandahålls av apotek.	Lämnas till apotek.
Latrin	Blandning av urin och fekalier/exkrementer från människor.	Latrin ska samlas upp i täta behållare. Latrinbehållare försluts av fastighetsägaren och får maximalt väga 15 kg. Behållaren ska vara märkt med etikett som visar att hämtning är betald.	Latrin får komposteras på den egna fastigheten efter ansökan enligt 51 §. Latrinbehållare lämnas vid ÅVC eller hämtas från fastigheten efter beställning på fasta dagar under vecka 19–38. I behållare får bara läggas latrin och toalettpapper.
Matavfall	Med matavfall avses allt biologiskt nedbrytbart avfall som utgörs av avfall under kommunalt ansvar och som uppstår i livsmedelshandling. Det är avfall från hushåll, restauranger, storkök och liknande.	Matavfall från hushåll och verksamheter ska läggas i matavfallspåsar eller säckar som tillhandahålls av utföraren. Påsen/säcken ska vara väl försluten med dubbelknut. För matavfall som inte är lämpligt att emballeras i påse eller säck, exempelvis större mängder blött matavfall från restauranger eller flytande matavfall från butik, ska annat av Förbundet godkänt insamlingssystem användas, exempelvis avfallskvarn kopplad till slutten tank (se 20 §).	Påse med matavfall ska läggas i avsett kärl. Säck kan användas som insats i 140-literskärl för matavfall. Det är även möjligt att kompostera matavfall på den egna fastigheten. Kompostering av matavfall ska anmälas enligt 51 §.
Matfett, flytande	Med flytande matfett avses fritureoljor och annat flytande fett som används i samband med matlagning, när den mängd som ska kastas är mer än vad som kan torkas upp med hushållspapper.	Flytande matfett samlas i behållare som utföraren rekommenderar eller tillhandahåller, alternativt i större behållare eller i fettavskiljare.	Behållare med flytande matfett lämnas på ÅVC. Verksamheter med större mängder flytande fett kan beställa hämtning vid fastigheten av auktoriserad aktör.

Avfallsslag	Beskrivning	Krav på emballering	Instruktion för vidare hantering
Restavfall	Med restavfall avses det avfall som återstår när förpackningar, matavfall, farligt avfall, returpapper, elavfall och annat avfall som omfattas av producentansvar, har sorterats ut. Exempel på restavfall är disktrasor, blöjor, skor, hygienartiklar, snus och dammsugarpåsar. Nedan anges några avfallsslag som får lämnas som restavfall efter särskild emballering.	Restavfall ska emballeras väl, i första hand i påse av lämpligt material och storlek. Påsen ska vara väl försluten med dubbelknut.	Restavfallet ska förpackas skilt från material som kan återanvändas eller återvinnas. Restavfall lämnas i avsett kärl. Restavfall får inte lämnas på ÅVC eller återvinningsstation för förpackningar och returpapper.
	Döda sällskapsdjur	Små sällskapsdjur och mindre mängder avfall från husbehovsjakt kan lämnas i behållare för restavfall om det är väl förpackat och ingen misstanke om smitta förekommer.	Små sällskapsdjur får lämnas i behållare för restavfall. Större sällskapsdjur ska lämnas till veterinär, särskild djurkremationsanläggning eller annan godkänd verksamhet för kremation. Mindre sällskapsdjur kan även grävas ner på den egna fastigheten, förutsatt att graven är så djup att djur hindras från att gräva upp kroppen, att ingen misstanke om smitta föreligger samt att det kan ske utan risk för olägenhet för människors hälsa eller miljön. Gällande föreskrifter från Jordbruksverket ska beaktas.
	Askor, dammande avfall och dylikt	Askor, dammande avfall och dylikt ska hanteras och emballeras på sådant sätt att avfallet inte kan förorsaka störningar i omgivningen, till exempel genom att damma.	Lämnas väl förpackat i behållare för restavfall. Glödande avfall får inte lämnas till kommunens avfallshantering. Aska och dylikt ska släckas, så att det inte fattar eld, och sedan emballeras ordentligt.

Avfallsslag	Beskrivning	Krav på emballering	Instruktion för vidare hantering
	Stickande och skärande avfall, till exempel kasserade köksknivar, trasigt glas och porslin.	Ska förpackas i ett skyddande hölje så att ingen kan skadas.	Lämnas väl förpackat i behållare för restavfall, alternativt enligt anvisningar vid ÅVC.
Returpapper	Returpapper är tidningar, tidskrifter, direktreklam, kataloger och liknande produkter av papper. Klister och fönster från kuvert sorteras inte som returpapper utan som restavfall.	Returpapper som lämnas i behållare vid fastigheten ska läggas i avsedd färgad påse som tillhandahålls av Förbundet ⁷ .	Om returpapper inte kan lämnas i behållare nära fastigheten ska detta lämnas vid ÅVS eller i övrigt enligt anvisning från Förbundet.
Specialavfall	Avfall som av arbetsmiljöskäl eller andra skäl inte är lämpligt att hämta vid ordinarie hämtning, exempelvis större mängder hundlatrin eller kattsand.	Läggs i täta säckar.	Hämtas efter särskild beställning hos Förbundet.
Textil	Textilavfall för återbruk eller återvinning, såsom uttjänt hemtextil, kläder och väskor av textil.	Lämnas emballerat i påse eller säck.	Lämnas på ÅVC eller till second hand-organisationers insamlingssystem.
	Uttjänta textilier som är trasiga, oljiga, mögliga eller på annat sätt olämpliga för återbruk eller återvinning.	Emballeras i påse.	Lämnas som restavfall, alternativt enligt anvisningar vid ÅVC.
Trädgårdsavfall	Med trädgårdsavfall avses biologiskt avfall som uppstår i hushåll vid normalt nyttjande av trädgård vid bostadsfastigheter.	Vid ÅVC ska avfallet vara oemballerat. Invasiva växter emballeras i dubbla förslutna säckar för att minska risken för spridning.	Lämnas på ÅVC enligt instruktioner från Förbundet. Observera att invasiva växter inte lämnas tillsammans med övrigt trädgårdsavfall utan som restavfall eller för energiåtervinning.

⁷ Se Övergångsbestämmelse.

Avfallsslag	Beskrivning	Krav på emballering	Instruktion för vidare hantering
Återanvändbara produkter	Föremål som fortfarande är funktionsdugliga.		Återanvändbar textil kan lämnas på ÅVC och ÅVS. Andra föremål såsom heminredning, sportartiklar, leksaker, böcker m.m. bör i första hand cirkuleras i samhället men kan även lämnas på ÅVC.
Övrigt avfall som omfattas av producentansvar	Till exempel däck, bilar, lastpallar, fiskeredskap av plast och läkemedel. Se producentansvars-förordningen.		Däck lämnas vid ÅVC eller till återförsäljare. Uttjänta bilar lämnas till auktoriserad bilskrot. Övrigt sorteras, emballeras vid behov och lämnas enligt mottagarens instruktioner.

Framtagning av nya avfallsföreskrifter

Sammanfattning

Sydnärkes kommunalförbund står inför en revidering av de lokala avfallsföreskrifterna. Behovet grundar sig i implementeringen av fastighetsnära insamling (FNI) av förpackningar, samt kommande uppdateringar i Miljöbalken. Revideringen syftar även till att renodla föreskrifterna genom att separera juridiskt bindande regler från information och taxebestämmelser, vilket ökar tydligheten för abonnenterna.

Förslag till beslut

Direktionen föreslås godkänna planen för framtagning av nya lokala avfallsföreskrifter samt ge i uppdrag åt förbundschefen att presentera ett färdigt förslag till föreskrifter för beslut om remissutskick vid direktionsmötet i april 2026.

Beredning

Förslaget till nya föreskrifter kommer, efter direktionens godkännande, att skickas på remiss till berörda myndigheter för yttrande. Remissinstanserna omfattar i första hand miljö- och byggnadsnämnder samt räddningstjänst i medlemskommunerna. Därutöver ges kommunala verksamheter och lokala bostadsbolag möjlighet att yttra sig över utformningen. I ett nästa skede kommer förslaget till lokala avfallsföreskrifter att publiceras för allmän granskning, vilket ger förbundets abonnenter och övriga intressenter möjlighet att inkomma med synpunkter innan slutgiltigt antagande.

Ärendet

De nuvarande föreskrifterna utgör en blandning av praktisk information, taxeformuleringar och juridiskt bindande regler. För att stärka rättssäkerheten och underlätta för allmänheten föreslås en renodling. Genom att flytta definitioner av betalningsskyldighet och kriterier för avgiftsbeläggning till de kommunala taxedokumenterna skapas en tydligare gräns mellan hur avfall ska hanteras (föreskrift) och vad det kostar (taxa).

Revideringen tar även hänsyn till:

Fastighetsnära insamling (FNI): Anpassning av regelverket för att möta kraven i den nya insamlingsstrukturen.

Samarbete mellan abonnenter: Tydligare och enklare regler för delning av kärl, vilket främjar resurseffektivitet.

Undantagshantering: Förtydligande av förutsättningarna för dispens och uppehåll i hämtning för att säkerställa en enhetlig rättstillämpning i de fyra medlemskommunerna.

Harmonisering med den nya avfallsförordningen: Den nationella lagstiftningen har preciserat krav på sortering och definitioner av avfall. För att undvika dubbelreglering och missförstånd anpassas de lokala föreskrifterna till de överordnade begreppen.

Förenklad fraktionshantering: Den nya förordningen medger ett visst lokalt utrymme för att definiera materialslag i syfte att underlätta insamlingen. Ett praktiskt exempel är hanteringen av träavfall; genom att lokalt definiera detta som en gemensam fraktion kan abonnenten sortera allt träavfall på samma ställe, oavsett om det juridiskt klassas som byggavfall, förpackning eller grovavfall. Detta förenklar hanteringen för abonnenten och optimerar logistiken vid återvinningscentralerna.

Konkrete förslag på ändringar:

För att möta nya lagkrav och förenkla förvaltningen föreslås följande specifika justeringar:

Hantering av fettavskiljare: Tydligare krav på installation, tömningsintervaller och abonnentens ansvar för att förebygga driftstörningar i det allmänna avloppsnätet.

Förtydligande av tillsynsroller: En tydlig gränsdragning mellan förbundets operativa ansvar och tillsynsrollen hos medlemskommunernas miljö- och byggnadsnämnder samt Länsstyrelsen. Detta minskar risken för dubbelarbete och osäkerhet i myndighetsutövningen.

Insamling av fosforfilter: Införande av specifika bestämmelser för hantering och hämtning av utjänta fosforfilter från enskilda avloppsanläggningar, i syfte att säkerställa ett miljöriktigt omhändertagande.

Avskaffande av månadshämtning: I och med införandet av fastighetsnära insamling (FNI) försvinner månadshämtning som alternativ. Förändringen görs för att optimera logistiken och säkerställa att hämtningsintervallerna matchar de nya sorteringsföresättningararna.

Förenklade regler för uppehåll i hämtning:

Förlängd giltighet: Ett beviljat uppehåll i hämtning av avfall eller slam föreslås gälla i upp till 5 år (idag 2 år), vilket minskar den administrativa bördan för både abonnent och förbund.

Justerade intervall: Den minsta sammanhängande perioden för att beviljas uppehåll justeras från tre till sex månader, för att bättre harmoniera med säsongsboenden och faktiska behov.

Nina Glattfelder

Förbundschef



Kommunstyrelsen

§ 67 - Svar på Samråd detaljplan Nikolai 3:306 m.fl (Södra station) i
Örebro, ärendenummer Bom 149/2026
(26/KS/112)

Ärendebeskrivning

Detaljplanen är ute på samråd mellan 1 juni 2026 till 15 september 2026 och handläggs med ett utökat planförfarande.

Örebro kommun beskriver att syftet med detaljplanen är att möjliggöra utveckling av Örebro Södra och dess funktion som järnvägsstation samt att utveckla platsen med ny bebyggelse i form av kontor, hotell och servicefunktioner kopplade till järnväg. Vidare är syftet med detaljplanen att möjliggöra en gång- och cykelpassage under järnvägen samt att utveckla befintliga grönytor och säkerställa att godsmagasinet långsiktigt bevaras och kan användas för nya funktioner.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås ge följande synpunkter.

Kommunstyrelsens behandling av ärendet

Marianne Christiansen föredrar ärendet.

Förvaltningen får i uppdrag att göra justeringar i texten enligt de synpunkter som inkommit under sammanträdet.

Sammanträdet ajourneras för paus 09:20.

Sammanträdet återupptas 09:45.

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar att ge följande synpunkter, efter att justeringar gjorts enligt vad som diskuterades under sammanträdet.

Beslutsunderlag

- Svar samråd Detaljplan Södra station
- VB: Information om samråd avseende fastigheten Nikolai 3:306 m.fl. Bom149/2026 (5/5)
- Plankarta Nikolai 3_306 Samråd Bom 149_2026
- Planbeskrivning Nikolai 3_306 Samråd Bom 149_2026
- Gestaltningprogram allmän plats Nikolai 3_306 Samråd Bom 149_2026
- Dagvatten- och skyfallsutredning Nikolai 3_306 Samråd Bom 149_2026

Paragrafen är justerad

Justerare signatur	Utdragsbestyrkande
--------------------	--------------------

Svar på Samråd detaljplan Nikolai 3:306 m.fl
(Södra station) i Örebro, ärendenummer Bom
149/2026
§ 67
26/KS/112



Förslag till svar på samråd detaljplan Nikolai 3:306 m.fl (Örebro södra) i Örebro, ärendenummer Bom 149/2026

Ärendebeskrivning

Detaljplanen är ute på samråd mellan 1 juni 2026 till 15 september 2026 och handläggs med ett utökat planförfarande.

Örebro kommun beskriver att syftet med detaljplanen är att möjliggöra utveckling av Örebro södra och dess funktion som järnvägsstation samt att utveckla platsen med ny bebyggelse i form av kontor, hotell och servicefunktioner kopplade till järnväg. Vidare är syftet med detaljplanen att möjliggöra en gång- och cykelpassage under järnvägen samt att utveckla befintliga grönytor och säkerställa att godsmagasinet långsiktigt bevaras och kan användas för nya funktioner.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås ge följande yttrande på samrådshandlingarna.

Yttrande

Under ekonomiska genomförandefrågor i planbeskrivningen, sida 42-43, beskrivs hur finansieringen ska ske för genomförandet av detaljplanen. Genomförandet av detaljplanen beräknas kosta 460 miljoner kr. Förväntade intäkter för försäljning av mark är 170 miljoner kronor. Till det finns ytterligare finansiering från länstransportplanen med 65 miljoner. Detaljplanen är inte fullt finansierad, se beskrivningar nedan.

I oktober 2024 skrevs en avsiktsförklaring mellan Trafikverket, Örebro kommun och Region Örebro län med syfte att skapa en enhetlig syn på Örebro södras utveckling och framtid och utreda och verka för en säkrare station.

Trafikverket påbörjade 2025 arbetet med en säkrare station med ombyggnationen av en ny plattformslösning med två sidoplattformar med en plattformsförbindelse, i form av en gångbro, över spåret inleddes. En sidoplattform är nu klar och den tidigare plattformsövergången över spåren stängdes den 30 maj 2026. Kommunen välkomnar arbetet med en säkrare station och den fortsatta tillgänglighetsanpassningen kring gångbron.

I den Nationella infrastrukturplanen finns inget namngivet objekt för att finansiera byggnationen av tunneln under Södra station. Tunneln kommer att vara belägen på Trafikverkets anläggning.

I länstransportplanen under potten "Samfinansiering av nationell plan" har 20 miljoner kronor avsatts för utvecklingen av Örebro södra.

Vidare finns det i potten för statlig medfinansiering avsatt 45 miljoner kronor för regionsbussarnas framkomlighet. De avsatta medlen ska möjliggöra ombyggnation av Östra Bangatan med i höjd med Södra station, se beskrivning i gestaltningsprogrammet sidan 58. Syftet är att öka regionbussar och expressbussars framkomlighet i centrala Örebro.

Hallsbergs kommun anser att ytterligare medel inte ska avsättas från Länstransportplanen för byggnation av tunneln under järnvägen eller ytterligare åtgärder inom planområdet.



Kommun anser att Örebro kommun bör avväga att skjuta på anläggandet av gångtunneln eftersom det inte finns fastlagd finansiering för den. För gående och cyklister finns möjligheten att passera järnvägen vid tunneln på Hertig Karls Allé som ligger mellan 200-300 meter norr om Södra station, oavsett vilken sida om järnvägen man vill angöra stationen.

En dagvatten- och skyfallsutredning har gjorts med bedömningar att beräkning av högsta flöde, BHF, inte är realistiskt att förhålla sig till inom detaljplaneområdet, (sidan 19 i dagvattenutredningen). Risken bedöms som väldigt låg för att området att översvämmas från vattendraget och BHF anses vara ett extremt scenario som ej ska tillämpas. Hallsbergs kommun anser Örebros ställningstagande avseende BHF är bra och relevant. Marknivåerna inom planområdet skiljer sig relativt lite och varierar mellan +27,9 m och +29,1 m. BHF är beräknat till +30,0. Ingen bestämd höjdsättning av byggnationer är fastlagda i detaljplanen, förutom höjden för transformatorer som är fastlagd till +30,0 i en planbestämmelse.

Kommunstyrelseförvaltningen

Lena Fagerlund
Kommundirektör

Marianne Christiansen
Samhällsbyggnadschef

Bilagor

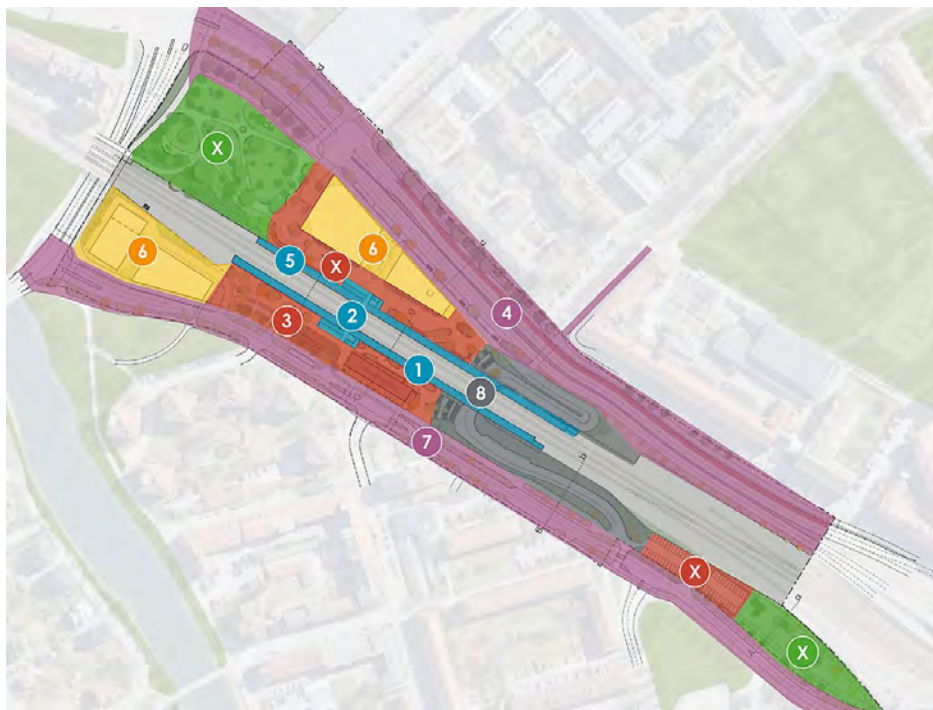
1. Yttrande samråd detaljplan
2. Underrättelse om samråd
3. Plankarta
4. Planbeskrivning
5. Gestaltningsprogram
6. Dagvatten- och skyfallsutredning Nikolai 3_306 Samråd
7. Preliminär tidplan med etappindelning



Bilaga 7 Preliminär tidplan

Ombyggnaden av Örebro Södra startade 2025 med att Trafikverket inledde byggnation av ny plattform. Platsen kommer att fortsätta utvecklas etappvis och förväntas vara klar tidigast 2035.

- **Karta över området**



I kartbilden finns de olika insatserna i området numrerat, och du kan läsa mer om dem under respektive årtal och nummer. Du kan klicka på kartbilden för att förstora den.

- **2026**
 - Detaljplan på samråd, granskning
 - 1. Trafikverket bygger ny plattform
- **2027**
 - Detaljplan på granskning och får laga kraft
 - 2. Prel. Trafikverket installerar hissar till bron
 - 3. Västra stationstorget och Godsmagasinet byggs om
- **2028**
 - 3. Fortsatt arbete Västra stationstorget och Godsmagasinet
 - 4. Östra Bangatan/Södra Allén byggs om
 - 5. Prel. Trafikverket bygger om Östra plattformen
 - 6. Markanvisning av byggrätter



- **2029–2035 (tidigast)**
- 7. Svartå Bangata byggs om (prel. 2031)
- 8. Ny gång- och cykelpassage under järnvägen byggs (prel. 2030–2033)
- **X. Ej tidsatta**
- Byggnation av pendlarparparkering och skyfallsdamm.
- Ombyggnation av Eugénparken.
- Byggnation av Östra Stationstorget/Eugénplatsen.
- Färdigställanden kommer ske i takt med att delprojekt färdigställs.

Underrättelse om samråd

Detaljplan för fastigheten Nikolai 3:306 m.fl. (Örebro Södra) med tillhörande strategisk miljöbedömning

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen har upprättat förslag till detaljplan för ovanstående detaljplan. Samrådets syfte är att informera om pågående planarbete och samtidigt ge berörda möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget.

Detaljplanen är nu ute på samråd mellan **1 juni 2026** till **15 september 2026**.

En medborgardialog om utvecklingen av stationen kommer äga rum vid stationshuset den 1 juni mellan kl. 9:30-16.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utveckling av Örebro Södra och dess funktion som järnvägsstation samt att utveckla platsen med ny bebyggelse i form av kontor, hotell och servicefunktioner kopplade till järnväg. Vidare är syftet med detaljplanen att möjliggöra en gång- och cykelpassage under järnvägen samt att utveckla befintliga grönytor och säkerställa att godsmagasinet långsiktigt bevaras och kan användas för nya funktioner.

Planområdet ligger vid järnvägsstationen Örebro Södra i centrala Örebro. Planområdet berör järnvägsområdet runt stationen, Eugenparken, parkeringsytor på västra sidan järnvägen samt delar av Svartå Bangatan och Östra Bangatan.

Detaljplanen handläggs med utökat planförfarande och detaljplanen stämmer med översiktsplanen. En undersökning av betydande miljöpåverkan har gjorts och genomförandet av detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan utifrån påverkan på riksintresse för kulturmiljövården, Centrala Örebro samt kulturvården och stadsbilskaraktär. En strategisk miljöbedömning har därför tagits fram under planprocessen som det också är möjligt att lämna synpunkter på.

Handlingarna finns tillgängliga digitalt på:

- <http://www.orebro.se/detaljplan>
- Servicecenter, Näbbtorgsgatan 10

Kontakta handläggaren om du vill få fysiska handlingar skickade till dig.

Synpunkter på detaljplanen och/eller strategisk miljöbedömning ska framföras skriftligt och skickas in på något av nedanstående sätt:

- E-tjänst på detaljplanens sida på orebro.se/detaljplan
- Mejl till byggochmiljonamnden@orebro.se
- Brev till Bygg- och miljönämnden, Box 33400, 701 35 Örebro

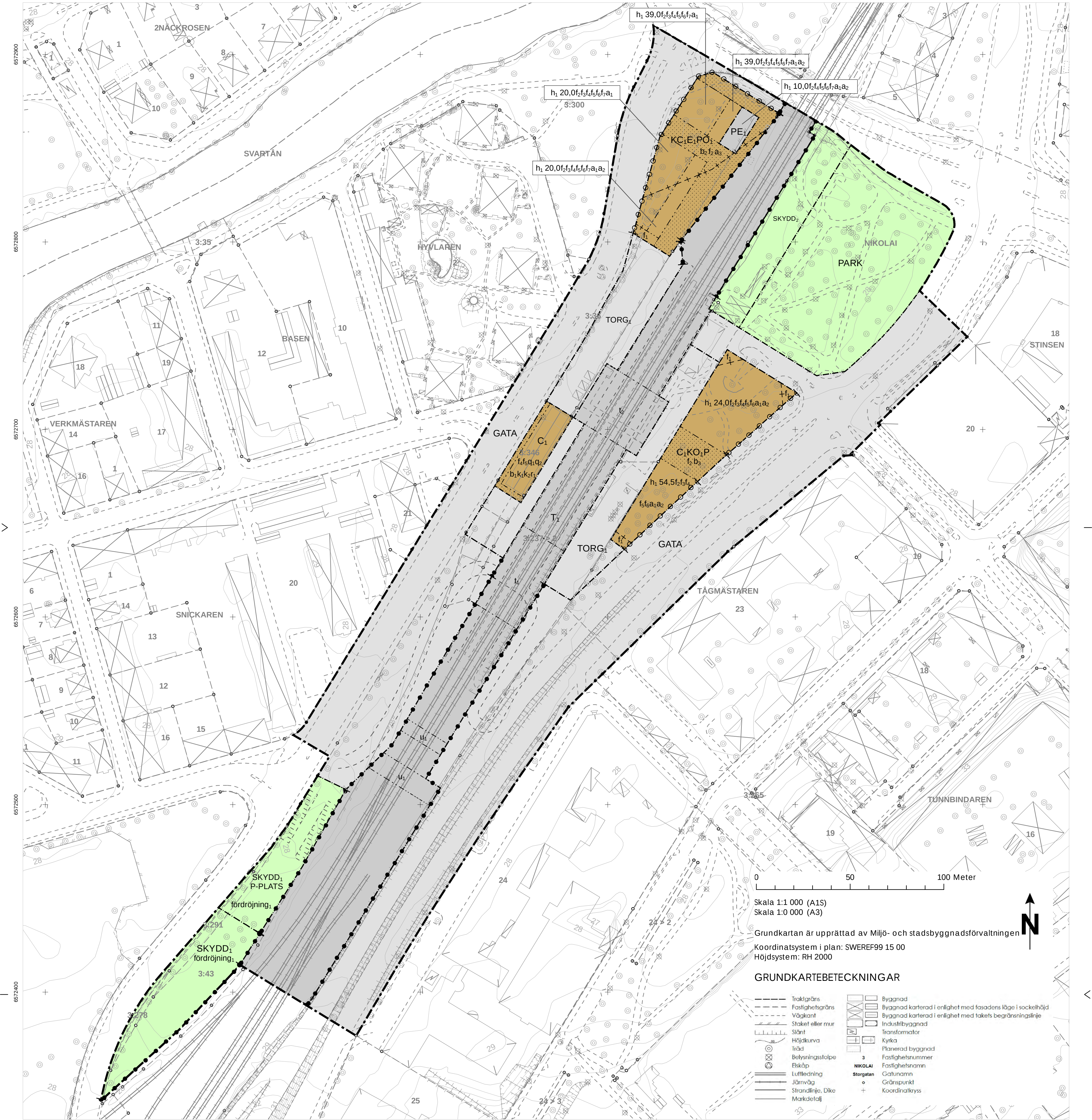
Synpunkter på planförslaget ska lämnas senast den **15 september 2026**.

Den som inte framfört skriftliga synpunkter senast under granskningstiden kan förlora rätten att senare överklaga beslutet att anta detaljplanen. Uppge ditt namn, fastighet och ärendenummer **Bom 149/2026** i skrivelsen.

Upplysningar om detaljplanen lämnas av:

- Planarkitekt Philip Cedergren tel. 019-21 13 46, philip.cedergren@orebro.se
- Enhetschef Hanna Bäckgren, tel. 019-21 13 75, hanna.backgren@orebro.se

*Inkomna synpunkter läggs till ärendet och blir allmän handling. Dina personuppgifter kan komma att lagras hos Örebro kommun. Du kan läsa mer om hur Örebro kommun behandlar personuppgifter på orebro.se och sidan *Behandling av personuppgifter*.*



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom all kvartersmark eller all allmän plats eller allt vattenområde på plankartan.

GRÄNSLINJER

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- Sekundär eigenskapsgräns
- Sammanfallande eigenskapsgränser

ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS

- GATA: Gata
- PARK: Park
- P-PLATS: Parkering
- SKYDD1: Översvämningsyta
- SKYDD2: Område som skyddas mot olyckor och störning
- TORG1: Stationsområde

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

- C1: Centrum som endast omfattar handel och service
- K: Kontor
- E1: Transformatorstation
- T1: Järnväg

- P: Parkering
- O1: Hotell

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS

Stängsel, utfart och annan utgång

- Stängsel ska finnas.

Utformning av allmän plats

fördrojning1 Fördrojningsmagasin för skyfall och dagvatten
Dagvattenfördrojning med en total volym av minst 447 kubikmeter ska anordnas inom allmän plats

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Begränsning av markens utnyttjande

Marken får inte förses med byggnad.

Höjd på byggnadsverk

h1 0,0 Högsta nockhöjd är angivet värde i meter.

Markreservat för allmännyttiga ändamål

- u1 Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar.
- t1 Markreservat för tunnel avseende allmännyttig gång- och cykeltrafik
- t2 Markreservat för bro för allmännyttig gång- och cykeltrafik

Utformning

f1 Lägsta frihöjd 4,7 meter. Avgränsas med sekundär eigenskapsgräns.

f2

f3

f4

f5

f6

f7

f8

f9

f10

f11

f12

f13

f14

f15

f16

f17

f18

f19

f20

f21

f22

Marken får underbyggas med underjordiskt garage eller källare
Utrymmen på tak får uppföras 3 meter över högsta nockhöjd. Dessa ska utföras indragna med minst 6 meter från takfot och med en största yta av 200 kvadratmeter för att minimera utrymmens synlighet från gata.

Samtliga ytor där människor vistas stadigvarande ska ha tillgång till en utrymningsväg som mynnar bort från järnvägen
Luftintag för ventilation ska placeras inom skyddat utrymme på tak eller fasad som är vänd bort från järnvägsområdet.

Fasad mot järnvägsspår på första radens bebyggelse från farligt godsled ska utföras med obrännbart material. Entréer ska vändas bort från järnvägen. Sekundära entréer mot järnvägen tillåts dock för resandefunktioner samt för byggnadens servicefunktioner.

Byggnader ska utföras med hög arkitektonisk kvalitet

Villkor för startbesked

a1

a2

Startbesked får inte ges för väsentlig ändring av markens användning förän markförordning har ägarens till en för ändamålet lämplig nivå.

Startbesked får inte ges för ändrad markanvändning förän antingen ett skydd som står emot ett urspårat tåg från inliggande järnvägsområde har upprättats eller genom att gavlär och fasad på tillkommande bebyggelse närmast spårområdet uppförs med en påkörningsskyddad konstruktion till en höjd av minst 4,7 meter.

Skydd av kulturvärden

q1

q2

Äldre träfönster ska bevaras exteriört och får endast ersättas av nya med motsvarande utformning, upphängningssätt, kulör och material vid skada eller om deras tekniska skick kräver det.

Sockel i granit ska bevaras exteriört. Vid reparation och underhåll ska natursten motsvara befintlig.

Upphävande av strandskydd

a3 Strandskyddet är upphävt. Avgränsas med sekundär eigenskapsgräns

Utförande

b1

b2

b3

Dagvattenfördrojning med en total volym av minst 13 kubikmeter ska anordnas inom användningsområdet.

Dagvattenfördrojning med en total volym av minst 24 kubikmeter ska anordnas inom användningsområdet.

Dagvattenfördrojning med en total volym av minst 35 kubikmeter ska anordnas inom användningsområdet.

Transformatorstation ska utföras så att naturligt översvämmade vatten upp till +30 meter över nollplanet inte skadar dess funktion

Varsamhet

k1

k2

Byggnadens karaktär ska bibehållas utifrån volym, takform, fönstersättning, material- och kulörval samt detaljeringsgrad

Befintliga portöppningar får förses med glaspartier vid behov av ytterligare ljusinsläpp

Rivningsförbud

r1

Byggnad får inte rivras.

GENOMFÖRANDETID

Genomförandetiden är 5 år över hela planområdet och börjar gälla fr.o.m. laga kraft datum.

ILLUSTRATIONER

- Illustrationslinje - Streckad
- Illustrationslinje - Heldragen
- Illustrationsyta

Skala 1:1 000 (A1S)
Skala 1:0 000 (A3)

Grundkartan är upprättad av Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen

Koordinatsystem i plan: SWEREF99 15 00
Höjdsystem: RH 2000

GRUNDKARTEBETECKNINGAR

- Traktgräns
- Fastighetsgräns
- Vägkant
- Staket eller mur
- Slänt
- Höjdkurva
- Träd
- Belysningsstolpe
- Fiskåp
- Luftledning
- Järnväg
- Strandlinje, Dike
- Markdetalj
- Byggnad
- Byggnad karterad i enlighet med fasadens läge i sockelhöjd
- Byggnad karterad i enlighet med takets begränsningslinje
- Industribyggnad
- Transformator
- Kyrka
- Planerad byggnad
- Fastighetsnummer
- Fastighetsnamn
- Gatunamn
- Gränspunkt
- Koordinatkräns

Detaljplan för fastigheten Nikolai 3:306 m.fl. (Örebro Södra)

Örnsro/Söder, Örebro kommun



Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen
Örebro kommun

SAMRÅDSHANDLING
Standardförfarande
Upprättad: 2026-05-20

Hanna Bäckgren
Enhetschef detaljplan

Philip Cedergren
Planarkitekt

Samrådstitid:
2026-06-01 till 2026-09-15
Granskningstid:
0000-00-00 till 0000-00-00
Antagen av BMN:
0000-00-00
Laga kraft:
0000-00-00

Dnr nr: Bom 149/2026
Akt nr: [1880K-P20xx/xxx]

SAMRÅDSHANDLING



Planbeskrivning

Detaljplan för fastigheten Nikolai 3:306 m.fl. (Örebro Södra) Örnsro/Söder

Samrådstitid: 1 juni 2026 – 15 september 2026

Granskningstid: dag mån år – dag mån år

Antagen av Bygg- och miljönämnden: dag mån år

Laga kraft: dag mån år

Utökat planförfarande

Philip Cedergren

E-post: philip.cedergren@orebro.se

Innehållsförteckning

Planens bakgrund	6
Planens syfte	6
Beskrivning av detaljplanen	6
Läge	6
Genomförandetid	7
Detaljplanens huvuddrag	7
Allmän plats.....	9
Kvartersmark.....	18
Motiv till detaljplanens regleringar	28
Användning av allmän plats.....	28
Användning av kvartersmark	29
Egenskapsbestämmelser för allmän plats.....	30
Egenskapsbestämmelser för kvartersmark.....	31
Genomförandefrågor.....	38
Organisatoriska frågor.....	38
Markägoförhållanden	39
Mark- och utrymmesförvärv	40
Fastighetsrättsliga frågor.....	40
Tekniska frågor	41
Ekonomiska frågor	42
Kulturvärden	43
Prövning enligt annan lagstiftning	44
Planeringsförutsättningar	45
Övergripande ställningstaganden	45
Kommunala ställningstaganden.....	45
Regionala	52
Riksintressen	52
Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken.....	53
Miljökvalitetsnormer.....	53
Miljö	54
Hälsa och säkerhet.....	57
Geotekniska förhållanden	63
Hydrologiska förhållanden.....	64
Kulturmiljö	64

Fysisk miljö	68
Sociala faktorer.....	72
Teknisk försörjning.....	73
Trafik.....	73
Konsekvenser	76
Fastigheter och rättigheter.....	76
Natur	76
Miljö	78
Miljökvalitetsnormer.....	83
Hälsa och säkerhet.....	83
Kulturmiljö	90
Sociala faktorer.....	90
Riksentressen.....	91
Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken.....	93

Vad är en detaljplan?

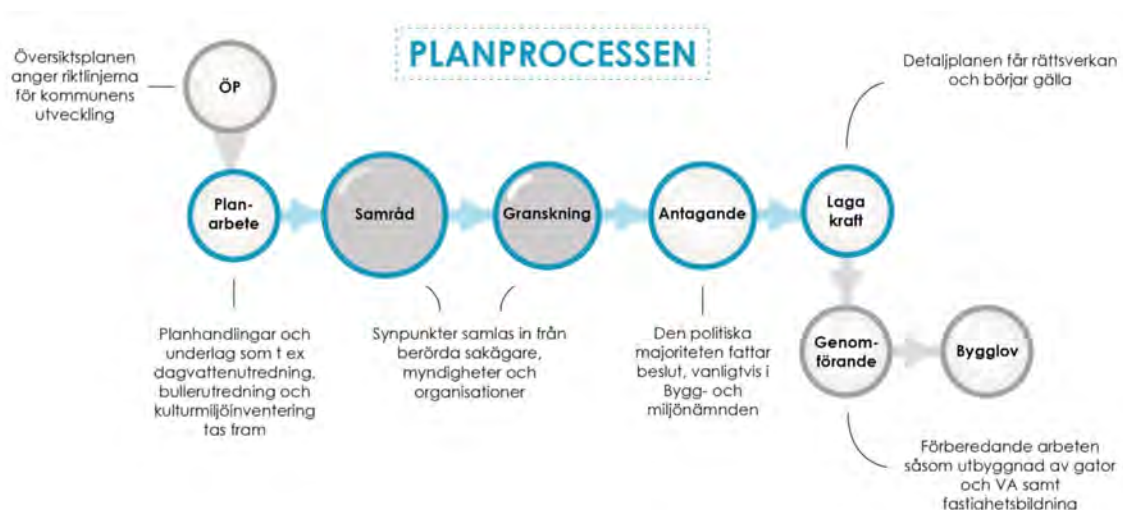
En detaljplan regleras av Plan- och bygglagen (PBL) och omfattar oftast ett större kvarter eller några fastigheter. Detaljplanen är ett juridiskt bindande dokument som syftar till att göra avvägningar mellan olika intressen och ta ställning till hur ett område ska användas. Detaljplanen kan till exempel reglera om marken ska användas till bostäder, industri eller parkmark men också var gator ska anläggas, hur höga byggnaderna får vara och hur mycket av fastigheten som får bebyggas.

Processen för att ta fram en detaljplan skiljer sig åt beroende på vilket förfarande som används: standardförfarande, begränsat förfarande eller utökat förfarande. Det vanligaste är standardförfarandet där planen går ut på *samråd* och *granskning* innan den antas av Bygg- och miljönämnden. Vid ett begränsat förfarande genomförs ingen granskning. Vid ett utökat förfarande tillkommer fler krav på bl.a. hur planarbetet ska kommuniceras till allmänheten och hur lång granskningstiden ska vara.

Tiden för att ta fram en detaljplan varierar från fall till fall men brukar ta ungefär ett år. Under planprocessen tas förslag till planhandlingar fram och ibland även olika utredningar. Vid *samråd* och *granskning* får medborgare och övriga intressenter såsom kommunala förvaltningar, statliga myndigheter, fastighetsägare, organisationer m.fl. möjlighet att studera planhandlingarna och lämna synpunkter. Synpunkterna tas sedan med som underlag i det fortsatta planarbetet.

Detaljplanprocessen - Standardförfarande

Plan- och bygglagen PBL (2010:900)



Den här detaljplanen genomförs med utökat planförfarande.

Utökat planförfarande används när en föreslagen detaljplan har ett allmänt intresse, kan komma att medföra miljöpåverkan eller strider mot den kommunala översiktsplanen.

Arbetet med denna detaljplanen påbörjades 2026-04-08. Vid planläggningen har Plan- och bygglagen (2010:900) tillämpats med ändringar till och med SFS 2025:1079 samt Boverkets allmänna råd BFS 2020:5.

Handlingar

Planhandlingen omfattar:

- plankarta i skala 1:1000 med planbestämmelser
- denna planbeskrivning med illustrationer
- samrådsredogörelse (*efter samråd*)
- granskningsutlåtande (*efter granskning*)
- fastighetsförteckning *
- undersökning om betydande miljöpåverkan
- bilagor:

Bilaga 1 – Miljökonsekvensbeskrivning, Norconsult, 2026-04-15

Bilaga 2 – Dagvatten- och skyfallsutredning för DP Nicolai 3:306 m.fl., DHI Sverige AB, 2026-02-11

Bilaga 3 – Riskanalys Örebro södra, Brandskyddslaget, 2026-04-22

Bilaga 4 – Illustrationsplan, Tengbom, 2026-04-29

Bilaga 5 – Gestaltningsprogram allmän plats Örebro Södra, Tengbom, 2026-04-29

Bilaga 6 – Historisk förundersökning av Nikolai 3:237 m.fl., Structor miljöteknik AB, 2016-08-15

Bilaga 7 – Översiktlig miljöteknisk markundersökning, Structor miljöteknik AB, 2017-06-08

Bilaga 8 – Översiktlig miljöteknisk markundersökning inför detaljplan, Structor miljöteknik AB, 2026-01-30

Bilaga 9 – Projekterings PM geoteknik och Markteknisk undersökningsrapport Geoteknik (MUR), Ramböll Sverige AB, 2016-08-29

*Fastighetsförteckning lämnas ut av kommunen vid begäran.

Planens bakgrund

Arbetet med planläggning av Örebro Södra inletts 2015 och ett planförslag samråddes under hösten 2019. På grund av svårigheter att få ihop genomförandekalkylen och att tidsaspekten mellan Trafikverkets och kommunens investerings/planeringsprocesser inte matchade, har arbetet i princip varit vilande sedan dess. Under 2024 återupptogs arbetet med detaljplanen. Som en del av kommunens åtagande i den avsiktsförklaring som tecknades mellan Kommunen, Trafikverket och Region Örebro Län, vars syfte var att samverka i frågor rörande:

- Utveckla området omkring Örebro Södra i enlighet med kommunens planerade detaljplan med tillhörande gång- och cykeltunnel under järnvägen
- Utreda och verka för en säkrare station
- Skapa en enhetlig syn på Örebro södras utveckling och framtid

2025 påbörjade Trafikverket sin del i arbetet med en säkrare station då ombyggnationen av en ny plattformslösning med två sidoplattformar med plattformsförbindelse över spåret inleddes.

Under tiden som planuppdraget har varit vilande har bland annat regelverk och lagstiftning ändrats och uppdraget har därför startats om för att kunna hanteras utifrån dagens förutsättningar.

Planens syfte

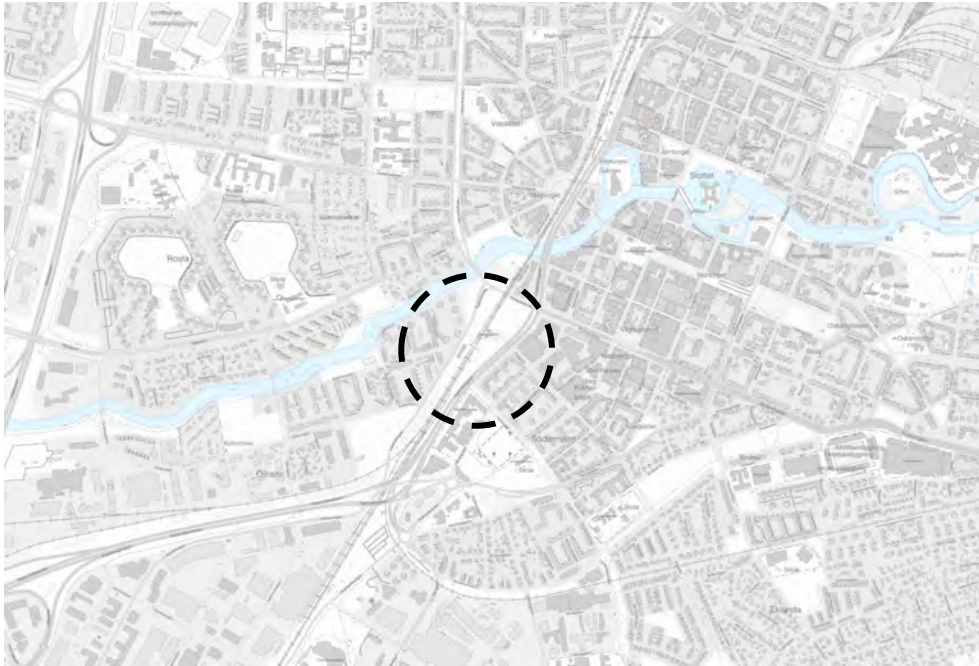
Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utveckling av Örebro Södra och dess funktion som järnvägsstation samt att utveckla platsen med ny bebyggelse i form av kontor, hotell och servicefunktioner kopplade till järnväg.

Vidare är syftet med detaljplanen att möjliggöra en gång- och cykelpassage under järnvägen samt att utveckla befintliga grönytor och säkerställa att godsmagasinet långsiktigt bevaras och kan användas för nya funktioner.

Beskrivning av detaljplanen

Läge

Planområdet omfattar ca 8 ha och ligger vid järnvägsstationen Örebro Södra i centrala Örebro. Planområdet berör järnvägsområdet runt stationen, Eugenparken, parkeringsytor på västra sidan järnvägen samt delar av Svartå Bangatan och Östra Bangatan.



Planområdet schematiskt markerad med svartstreckad cirkel.

Genomförandetid

Planen föreslås få en genomförandetid om 60 månader (5 år) från den tidpunkt då planen får laga kraft.

Detaljplanens huvuddrag

Inom planområdet ligger Trafikverkets järnväg med tillhörande infrastruktur. Örebro kommun, Trafikverket och Region Örebro län samarbetar för att utveckla området kring Örebro Södra för att skapa en säker, attraktiv och urban pendelstation (TORG₁). Under hösten 2025 påbörjade Trafikverket arbetet med en ny plattformslösning, vilket bland annat innefattar en ny sidoplattform på den västra sidan av stationen samt att gångbron över spåret ska kompletteras med hissar. Det pågår även ett gemensamt arbete mellan kommunen och Trafikverket för att möjliggöra en ny gång- och cykelpassage under järnvägen vilket regleras genom en bestämmelse som anger *Markreservat för tunnel avseende allmännyttig gång- och cykeltrafik* (t₁). Genom en gång- och cykelpassage under järnvägen skapas en permanent möjlighet att passera området i öst-västlig riktning och minska den barriäreffekt som spåren utgör. Denna passage är dock ännu inte beslutad, men utgör en viktig del av utvecklingsinriktningen för området.

Utveckling av platsen kring Örebro Södra bygger på möjliggörandet av nya byggrätter för kontor (K), hotell (O₁), kompletterande servicefunktioner (C₁) samt parkeringsmöjligheter (P) på respektive sida järnvägsområdet. De nya byggnaderna är tänkta att uppföras till en höjd på mellan tre och 14 våningar och ska utföras med en hög arkitektonisk kvalitet som motsvarar byggnadernas centrala och viktiga placering i staden och deras funktion som markörer för platsen (f₇). En övergripande ambition med detaljplanen är att tillgängliggöra området och öka attraktiviteten. Markytor

närmast järnvägsområdet föreslås användas som resenärsytor med hämta/lämna funktion, bilparkering och cykelparkering, entrézon till plattformarna fram till den dagen då Trafikverket prioriterar att genomföra en större ombyggnation av spårområdet. Befintligt godsmagasin föreslås bevaras på platsen och kan rustas upp och tillgängliggöras för att tillsvidare inrymma stationsfunktioner i form av väntsal, cykelparkering och servicefunktioner kopplat till stationsområdet.

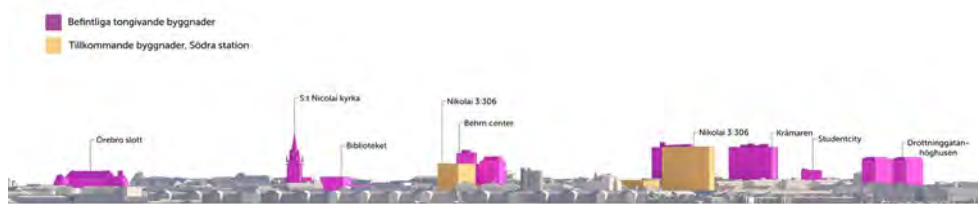
En förutsättning för att omvandla platsen är att det befintliga stationshuset rivs för att ge plats åt nya byggnader men även för att möjliggöra standardhöjning av Trafikverkets östra plattform. Av samma anledning minskas den södra delen av Eugenparken. Två nya byggrätter tillskapas även på västra sidan utmed Svartå Bangata och med exponerat läge från Hertig Karls allé. I en del av den nordvästra byggrätten är tanken att ett mobilitetshus i upp till tre våningar kan inrymmas (P).

Som en del i projektet ingår även att Östra Bangatan och Svartå Bangata görs mer stadsmässiga med planteringar, nya gång- och cykelbanor, passager och busshållplatser. (GATA). Eugénparkens norra del (PARK) bevaras och ska utvecklas som en del av det resterande stadionområdet.

I planområdets södra del planeras en pendlarparkering (P-PLATS) samt yta för att hantera skyfall och dagvatten (SKYDD₁).



Flygbild mot söder som visar detaljplanens föreslagna byggrätter samt föreslagna utformning av stationsområdet. Byggnadsvolymerna är endast skisser och visar en möjlig utformning. Källa: Tengbom.



Bilden visar detaljplanens byggrätter markerade som gula volymer i förhållande till andra högre byggnader i staden. Källa: Norconsult.

Allmän plats

Mark och vegetation

Nya gatuträd ska planteras längs Östra Bangatan och Svartå Bangata i samband med att gatorna byggs om. Inom de ytor som planläggs för skyfallshantering och för att säkerställa tillräckligt säkerhetsavstånd från järnvägen kommer träd både att ny- och återplanteras.

I planområdets sydvästra spets finns en lågpunkt och en större fördröjningsyta för skyfallsvatten vilket regleras genom en bestämmelse om översvämningssyta (SKYDD₁). Lågpunkten innehåller en torrdammlösning med syfte att skapa en yta för vattnet att stå under ett skyfall och säkerställer att inte fastigheter nedströms påverkas negativt av ökande flöden. Vid extrema väderhändelser, 100-årsregn, ska dammen klara att däckas till ett vattendjup upp till 90 cm vilket motsvarar ca 3000 kubikmeter vatten. Dammbotten ska ligga ovanför grundvattennivån och föreslås ha höjden +27,0 meter. Dammens slänter varierar mellan lutning 1:3 och 1:6, beroende på möjlig utbredning med hänsyn till spårområdet.

I anslutning till torrdammen föreslås en långtidsparkering (P-PLATS). Vid ett 100-års regn tillåts parkeringen att svämma över till ett maximalt vattendjup på 0,2 meter.



Sektion som visar Svartå Bangata, den föreslagna torrdammen och delar av spårområdet. Källa: Tengbom.

Park

Planförslaget innebär att delar av Eugénparken söder om stationshuset bebyggs med ny kontors, hotell- och verksamhetsbebyggelse. Ytorna bedöms dock inte utgöra de mest värdefulla eller nyttjade delarna av parken. I samband med detaljplanens genomförande föreslås upprustning och omvandling av kvarvarande delar av Eugénparken som syftar till att höja parkens kvalitet, värden och användning för att kompensera för de negativa effekter som byggandet på befintliga grönytor medför. Parkområdet regleras genom en bestämmelse som anger park (PARK).

När parken utvecklas ska de kulturvärden och de strukturer liksom träd som kvarstår från parkens tillkomstperiod vid sekelskiftet 1900 utgöra utgångspunkt och tillvaratas som en tillgång. Att stärka parken utifrån ursprunget som en järnvägsarkitektur är ett sätt att kompensera för de kulturvärden som försvinner när den ursprungliga bebyggelsen i stationsmiljön rivs.

Tengbom har på uppdrag av Örebro kommun tagit fram ett gestaltningsprogram, se bilaga 5. Syftet med uppdraget var bland annat att ta fram underlag för gestaltning av allmän plats som kan utgöra grund i det fortsatta planarbetet och framtida projektering. Utgångspunkten har varit att utveckla vistelsevärden med upplevelser, rekreation och aktiviteter för både resenärer och nya målgrupper. Förslaget lägger också fokus på rörelseflöden med förtydligade stråk genom parken och mer annonserade entréer. Parkens ytor delas in i ett antal olika zoner med en central ”aktiv” yta i parkens mitt och mer skyddade och lugna ytor längre in mot spårområdet.

En mindre del av Eugénparkens sträckning mot Östra Bangatan behöver även tas i anspråk för gatans ändamål, på denna sträckning kan befintliga träd i parken behöva tas ned. Befintliga träd i parken föreslås i övrigt i största möjliga utsträckning bevaras. Mot Östra Bangatan föreslås parken förses med bullerskydd i form av en låg mur som bidrar till en bättre ljudmiljö.

Närmast järnvägsområdet föreslås parken förses med en bullerdämpande vall med låga, överblickbara planteringar vilket skapar ökade parkkvaliteter med buller och mer grönska. Ytan där störningsskyddande åtgärder kan utföras regleras genom en bestämmelse som anger område som skyddas mot olyckor och störning (SKYDD₂). Inom området kommer en utformning av parken som ej lockar till stadigvarande vistelse att genomföras.

Torg och stationsområde

Nya torgplatser föreslås på både västra och östra sidan av stationen. Dessa ytor regleras genom en bestämmelse som anger stationsområde (TORG₁). Syftet med torget är att skapa ett attraktivt och fungerande stationsområde där smidiga byten mellan olika trafikslag står i fokus. Torgytorna kommer primärt att utformas för att ge plats åt resandefunktioner, däribland angöring (hämta/lämna ytor) parkering för såväl bil och cykel och ska fungera som gångytor mellan stationsområdets olika funktioner och intilliggande infrastruktur. Torget blir också en viktig del för de nya byggrätterna som kommer angränsa till dessa.

I gestaltningsprogrammet för allmän plats presenteras ett förslag på hur torgytorna kan utformas och gestaltas. Torgplatserna föreslås få en enhetlig markbeläggning och tydlig utformning som bildar en harmonisk bas och bidrar till att ge stationen en egen identitet. Grönska blir ett genomgående tema för hela stationsområdet som knyter samman de mer hårdgjorda platserna med Eugénparken. De tillförda gröna värdena inom stationsområdet och dess närmiljö blir även ett sätt att kompensera för den parkmark som försvinner i och med planförslaget.

Stationstorgen utformas med stort säkerhetsfokus. Inom 25 meter från spårmitten kommer en utformning som inte bjuder in till stadigvarande vistelse att appliceras. Det innebär t.ex. att de på dessa ytor inte kommer finnas sittplatser i grupp,

uteserveringar eller liknande utformning som drar till sig samlingar av människor (scener, utegym eller dyl). En nivåskillnad mellan Torgytan och plattformarna för att undvika att fordon oavsiktligt kommer ut på spåret är ett annat exempel på säkerhetsfokus som kommer tillämpas tillsammans med naturliga barriärer i form bl.a. av planteringar



Utsnitt från förslaget för hur stationsområdet kan utformas med markbeläggning och gröna inslag.
Källa: Tengbom.

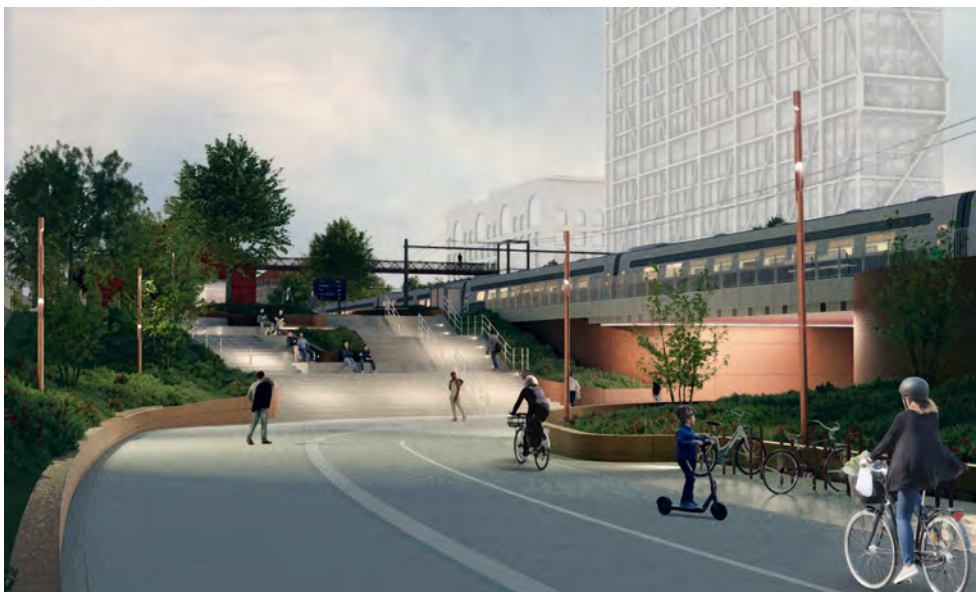
Gator och trafik

Vägområdena regleras genom en bestämmelse som anger gata (GATA) och omfattar ytor för bil samt gång- och cykeltrafik.

Gång- och cykel

Cyklennätet kopplas samman och leds bl.a. in i stationsområdet via nya passager vid korsning mot Södra Allén i öster och Ånstagatan i väster. Passagen vid Idrottsvägen flyttas något norrut för att möta den föreslagna gång- och cykelpassagen. Nya gång- och cykelbanor anläggs på Östra Bangatans Västra sida och Svartå Bangatans Östra sida för att tillgängliggöra stationsområdet.

Den föreslagna passagen under järnvägen blir en viktig länk i öst-västlig riktning för stadsdelarna kring Örebro Södra. För att uppnå god komfort och en trygg miljö krävs att passagen är cirka fyra meter under spårområdet. Detta medför långa ramper för att säkerställa tillgängliga lutningar om högst fem procent och med mellanliggande vilplan. Under järnvägsbron är passagen 26,5 meter lång. Vid passagens mynningar under bron har markytan utvidgats mot de föreslagna trapporna och radien gjorts vidare för att få ner mer ljus till platsen och in under passagen. Föreslagen bredd är 11,5 meter, fördelat på fem meters gångbana, 5,5 meter cykelbana och 0,5 meter säkerhetszon mot passagens sidor.



Bilden visar den föreslagna gång- och cykelpassagen sett från Svartå Bangata. Byggnadsvolymer i bakgrunden är endast skisser och visar en möjlig utformning som detaljplanen möjliggör. Källa: Tengbom.



Utsnitt från förslaget för hur stationsområdet och ramper till gång- och cykelpassagen kan utformas. Källa: Tengbom.

Totalt föreslås ca 470 cykelparkeringar inom stationsområdet. 50 % av dessa ska placeras under tak, längs med fasader eller möbleringszoner mot cykelstråken. Norr om godsmagasinet föreslås en cykelparkering med tak. Cykelparkering i form av cykelgarage kommer även finnas tillgängligt som en del av godsmagasinet som kompletterar utbudet med ytterligare ca 100 platser.

Östra Bangatan

Östra Bangatan föreslås omvandlas till en funktionell och grön, välkomnande entrégata till staden. Gatan bedöms även i framtiden ha en stor mängd biltrafik som utformningen behöver kunna hantera. I förslaget har gatan anpassats för att inrymma flera nya funktioner och samtidigt kunna hantera förväntade eller framtida

trafikmängder.

Gatan föreslås göras om till två separata körfält i vardera riktning och mittrefug. Kapaciteten kommer att bibehållas men gatans barriäreffekter minskas med ny passage, 3,25 meter breda körfält, samt ökad prioritering av gång- och cykeltrafikanter och buss, med separat busskörfält på delar av sträckan. Sektionens bredd varierar och även marknivåerna, varav den västra sidan planeras lägre än den östra som en klimatanpassningsåtgärd för att kunna hantera skyfall. Östra Bangatans utformning anpassas efter ytbehovet för ramperna till den föreslagna gång- och cykelpassagen.

Busshållplatserna anpassas för att kunna hantera en ökad mängd resenärer med kollektivtrafiken och möjliggöra specifika hållplatslägen till olika busslinjer. Ett busskörfält anläggs i riktning mot centrum för att spara tid för bussarna. Analyser visar att busskörfältet gör stor nytta för restiden i rusningstid in mot centrum.

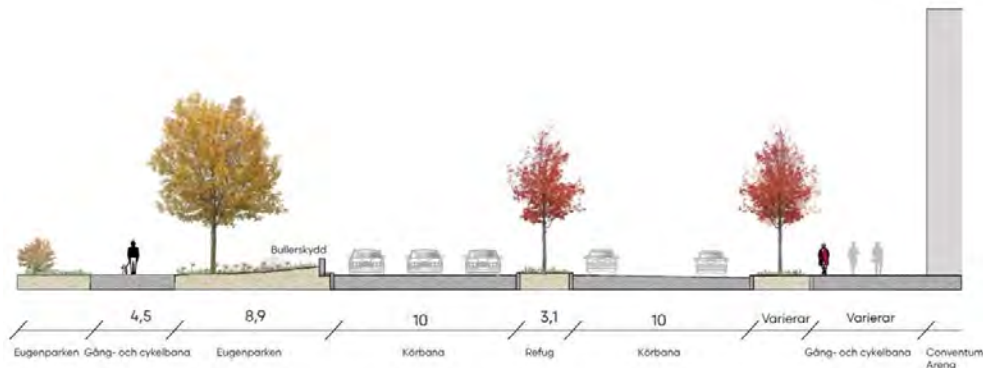
Östra Bangatan klimatanpassas för att bättre kunna hantera skyfall och dagvatten. Detaljer kring detta bestäms i projekteringen men det handlar dels om höjdsättning av gatan och hur den lutar, dels om att anlägga planteringar som fördröjer dagvatten, samt andra åtgärder för att säkerställa att framkomligheten för bl.a. räddningstjänsten bibehålls under kraftiga regn. Träd och planteringar kommer anläggas längsmed Östra Bangatan för att få in grönska i den nya sektionen. Förslaget är att dessa planteras som en buffert mellan biltrafik och gång- och cykeltrafiken för att både fungera som en skyddszon mellan dessa men även för att bidra till skugga under varma sommardagar.

Gång- och cykelvägar byggs för att möjliggöra säker transport för oskyddade trafikanter. En ny passage för gång- och cykel föreslås i korsningen med Södra Allén vid Virginska skolan och ansluter i väst till den nya gång- och cykelpassagen under järnvägen. Denna passage föreslås bli signalreglerad för att skapa en säker trafikmiljö.



Föreslagen sektion Östra Bangatan, vy mot nordost med tillkommande byggrätt till vänster i bild.

Källa: Tengbom.



Föreslagen sektion Östra Bangatan med Eugenparken till vänster. Källa: Tengbom.

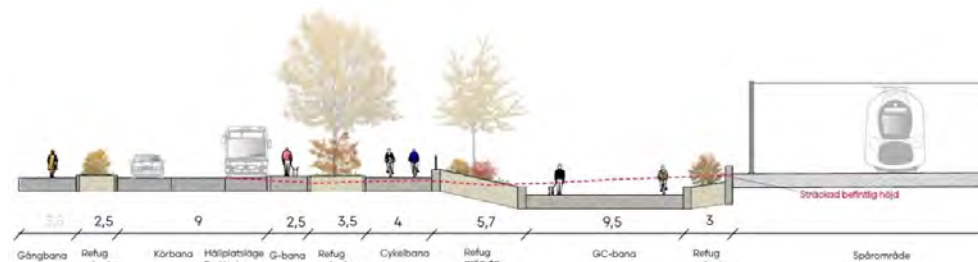
Svartå Bangata

Svartå Bangatan förväntas få en något ökad trafikmängd jämfört med dagsläget. Gatan föreslås även i framtiden att få ett körfält i vardera riktning, men gång- och cykeltrafiken kommer separeras från biltrafiken. Gångbana kommer finnas på båda sidor av gatan medan cykeltrafiken får sin plats på gatans östra sida för att koppla samman stråket med den nya järnvägspassagen och Stationsområdet. Med separering mellan trafikslagen och breddade planteringsytor mellan körbana och de nya gång- och cykelbanorna kommer trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna längs gatan att öka.

Från gatan nås även en ny hämta/lämna slinga som föreslås ligga inne på Torget/stationsområdet norr om godsmagasinet. Bil- och cykelparkering finns både i anslutning till denna hämta/lämna slingan men även i söder vid översvämningssytan.

En del av de trafikalkrande funktionerna som t.ex. taxi flyttas från stationens östra sida. Förutom taxi kommer ersättningstrafik och övrig busstrafik i framtiden angöra längs Svartå Bangata. Två platser i vardera riktningen planeras för att tillgodose detta behov och lokaliseras mellan Idrottsvägen och Ånstagatan. Stadsbusslinje 4 som idag trafikerar gatan kommer göra det ett par år till, men i framtiden är planen att denna linje slutar trafikera sträckan.

Svartå Bangatans korsning med Hertig Karls Allé föreslås att byggas om och en ny passage för gång- och cykel föreslås i riktning mot Västaparken.



*Föreslagen sektion Svartå Bangata med rampen ner mot ny passage under järnvägen, vy mot nordväst.
Källa: Tengbom.*

Eugénplatsen

Eugénplatsen kommer enligt förslaget fortsatt vara en allmän gata som avslutas i en vändplats. Eugénplatsen kommer främst att fungera som en angöringsyta för byggrätternas behov men kommer även utgöra en sekundär ansöringsyta vid stationen och åtkomst till stationsområdet.

Eugénplatsen planeras att utformas som ett låghastighetsområde och är tänkt att fungera som en förlängning av stationsområdets torgtor där människor på väg till/från stationen ska kunna röra sig fritt i ett lugnt trafiktempo. Biltrafiken styrs in i p-anläggningar under byggrätter via Eugénplatsen och nyttotrafiken kan antingen angöra runt kvarteret via körväg på stationsområdet eller via p-anläggningen. Eugénplatsen med dess torgliknande utformning blir en välkomnande plats för såväl pendlare som besökare och arbetande i de nya byggrätterna och bidrar till en naturlig övergång mellan Eugénparken och Stationsområdet.

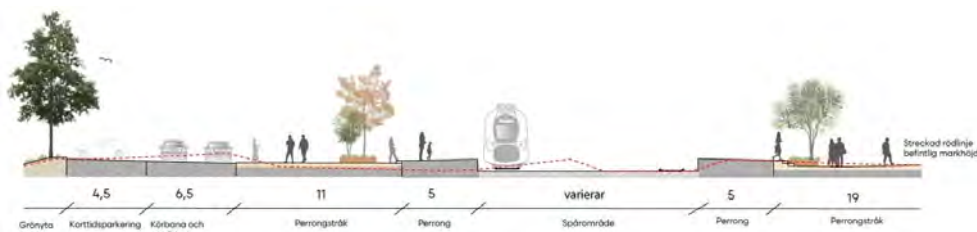


Illustration och volymstudie för ny möjlig bebyggelse och föreslagen utformning av Eugénplatsen och Eugénparken. Byggnadsvolymer som skymtar till höger är endast en skiss och visar en möjlig utformning. Källa: Tengbom.

Angöring och allmän parkering

Örebro Södra är en transportnod i staden där möjligheten att smidigt byta mellan färdmedel är en viktig förutsättning för att platsen ska vara attraktiv. Smidiga gångvägar mellan plattformar och busshållplatser är en förutsättning för detta. En annan är tillgången till och placering av cykel och bilparkering. För det allmänna behovet av parkering möjliggör planen för cykelparkering i nära anslutning till plattform och även i godsmagasinet. Angöring och korttidsparkering med bil kan se i direkt anslutning till perrong på stationens västra sida. För de som behöver parkera sin bil för att byta till annat färdmedel finns en pendlerparkering i planens sydvästra del. Denna parkering är på allmän plats och regleras genom (P-PLATS).

Med utbyggt förslag, kommer de huvudsakliga angöringsfunktionerna med personbil och taxi att flyttas från Eugénplatsen till torget norr om Godsmagasinet. Där kommer det finnas ca 12 platser för angöring och korttidsparkering samt parkering för rörelsehindrade. Även angöring för färdtjänst kommer kunna ske i rundgörningsslingan på platsen. Ytan ligger i direkt anslutning till den västra plattformen och bron som förbinder den östra och västra plattformarna med varandra och med godsmagasinet och dess planerade väntsal. Vid Eugénplatsen kommer en allmän vändslinga att anläggas som kommer fungera som en sekundär plats att kunna hämta/lämna vid stationen.



Sektion vid hämta- och lämnaområdet längs Svartå Bangata, vy mot nordväst. Källa: Tengbom.



Illustration och volymstudie för möjlig ny bebyggelse och föreslagen utformning av hämta- och lämnaområde längs Svartå Bangata. Godsmagasinet till höger i bild. Källa: Tengbom.

Genom detaljplanen möjliggörs total ca 75 st allmänna parkeringsplatser i markplan, dels inom stationsområdet, dels längs med Svartå Bangatan och dels i planområdets södra del. Dessa regleras genom markanvändningen *parkering* (P-PLATS). Parkeringen är placerad med ett minsta avstånd från spårmitt på 15 meter med hänsyn till de risker som finns kopplat till spårområdet. Parkeringen är placerad inom ett område som förslås användas som översvämningsskydd vid skyfall (SKYDD₁) men parkeringsplatserna föreslås placeras på en upphöjd yta för att inte hamna under vatten vid skyfall.



Illustration och volymstudie för ny möjlig bebyggelse och föreslagen utformning av hämta- och lämnaområde längs Svartå Bangata. Godsmagasinet i mitten av bilden. Källa: Tengbom.

Kollektivtrafik

Genom förslaget förbättras och effektiviseras förutsättningar för busslinjerna. Ett busskörfält skapas på Östra Bangatan i norrgående riktning mot centrum, vilket minskar fördröjningar för busstrafiken på grund av köbildning vid trafiksignalerna. Längs Östra Bangatan angör både stads- och regionbussarna. I södergående riktning har regiontrafiken tre lägen för av- och påstigande och en extra för enbart avstigande.

Vid de tillfällen ersättningsbuss för tåg behövs, kommer de att avgå från ett läge strax norr om järnvägspassagen.

Huvudmannaskap

Kommunen föreslås vara huvudman för allmän plats.

Kvartersmark**Bebyggelse**

Det huvudsakliga syftet med detaljplanen är att möjliggöra och skapa byggrätter för kontorsändamål (K), men även för hotell (O₁) och centrumfunktioner som är begränsade till handel och service (C₁) samt parkeringsändamål (P₁). Förslaget innebär fyra nya byggrätter.

De föreslagna byggrätternas höjd regleras med en bestämmelse om högsta nockhöjd mellan 10 och 54 meter över marknivå, vilket motsvarar ett spann på mellan tre och 14 våningar. Höjdbestämmelserna är satta så att den högre delen är placerad i den södra delen längs Östra Bangatan för att markera stationsområdet och den framtida gång- och cykelpassagen samt för att minimera byggrätternas skuggning av Eugénparken. Den västra byggrätten medger en lägre huskropp på fem våningar närmast mot Hagabrohusen, för att möta skalan på dessa bostadshus. Närmast mot korsningen Hertig Karls allé medges en nockhöjd motsvarande 10 våningar. Parkeringsanvändningen som finns inom denna byggrätt möjliggör parkeringslösning på upp till tre våningar. Inom de tillkommande byggrätterna finns möjligheten att anordna parkering för deras ändamål i byggrätten genom att placera dessa under mark i exempelvis garage. *Marken får underbyggas med underjordiskt garage eller källare (f₂).*

I direkt anslutning till byggrätterna är trafikrummen breda och dominerade med järnväg, Östra Bangatan och korsningen Hertig Karls Allé-Svartå Bangatan. Bredden på dessa utrymmen bedöms medge en högre bebyggelse då skalmötet mellan höga hus och brett gaturum gör sig mer naturligt än låga hus intill brett gaturum.

De befintliga byggnaderna längs Östra Bangatan utgörs av fyra till fem våningsvolymmer med slutna kvarter på uppemot 150 meter och även om de är varierade i sin utformning bjuder de inte in till något stadsliv i form av entréer eller butiker. Den bebyggelse som föreslås i detaljplanen är utformad med ett fast avstånd mellan byggrätterna vilket regleras genom prickmark. Mellanrummen bedöms som viktiga för att få platsen att upplevas som luftig och tillgänglig. Detaljplanen medger att tillkommande byggnader kan bli ungefär 50 meter långa men med generösa mellanrum mellan dessa för att möjliggöra aktiva bottenvåningar och plats för t.ex. entréplatser, cykelparkering och dagvattenhantering.

De tillkommande volymerna kräver en hög arkitektonisk nivå som svarar mot det centrala läget. Volymerna blir påtagliga i stadsbilden och signalerar visuella entréer till stationsområdet sett från Östra Bangatan och Svartå Bangata.

Transformatorstationer

Nya transformatorstationer behöver uppföras för den tillkommande bebyggelsen och för att klara områdets elförsörjning (E₁) *transformatorstation*. Detaljplanen möjliggör både fristående och inbyggda transformatorstationer jag men eftersom kvartersmarken är begränsad så bör dessa placeras inne i byggnaderna. Eftersom transformatorstationer betraktas som en samhällsviktig funktion ska de placeras på en nivå över beräknat högsta flöde (BHF). Utifrån beräkningar för BHF har detaljplanen därför utformats med en bestämmelse som anger *Transformatorstation ska utföras så att naturligt översvämmade vatten upp till +30 meter över nollplanet inte skadar dess funktion*.

Rekommendationer enligt miljökonsekvensbeskrivningen

Planförslaget och de föreslagna volymerna är analyserade och bedömda i

Miljökonsekvensbeskrivning, 2026-04-15, bilaga 1, framtagen av Norconsult på uppdrag av Örebro kommun.

I miljökonsekvensbeskrivningen betonas betydelsen av gestaltningsmässig anpassning för att minska negativ påverkan på kulturmiljö och stadsbild. Rekommendationer i MKB:n anger bland annat att ny bebyggelse bör utformas med lägre, uppbrutna volymer med tydligt markerade mellanrum mellan byggnadskropparna vilket kan bidra till att mildra effekten på det intilliggande riksintresset. Genom en varierad och avtrappad volymuppbyggnad minskar risken för att ny bebyggelse uppfattas som dominerande eller, genom sin sammantagna höjd och bredd, som en mur i förhållande till omgivande lägre bebyggelse. Uppdelade volymer kan i sin tur bevara läsbarheten i de befintliga miljöernas arkitektur, skala och karaktär.

Eftersom detaljplanen generellt medger högre byggnadsvolymer och byggnaderna kommer att vara väl synliga i stadslandskapet och fungera som landmärken innebär det att deras utformning får stor betydelse för stadens helhetsbild. Ett sätt att minska påverkan på omkringliggande kulturmiljövärden kan vara att arbeta med indragna och/eller nedtrappade våningsplan. Vidare kan fasader delas upp och artikuleras så att volymerna upplevs lättare och mer småskaliga. Även takformerna kan bearbetas, exempelvis genom en sadelform eller avfasad volym, för att undvika ett kubiskt uttryck och ge byggnaden ett mer integrerat och platsanpassat formspråk.

Förslaget bedöms inte innebära betydande negativ påverkan på riksintresset men negativ effekt kan uppstå genom byggnadernas höga volymer samt den nordvästra byggnadskroppens placering i förhållande till Våghustorgets utblick. Gestaltningen av denna byggnad är därför av extra stor betydelse.

Den identifierade miljöpåverkan bedöms dock som acceptabel under förutsättning att exploateringen genomförs med omsorgsfull gestaltning och tydlig hänsyn till platsens befintliga kultur- och stadsbildsvärden. Ytterligare uppdelning av volymerna inom byggrätterna, där byggnadskropparna görs fler, smalare och successivt nedtrappade i höjd, kan enligt miljökonsekvensbeskrivningen bidra till att minska påverkan på riksintresset. Detta främst genom att bebyggelsen då inte upplevs som lika storskalig och kompakt och därmed inte bildar en sluten vägg i stadsbilden.

Utifrån rekommendationerna ska tillkommande bebyggelse utformas och utföras med hög arkitektonisk och materialmässig kvalitet för att ansluta till närliggande kulturhistoriskt värdefulla byggnader och riksintresse. Bebyggelsen behöver också utformas med det offentliga läget i åtanke exempelvis gällande placering och utformning av entréer samt vid utformning av bottenvåningar, eventuella uteserveringar och förgårdsmark.

Byggrätterna har utifrån rekommendationerna delats in i två volymer. Dels med hänsyn till kulturmiljövärdena dels för att öka byggbarheten samt skapa större möjligheter att utforma ytor för entréer, cykelparkering och logistik.

Gestaltning

De föreslagna byggrätterna är placerade på kommunal mark. Vid genomförande av detaljplanen är kommunens avsikt att markanvisa de byggrätter som föreslås i detaljplanen.

Örebro kommun har en särskild modell för markanvisning. Modellen syftar till att snabba på processen från planläggning till färdigt projekt. Grunden i modellen bygger på att kommunen skapar detaljplaner som är flexibla för framtiden och att kommunen behåller kontrollen över vad som byggs (och kvaliteten på projekten) genom att inte sälja marken förens projektet har börjat byggas. Modellen bygger på en avtalskedja med tre steg: förstudie, reservationsavtal (markanvisningsavtal) och köpeavtal. Modellen innebär att kommunen har rådighet över vad som ska byggas och hur det ska gestaltas vilket sker i dialog med den eller de aktörer som beviljats förstudie. Valet av aktör sker utifrån ett urval och i dagsläget är det inte bestämt vem eller vilka det blir. Örebro kommun vill därför inte låsa fast en viss gestaltning eller utformning i planförslaget. Kommunen kan däremot ställa krav på, och till stor del styra, byggnadernas gestaltning eftersom marken inte kommer att säljas förrän bygglov beviljats och projektet har påbörjats.

Under markanvisningsprocessen kommer kommunen ställa krav på gestaltning utifrån planområdets centrala läge och att det kommer bli ett tydligt nytt inslag i Örebros stadsbild. Med hänsyn till omfattningen och höjden på de byggnader som föreslås kommer materialval och färgsättning för både byggnader och anslutande markområden ha stor betydelse för upplevelsen av området. Hänsyn behöver tas till byggnader i närområdet samt hur de nya byggnaderna kommer att upplevas från längre avstånd då de genom sin skala kommer att utgöra nya landmärken.

Eftersom den nya bebyggelsen kommer uppföras centralt i staden, i ett visuellt exponerat läge och inom en särskilt värdefull kulturmiljö är det angeläget att bebyggelsen genomgående genomförs med hög arkitektonisk kvalitet vilket regleras genom bestämmelsen *Byggnader ska utföras med hög arkitektonisk* (f7). Detta innebär bland annat omsorgsfull bearbetning och utformning av volymer, detaljer samt ytskikt. Byggnadernas gestaltning behöver hanteras både utifrån hur de upplevs på nära håll vid stationsmiljön och på längre avstånd som tillkommande märkesbyggnader i staden. Principer för gestaltningen kommer att bearbetas och utvecklas under planprocessen. I planhandlingen kommer det tydliggöras vad eller vilka krav samt ambitioner som kommunen kommer ställa på gestaltning och utformning vid ett genomförande.

Byggnaderna ska utformas med delvis indragna bottenvåningar som kan ge byggnaden

ett publikt uttryck och tydliggöra siktlinjer samt underlätta rörelse runt byggnaderna. Utkragande byggnadsdelar ska ha en lägsta frihöjd på 4,7 meter (f_2). Gränsen är satt med hänsyn till funktionskrav för bland annat sophantering och utifrån lämplighet ur ett gestaltningsperspektiv.

Entréerna är viktiga komponenter som skapar variation i gaturummet men på byggrätterna längs Östra Bangatan får dessa utifrån framtagna riskutredning inte placeras mot spårområdet. Stationsnära entréer för service, möjliga uteserveringar för lokaler eller butiker kan förläggas utmed byggrätternas kortsidor i söderläge och utanför riskavståndet från järnvägen på 25 meter. Sekundära entréer och t.ex. cykelrum kan placeras mot byggnadernas långsidor. Utifrån rekommendationer i riskutredningen har detaljplanen en bestämmelse som bland annat reglerar placeringen av entréer. *Fasad mot järnvägsspår på första radens bebyggelse från farligt godsled järnvägen ska utföras med obrännbart material. Fönster på denna fasad får inte vara öppningsbara. Entréer ska vändas bort från järnvägen. Sekundära entréer mot järnvägen tillåts dock för resandefunktioner samt för byggnadens servicefunktioner. (f_6)*

Kvartersmark mellan volymerna är tänkt att fylla en viktig funktion i att skapa finmaskighet i bebyggelsen och möjliggöra rörelse till och från stationsområdet, detta gäller framförallt kvartersmarken närmast Östra Bangatan. Kvartersmarken är tänkt att utföras så att den hänger ihop med anslutande allmän plats och stationsområde med grönska samt funktioner kopplade till byggrätterna som t.ex. cykelparkering. Ytorna mellan byggnaderna är inte tänkt att användas för motortrafik.

Detaljplanens genomförandeambitioner gällande utformningen och gestaltningen av området visas i bilderna nedan. Illustrationerna är framtagna av Tengbom på uppdrag av Örebro kommun och utgör dock endast ett exempel på hur detaljplanen skulle kunna genomföras. Vidare bearbetning av detaljplanens riktlinjer för tillkommande bebyggelse och ytor är tänkt att ske efter samrådet.



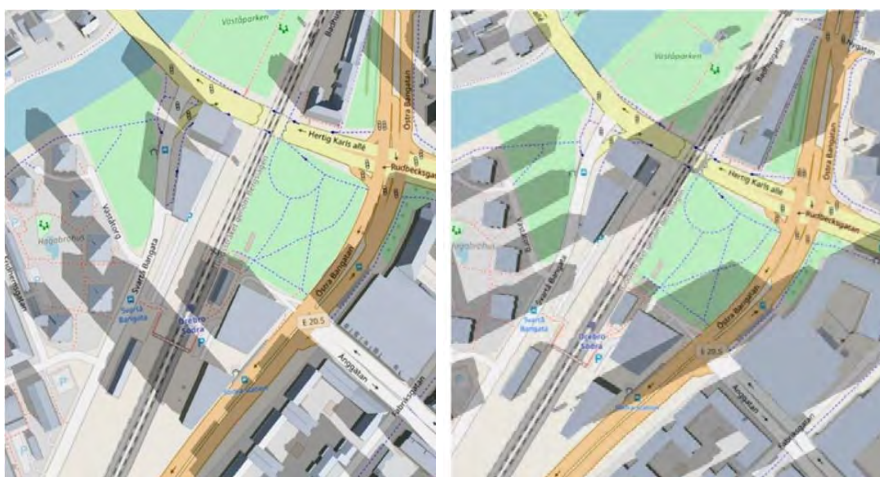
Stationsområdet med möjliga byggnadsvolymer sett från Östra Bangatan mot nordost. Källa: Tengbom.



Vy från Östra Bangatan mot sydväst med Eugénparken till höger i bild. Byggnadsvolymer är endast skisser och visar en möjlig utformning. Källa: Tengbom.

Skuggstudie

En skuggstudie har tagits fram av Örebro kommun för att undersöka planförslagets påverkan på ljus- och skuggförhållanden inom och utanför planområdet. Skuggstudien visar att delar av Eugénparken kommer att skuggas i större utsträckning än idag. Eftersom Eugénparken föreslås omvandlas i samband med planens genomförande bedöms det dock att dessa negativa effekter kan hanteras genom att parken utformas med dem i åtanke. Detta kan exempelvis ske genom att vistelsezoner placeras på delar av parken som inte är föremål för skuggning.



Vårdagjämning 20 mars kl 18 klockan 10 och 16 (klockan 18 har solen gått ner).



Sommarsolstånd 20 juni klockan 10 och 18.



Höstdagjämning 22 sep klockan 10 och 18.



Vintersolståndet 21 december kl 18 klockan 10 och 12 (klockan 16 har solen gått ner).

Solstudien visar även att den intilliggande bostadsbebyggelsen i kvarteren Hyvlaren,

Glasmästaren och Tågmästaren kommer att vara föremål för större skuggning än idag. Skuggningen bedöms dock inte vara av sådan karaktär att den medför en betydande olägenhet på dessa bostäder. Den föreslagna bebyggelsen ligger på ett relativt stort avstånd från bostäderna och volymerna har brutits upp och i möjligaste mån gjorts smala för att minimera längre stunder med skugga och i och med det negativ påverkan.

Kulturmiljö

Inom planområdet finns två byggnader med kulturvärden – ett f.d. godsmagasin på västra sidan av järnvägen och ett stationshus på östra sidan av järnvägen. Se bilder under planeringsförutsättningar. Byggnadernas värde och möjligheten att bevara dem har utvärderats under planprocessen.

Stationshuset är placerat på mark som föreslås tas i anspråk för ytor kopplade till stationsfunktionen i form av angoringsytor samt för en eventuell framtida brokoppling över järnvägen. Stationshuset bedöms ha ett begränsat kulturvärde sett till de förändringar som skett av byggnaden över tid som lett till att byggnadens ursprungliga karaktär är mycket förändrad. Möjligheten att förstå och avläsa byggnaden som en stationsbyggnad från sekelskiftet 1900 har minskat. Byggnaden bedöms inte längre vara en representativ eller tidstypisk stationsbyggnad från sin uppförandetid. Vid en avvägning mellan det allmänna intresset att bevara byggnaden på dess befintliga plats och samhällsintresset att utveckla stationsområdet och dess tillhörande funktioner bedömer Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen att det senare väger tyngre. Byggnaden föreslås i första hand rivas. Platsens funktion som stationsmiljö planeras att bibehållas och utvecklas. Även stationens parkmiljö Eugenparken planeras att utvecklas för att stärka och förbättra parkområdet.

Det före detta godsmagasinet är ett välbevarat exempel på det sena 1800-talets och det tidiga 1900-talets godsmagasin vid landets järnvägar. Det är det enda kvarvarande av det stora antal som tidigare funnits vid bangården i Örebro. Byggnaden har betydelse utifrån stadens historiska utveckling, som del av järnvägsmiljön vid Södra stationen och dess närhet till bl a skoindustrierna i södra Örebro.

Byggnaden bedöms utgöra en särskilt värdefull byggnad utifrån PBL 8 kap 13§ och godsmagasinet förses därför med skydds- och varsamhetsbestämmelser.

Byggnadens viktigaste och huvudsakliga karaktärsdrag bedöms vara följande:

- Liggande träpanel som målats med faluröd slamfärg. Större delen av byggnaden har träpanel på förvandring medan den norra, varmbonade delen är klädd med spontpanel.
- Sockel av huggen granit.
- Sadeltak som idag är belagt med trapetskorrugerad plåt. På äldre foton syns att taket tidigare varit täckt med tegel, vilket är mer lämpligt för byggnadens karaktär och ålder.
- Fönster av trä. I norra delen av byggnaden är fönstren kopplade korspostfönster och av något senare datum än övriga fönster som är småspröjsade. På södra gaveln finns en stor fönsteröppning som tillfälligt täckts med skivor.
- Skjutportar av trä klädda med stående pärlspont, som finns på byggnadens

- längsidor.
- Lastbrygga av trä längs västra fasaden. Tidigare fanns också en lastbrygga mot öster.

Byggnaden kommer att få nya användningsområde i och med omvandlingen av området. Byggnaden planeras att användas som vänthall, cykelparkering och kiosk eller annan liknande resandeservice vilket regleras genom C₁ (centrum som endast omfattar handel och service).

Byggnadens utformning

Byggnadens fasad är klädd med liggande träpanel på förvandring som målats med faluröd slamfärg. Byggnadens norra del klädd med bred liggande spontpanel, rödfärgad som resten av huset. Grunden är en kryptgrund med sockel av huggen granit. En skarv mellan det ursprungliga magasinet och den norra expeditionsdelen syns i såväl sockelsten som i panel. Byggnader har ett sadeltak som idag är täckt med trapetskorrugerad plåt. På äldre foton syns att taket tidigare varit täckt med tegel. Det vore positivt att återgå till ett mer traditionellt takmaterial vid kommande renoveringar. Den nuvarande plåten överensstämmer inte med byggnadens ursprungliga karaktär.

Fönstren i norra delen av byggnaden är kopplade korspostfönster av senare datum än övriga fönster som är småspröjsade. Samtliga fönster är av trä. På södra gaveln har en stor fönsteröppning satts igen med skivor.



På godsmagasins västra längsida syns skillnaderna i panel och fönstertyper mellan den norra och södra delen av byggnaden. Bilden till vänster visar godsmagasinet norra gavel med korspostfönster och spontpanel. Bild: Örebro kommun.

Riksintresse kulturmiljövård

Detaljplanen omfattar ett område strax söder om Örebros historiska stadskärna i anslutning till det område som är utpekad som riksintresse för kulturmiljövården. I motiveringen till riksintresset framgår att dess uttryck bland annat är knutet till stadens successiva utbyggnad med tydliga årsringar i bebyggelsen, stadskärnans bebyggelse i en jämn höjdskala med enstaka accenter och byggnader ut till gatulinjen i slutna kvarter, det medeltida gatunätet och de siktlinjer detta medför.

För att utreda planförslagets påverkan på närliggande riksintresseområden och övriga höga kulturvärden har en miljökonsekvensbeskrivning med fokus på kulturmiljöfrågor tagits fram, *Miljökonsekvensbeskrivning, 2026-04-15*, bilaga 1. Av resultatet från

miljökonsekvensbeskrivning framgår att planförslaget innebär en tydlig skalförändring genom tillkommande höga volymer, vilket påverkar stadsbilden, vissa siktlinjer och rumsliga samband i närområdet. Kulturhistoriska samband kring stationsmiljön försvagas, särskilt genom rivning av stationsbyggnaden och genom att godsmagasinet omges av storskalig bebyggelse. Effekterna på omgivande kulturhistoriskt värdefull bebyggelse varierar men bedöms i flera fall som måttliga. Påverkan på riksintressena bedöms vara begränsad och huvudsakligen lokal.

Järnväg

Planområdet berörs av *Godsstråket genom Bergslagen* som är en järnvägslinje som går mellan Storvik i Gästrikland och Mjölby i Östergötland. Banan är huvudsakligen enkelspårig, men det finns dubbelspåriga partier, bl.a. genom Örebro. Banan trafikeras av både persontrafik och godstrafik. I den södra delen av planområdet finns ett kommunägt industrispår som går till E.ON söder om planområdet. Utanför industrispåret finns spår som går till uppställningsspår längre söderut. Hastigheten på industrispåret är 30 km/tim. Järnvägsområdet regleras genom en bestämmelse om järnväg (T₁).

Under hösten 2025 påbörjades arbetet med en ny plattform av Trafikverket på västra sidan av spåret. Det innebär att befintlig mittenplattform ska avvecklas och plattformsövergången tas bort. Åtgärden vidtas för att höja säkerheten för resenärer.

Den nya plattformen tas i bruk under sommaren 2026. För att ta sig mellan plattformarna hänvisas resenärerna till den befintliga gångbron som går över spårområdet vilket regleras genom en bestämmelse som anger *Markreservat för bro för allmännyttig gång- och cykeltrafik* (t₂). Trafikverket har en planerad investering för att bygga hissar till bron för att öka tillgängligheten i området. När mittenplattformen har rivits kommer hastigheten på banan förbi planområdet höjas till 100 km/tim.

Nya sidoplattformar ger möjlighet att öppna upp stationsområdet och minska längden på nuvarande inhägnad. Som komplement förbättras säkerheten norr och söder om plattformarna med nya spårskydd och kompletterande stängsel regleras genom en bestämmelse som anger *Stängsel ska finnas*. Anläggningarna placeras helt inom kommunens mark och med möjlighet för Trafikverket att drifva från båda håll.

Trafikverket har även en planerad investering att förlänga och rusta upp den östra plattformen, längs nuvarande stationsbyggnad, för att skapa ökad tillgänglighet och jämn standard på stationen. För att kunna genomföra detta enligt plan måste befintligt stationshus rivas.

Framtida förändringar

Under 2019 presenterade Trafikverket en funktionsutredning som omfattar en åtgärdsvalsstudie med syfte att säkerställa en väl fungerande och attraktiv järnvägsanläggning genom Örebro för person- och godstrafik med bäring på att klara kapacitet för trafiken år 2050. I åtgärdsvalsstudien analyseras olika framtida utformningar av järnvägsanläggningen utifrån en tänkt framtida trafikering och anslutningar mot industrispår samt den tänkta tågdepån för regionaltåg i Aspholmen. Studien föreslår en inriktning för fortsatt arbete där alternativet inte innebär fler spår över Svartån men däremot förlängs plattformarna vid Örebro Södra och en ny mittplattform byggs. Dessutom föreslås en planskild anslutning till

plattformarna för att öka trafiksäkerheten.

Om föreslagen utformning enligt funktionsutredningen genomförs kommer spårområdet att breddas vilket medför att godsmagasinet inte kan vara kvar. Det innebär att nya spår på västra sidan hamnar närmare planerad byggrätt. Med den nya spårutformningen hamnar kontorsbyggnaden ca 20 meter från närmaste spår och det planerade parkeringsgaraget ca 10 meter från närmaste spår. Östra sidan blir opåverkad. Hänsyn har tagits till detta och på plankartan finns utformningsbestämmelser som anger: *Fasad mot järnvägsspår på första radens bebyggelse från farligt godsled ska utföras med obrännbart material. Entréer ska vändas bort från järnvägen. Sekundära entréer mot järnvägen tillåts dock för resandefunktioner samt för byggnadens servicefunktioner (f₆) samt villkor för startbesked genom bestämmelsen: Startbesked får inte ges för ändrad markanvändning förrän antingen urspårningsskydd för spår på angränsande järnvägsområde upprättats eller genom att gavlar och fasad på tillkommande bebyggelse närmast spårområde uppförs med en påkörningsskyddad konstruktion till en höjd av minst 4,7 meter (a₂).*

Det pågår även diskussioner om att upprätta en snabbare förbindelse mellan Stockholm och Oslo. Det är dock inget som Trafikverket prioriterat i förslaget på nationell plan för perioden 2026-2037. Om snabbspårssatsningen blir aktuell uppskattar kommunen att antalet resenärer vid Örebro Södra kan komma att öka från dagens ca 1 400 resenärer per dag till 2 000 – 2 500 resenärer.

Angöring och parkering kvartersmark

Detaljplanen möjliggör både parkering i markplan och underjordiska lösningar för bilparkering och logistik *Marken får underbyggas med underjordiskt garage eller källare (f₂)* Med underjordiskt menas betongkonstruktioner som ligger under marken. Läget i staden är att likställa med city vilket innebär att angöring och nyttotrafik kopplat till byggrätterna i viss mån kan ske på allmän plats. Den generella parkeringsfunktionen möjliggörs genom en bestämmelse som anger parkering (P₁).

I samband med förstudiearbetet behöver byggaktörerna redovisa hur angöring till byggrätterna ska anordnas samt hur parkering ska lösas. Parkering för rörelsehindrade förutsätts tillgodoseas inom kvartersmark. Örebro kommun avser att styra kraven i kommande markanvisning och även införa ett flexibelt parkeringstal. Eftersom platsen har goda förutsättningar för kollektivtrafik- och cykelpendling kan ett lägre eller lågt p-tal användas.

Mobilitetshus

Det finns en idé om att kunna tillhandahålla ett mobilitetshus i området för att samla mobilitetsfunktioner på ett ställe. En sådan mobilitetslösning kan placeras i/under någon av byggrätterna i området. Förslagsvis på västra sidan där detaljplanen har utformats med en dedikerad yta för parkering (P) och transformatorstation (E₁). Ett mobilitetshus ska tillskillnad från ett parkeringshus tillhandahålla mer än bara parkering för bil. Exempel på tjänster som kan erbjudas är: cykelparkering, bilpool, uthyrning av bil och cykel, och reparation/service. För att kunna förverkliga idén om ett mobilitetshus måste en aktör finnas som kan och vill investera i en sådan lösning.

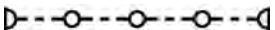
PARK	<i>Park</i> Motivet till bestämmelsen är att reglera den befintliga Eugenparken för att göra investeringar och omgestaltning enligt det framtagna gestaltungsförslaget.
P-PLATS	<i>Parkering</i> Motivet till bestämmelsen är att möjliggöra allmänt tillgänglig markparkering som komplement till den parkering som föreslås finnas inom torgområdet.
SKYDD₁	<i>Översvämningsyta</i> Syftet med bestämmelsen är att säkerställa en yta för hantering av i första hand skyfall men i viss mån även för att fördröja dagvatten.
SKYDD₂	<i>Område som skyddar mot olyckor och störning</i> Området är utformat som park och har fungerat som park i över 100 år. Syftet med bestämmelsen är att tydliggöra att området närmast spårområdet inte ska utformas så att det uppmuntrar till stadigvarande vistelse samt för att säkerställa, det enligt framtagna riskutredning, rekommenderade avståndet från närmsta spårmit. Inom användning finns det även möjlighet att uppföra t.ex. bullerskydd för ökad trivsel i parkmiljön.
TORG₁	<i>Stationsområde</i> Motivet till bestämmelsen är att i enlighet med detaljplanens syfte för att kunna utveckla Örebro Södra och dess funktion som järnvägsstation men även att möjliggöra ombyggnation av ytorna närmast järnvägsområdet och utforma dessa enligt framtagna gestaltungsförslag med planeringar, angoringsytor samt parkering.

Användning av kvartersmark

C₁	<i>Centrum som endast omfattar handel och service</i> Syftet med användningen är att möjliggöra en blandning av funktioner som t.ex. kiosk, vänthall, cykelgarage och liknande funktioner som bör ligga
----------------------	---

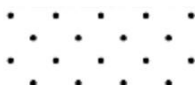
	i anslutning till ett stationsområde. Användningen är preciserad för att utesluta vissa verksamheter som inte bedöms som lämpliga på platsen med anledning av närhet till järnvägsspår och risker kopplade till farligt gods. Det är därmed inte tillåtet med t.ex. samlingslokaler eller andra funktioner av karaktären tillfällig vistelse eller kontor.
K	<i>Kontor</i> Motivet till bestämmelsen är i enlighet med detaljplanens syfte för att kunna utveckla Örebro Södra till en attraktiv plats för arbete och pendling.
E₁	<i>Transformatorstation</i> Motivet till bestämmelsen är att säkerställa funktioner som krävs för områdets tekniska infrastruktur i form av elförsörjning. Transformatorstationer bör vara inbyggda men kan vara fristående i den mån som det är möjligt.
T₁	<i>Järnväg</i> Motivet till bestämmelsen är att reglera och säkerställa område och funktioner för befintlig järnvägsinfrastruktur.
P	<i>Parkering</i> Syftet med användningen är att möjliggöra parkering och mobilitetslösningar både i markplan samt under mark och i källarplan.
O₁	<i>Hotell</i> Motivet till bestämmelsen är i enlighet med detaljplanens syfte för att kunna utveckla Örebro Södra till en attraktiv plats för arbete och besök.

Egenskapsbestämmelser för allmän plats

	<i>Utfartsförbud</i> Syftet med bestämmelse är att begränsa antalet in- och utfarter mellan kvartersmarken och allmän plats gata. Detta är viktigt för att begränsa
---	--

	potentiella kollisionpunkter. Syftet är vidare att utforma området säkert och tryggt för gående och cyklister genom att minska antalet möjliga korsningspunkter.
	<i>Stängsel ska finnas</i> Stängsel eller annan avgränsning som t.ex. plank ska finnas för att förhindra otillåten passage över spåren.
fördröjning₁	<i>Fördröjningsmagasin för skyfall och dagvatten</i> Motivet till bestämmelsen är att säkerställa en yta där vatten kan samlas och fördröjas under ett skyfall samt även för att i viss mån hantera dagvatten.
Bestämmelsen gäller inom all allmän plats	<i>Dagvattenfördröjning med en total volym av minst 447 kubikmeter ska anordnas inom allmän plats</i> Motivet till bestämmelsen är att säkerställa fördröjningsbehovet för rening av dagvatten inom de ytor som planläggs som allmän plats.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

	<i>Marken får inte förses med byggnad</i> Motivet till bestämmelsen är att säkerställa föreslagen struktur i området och för att skapa ytor som kan användas för t.ex. dagvattenhantering, cykelparkering och angöring samt att även förhindra att byggnader kommer för nära gator och järnvägsområde.
h₁ 0,0	<i>Högsta nockhöjd är angivet värde i meter.</i> Motivet till bestämmelsen är att begränsa bebyggelsen till en höjd som bedömts som lämplig i förhållande till omgivande bebyggelse, riksintresse samt parkmiljöer men samtidigt möjliggöra en effektiv markanvändning.

u₁	<i>Markereservat för allmännyttiga underjordiska ledningar.</i> Motivet till bestämmelsen är att säkerställa ytor för ledningar under mark.
t₁	<i>Markereservat för tunnel avseende allmännyttig gång- och cykeltrafik</i> Motivet till bestämmelsen är att i enlighet med detaljplanens syfte säkerställa ett område under järnvägen där en gång- och cykelpassage kan placeras.
t₂	<i>Markereservat för bro för allmännyttig gång - och cykeltrafik</i> Motivet till bestämmelsen är att reglera och säkerställa ett område där det idag finns en gångbro över järnvägen.
f₁	<i>Lägsta frihöjd 4,7 meter. Angränsas med sekundär egenskapsgräns</i> Syftet med bestämmelsen är att reglera höjden på utkragande byggnadsdelar för att skapa stadsmässighet men även för att underlätta för t.ex. snöröjningsfordon och transporter av olika slag.
f₂	<i>Marken får underbyggas med underjordiskt garage eller källare</i> Motivet till bestämmelsen är att möjliggöra byggnation av t.ex. parkeringslösningar under byggnader men även där byggnadsdelar och konstruktioner är placerade direkt under markytan.
f₃	<i>Utrymmen på tak får uppföras 3 meter över högstanockhöjd. Dessa ska utföras indragna med minst 6 meter från takfot och med en största yta av 200 kvadratmeter för att minimera utrymmenas synlighet från gata.</i> Motivet till bestämmelsen är att öka flexibiliteten i detaljplanen och möjliggöra tekniska utrymmen samt vistelseytor i form av t.ex. takterrasser men även för att säkerställa att exempelvis hisstoppar inte dominerar intrycket av byggnaderna.

f ₄	<i>Samtliga ytor där människor vistas stadigvarande ska ha tillgång till en utrymningsväg som mynnar bort från järnvägen.</i> Motivet till bestämmelsen är att i enlighet med den framtagna riskutredningen säkerställa att det ska vara möjligt att utrymma byggnader genom dörrar som är placerade så att de är vända bort från järnvägen.
f ₅	<i>Luftintag för ventilation ska placeras inom skyddat utrymme på tak eller fasad som är vänd bort från järnvägsområdet.</i> Motivet till bestämmelsen är att i enlighet med den framtagna riskutredningen hindra gaser från att läcka in i byggnader vid eventuella olyckor inom järnvägsområdet (T₁).
f ₆	<i>Fasad mot järnvägsspår på första radens bebyggelse från farligt godsled ska utföras med obrännbart material. Entréer ska vändas bort från järnvägen. Sekundära entréer mot järnvägen tillåts dock för resandefunktioner samt för byggnadens servicefunktioner.</i> Motivet till bestämmelsen är att i enlighet med den framtagna riskutredningen reglera så att fasader och gavlar som vetter direkt mot järnvägen, inklusive fönster och glaspartier i dessa fasader utföras så att en vidare brandspridning förhindras vid olycka inom järnvägsområdet (T₁). Vidare är syftet med bestämmelsen att styra placering av entréer. Fönster bör utföras så att de är intakta och sitter kvar under hela brandförloppet genom att använda brandklassade, härdade eller laminerade glas. Med obrännbart material avses konstruktioner som motsvarar lägst brandteknisk klass EI 30. Fönster och glaspartier i dessa fasader bör utföras i lägst brandteknisk klass EW 30. Parkeringsgarage och parkeringsdäck bör utföras utan öppningar i fasad mot järnvägen för att få ett heltäckande brandskydd. Med resandefunktioner och servicefunktioner avses t.ex. teknikutrymmen och miljörum.

f₇	<i>Byggnader ska utföras med hög arkitektonisk kvalitet</i> Planbestämmelsen syftar till att säkerställa att gestaltningen av den tillkommande byggnaden håller en hög kvalitet. Området ligger i ett exponerat läge och det är därför viktigt att den nya bebyggelsen får ett tydligt eget uttryck. Det är även av särskild vikt att byggnadsdetaljer är väl gestaltade och genomarbetade eftersom de har stor påverkan på intrycket av byggnaden som helhet.
a₁	<i>Startbesked får inte ges för väsentlig ändring av markens användning förrän markförening har åtgärdats till en för ändamålet lämplig nivå.</i> Motivet till bestämmelsen är att säkerställa att markföreningarna inom planområdet tas omhand så att människors hälsa inte påverkas negativt.
a₂	<i>Startbesked får inte ges för ändrad markanvändning förrän antingen ett skydd som står emot ett ursparat tåg från intilliggande järvägsområde har upprättats eller genom att gavlär och fasad på tillkommande bebyggelse närmast spår område uppförs med en påkörningsskyddad konstruktion till en höjd av minst 4,7 meter.</i> Motivet till bestämmelsen är att i enlighet med den framtagna riskutredningen förhindra negativa konsekvenser för de människor som vistas i tillkommande byggnader. Ursparningsskydd kan t.ex. vara skyddsräll eller barriär med en robust konstruktion av betong eller stål som placeras i marken. En påkörningsskyddad konstruktion innebär att första våningen på byggnadens fasad och gavlär ska konstrueras för att stå emot påkörning och inte rasa ihop. Påkörningsskyddet behöver inte finnas på hela byggnaden utan endast upp till 4,7 meter. Material som är energiupptagande bör användas.

q₁	<i>Äldre träfönster ska bevaras exteriört och får endast ersättas av nya med motsvarande utformning, upphängningssätt, kulör och material vid skada eller om deras tekniska skick kräver det.</i> Motivet till bestämmelsen är att byggnaden har bedömts utgöra en särskilt värdefull byggnad utifrån PBL 8 kap 13§. Bestämmelsen syftar till att bevara byggnadens ursprungliga karaktär och material med syfte att skydda och bevara ursprungliga byggnadsdetaljer av mycket hög kvalitet i material och utförande. Fönster får i sin helhet bytas ut till likvärdiga endast om de skulle skadas genom exempelvis brand eller skadegörelse eller om det behövs för att utföra bulleråtgärder. Utbyte av rötskadade delar får göras vid reparation.
q₂	<i>Sockel i granit ska bevaras exteriört. Vid reparation och underhåll ska natursten motsvara befintlig.</i> Motivet till bestämmelsen är att byggnaden har bedömts utgöra en särskilt värdefull byggnad utifrån PBL 8 kap 13§. Bestämmelsen syftar till att bevara byggnadens ursprungliga karaktär och material med syfte att skydda och bevara ursprungliga byggnadsdetaljer av mycket hög kvalitet i material och utförande.
a₃	<i>Strandskyddet är upphävt. Avgränsas med sekundär egenskapsgräns</i> Motivet till bestämmelsen är att upphäva den del av strandskyddet som berör planområdet. Ytorna som är aktuella att upphäva utgörs i dagsläget av parkeringsyta och bedöms därmed inte ha någon väsentlig funktion för vare sig allmänhet, djur- eller växtliv.
b₁	<i>Dagvattenfördröjning med en total volym av minst 13 kubikmeter ska anordnas inom användningsområdet.</i> Motivet till bestämmelsen är att säkerställa fördröjningsbehovet för rening av dagvatten för kvartermarken i anslutning till godsmagasinet.

b₂	<i>Dagvattenfördröjning med en total volym av minst 24 kubikmeter ska anordnas inom användningsområdet.</i> Motivet till bestämmelsen är att säkerställa fördröjningsbehovet för rening av dagvatten för de tillkommande byggrätterna.
b₃	<i>Dagvattenfördröjning med en total volym av minst 35 kubikmeter ska anordnas inom användningsområdet.</i> Motivet till bestämmelsen är att säkerställa fördröjningsbehovet för rening av dagvatten för de tillkommande byggrätterna.
Bestämmelse som gäller inom all kvartersmark	<i>Transformatorstation ska utföras så att naturligt översvämmade vatten upp till +30 meter över nollplanet inte skadar dess funktion.</i> Eftersom transformatorstationer betraktas som en samhällsviktig funktion ska de placeras på en nivå över beräknat högsta flöde (BHF). Nivån är satt efter beräkningar i dagvattenutredningen.

k₁	<i>Byggnadens karaktär ska bibehållas utifrån volym, takform, fönstersättning, material- och kulörval samt detaljeringsgrad.</i> Motivet till bestämmelsen är att byggnaden har bedömts utgöra en särskilt värdefull byggnad utifrån PBL 8 kap 13§. Värdebärande aspekter att särskilt beakta: • Liggande träpanel som målats med faluröd slamfärg. Större delen av byggnaden har träpanel på förvandring medan den norra, varmbonade delen är klädd med spontpanel. • Sockel av huggen granit. • Sadeltak som idag är belagt med trapetskorrugerad plåt. På äldre foton syns att taket tidigare varit täckt med tegel, vilket är mer lämpligt för byggnadens karaktär och ålder. • Fönster av trä. I norra delen av byggnaden är fönstren kopplade korspostfönster och av något senare datum än övriga fönster som är småspröjsade. På södra gaveln finns en stor fönsteröppning som tillfälligt täckts med skivor. • Skjutportar av trä klädda med stående pärlspont, som finns på byggnadens långsidor. • Lastbrygga av trä längs västra fasaden.
k₂	<i>Befintliga portöppningar får försees med glaspartier vid behov av ytterligare ljusinsläpp.</i> Motivet till bestämmelsen är att byggnaden har bedömts utgöra en särskilt värdefull byggnad utifrån PBL 8 kap 13§.
r₁	<i>Byggnaden får inte rivas.</i> Motivet till bestämmelsen är att byggnaden har bedömts utgöra en särskilt värdefull byggnad utifrån PBL 8 kap 13§.

Genomförandefrågor

Organisatoriska frågor

Tidplan

Arbetet inriktar sig på att detaljplanen får laga kraft under 2027.

Planavtal

Något planavtal kommer inte att tecknas mellan fastighetsägarna och Örebro kommun.

Exploateringsavtal

Något exploateringsavtal kommer inte tas fram.

Överenskommelse om fastighetsreglering

En överenskommelse om fastighetsreglering kommer att tecknas mellan markägarna, för del av de områden som enligt detaljplanen ska utgöra allmän plats men idag ägs av Trafikverket.

Arrendeavtal

Ett arrendeavtal kommer att tecknas mellan markägarna, för de områden som enligt detaljplanen ska utgöra allmänplats men fortsatt ska ägas av Trafikverket.

Markanvisningsavtal

I syfte att vara snabba och att skapa detaljplaner som har flexibilitet för framtiden, men ändå ha kontroll över vad som byggs när kommunen säljer mark har Örebro kommun sedan länge utvecklat en egen modell för markanvisning.

Modellen bygger på en avtalskedja med tre steg: förstudie, reservationsavtal (markanvisningsavtal) och köpeavtal. Det uttalade syftet med modellen är:

- att säkerställa att marken bebyggs och inte läggs ”på lager” hos någon enskild intressent.
- att undvika markspekulation samtidigt som markpriserna är marknadsneutrala. Att kommunen ska kunna påverka byggnadernas utformning och bostäders upplåtelseform.

Under förstudien redovisas vad intressenten avser att göra på fastigheten. Både innehållsmässigt d.v.s. vilka funktionella krav som ska lösas och gestaltningsmässigt d.v.s. vilket uttryck dessa lösningar får.

Kedjan ser lika ut vid samtliga markanvisningar, men vägen till en förstudie kan skilja sig åt. Valet av metod för att inleda en förstudie avgörs från fall till fall. De metoder som Örebro kommun använder för att starta en markanvisning är följande:

Urval

Då det finns flera intressenter för samma område görs ett urvalsarbete där hänsyn tas till flera kriterier. Örebro kommun eftersträvar vid valet av byggherre en mångfald av aktörer i Örebro för att det ska finnas goda konkurrensförhållanden på marknaden. Urvalet tar hänsyn till t.ex. framtida hyreskostnader, tidigare genomförda projekt samt nytänkande eller engagemang för att skapa bra livs-, verksamhets- och stadsmiljöer. Både små och stora byggherrar, lokala och nationella/internationella, ska ges möjlighet

att delta i Örebro utveckling. Örebro kommun eftersträvar även en blandad bebyggelse med olika hustyper, arkitektur, skala och upplåtelseformer för att skapa en varierad och levande stadsmiljö.

Marknadsanvisningstävling En markanvisningstävling vänder sig till exploatörer som vill vara med och utveckla attraktiv kommunal mark. Syftet är att få fram så bra förslag som möjligt på hur ett område kan exploateras. Förslagen ska utgå från de förutsättningar som kommunen ger. Vinnande förslag tecknar ett reservationsavtal med kommunen för att starta genomförandet av förslaget. Förstudieskedet blir därmed inte aktuellt.

Anbudsförfarande

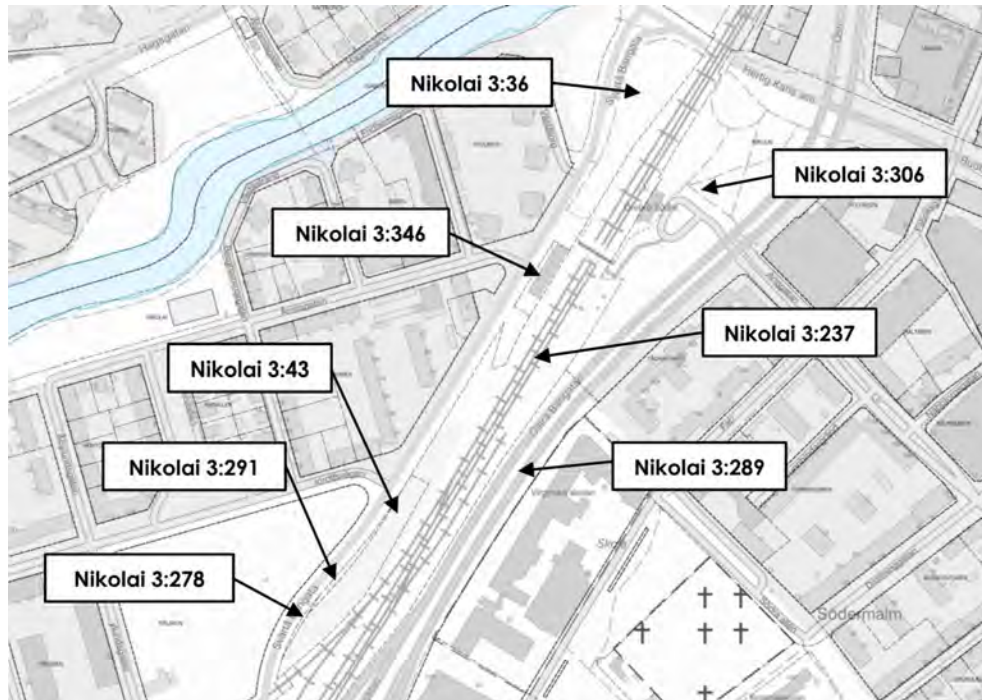
Örebro kommun erbjuder här mark till försäljning via en öppen anbudsinbjudan. Detta alternativ kan vara aktuellt då kommunen själv står som slutlig hyresgäst av fastigheten och byggnaden för kommunal verksamhet. Marken tilldelas i detta förvarande det anbud som kommer bäst ut vid värderingen av de olika anbuderna i förhållande till, på förväg uppsatta kriterier och viktningar av dessa. Vinnande förslag tecknar ett reservationsavtal med kommunen för att starta genomförandet av förslaget. Förstudieskedet blir därmed inte aktuellt.

Direktanvisning

Vid direktanvisning kan motivet till val av byggherre vara att öka konkurrensen, det vill säga att marktilldelningen går till en byggherre som saknar projekt i Örebro eller för att just den byggherren har ett intressant koncept som Örebro kommun vill möjliggöra.

Markägoförhållanden

Planområdet berör åtta fastigheter: Dels fastigheterna Nikolai 3:36, 3:289, 3:306 och 3:346, som ägs av Örebro kommun, dels fastigheterna Nikolai 3:43, 3:237, 3:278 och 3:291, som ägs av Trafikverket.



Kartan visar de fastigheter som berörs av förslaget till detaljplan.

Mark- och utrymmesförvärv

Skyldig inlösen, huvudman

Kommunen är skyldig att lösa in mark eller annat utrymme som enligt detaljplanen ska användas för allmän plats inom planområdet om fastighetsägaren till fastigheterna Nikolai 3:43, 3:237, 3:278 och 3:291 begär det. Kommunen är även skyldig att på fastighetsägarens begäran lösa in mark eller annat utrymme som ska användas för annat än enskilt byggande.

Någon inlösen kommer inte att bli aktuell, då formerna för överlåtelsen kommer att regleras i överenskommelse om fastighetsreglering som tecknas innan detaljplanen antas.

Rätt till inlösen, huvudman

Kommunen har rätt att lösa in allmän plats inom planområdet. Någon inlösen kommer inte att bli aktuell, då formerna för överlåtelsen kommer att regleras i överenskommelse om fastighetsreglering som tecknas innan detaljplanen antas.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter och rättigheter

Fastigheter och rättigheter inom planområdet anges i fastighetförteckningen.

Fastighetsrättsliga åtgärder

Örebro kommuns fastigheter:

- Nikolai 3:36

Fastigheten tillförs mark från fastigheten Nikolai 3:237. Fastigheten tillförs all mark som idag tillhör fastigheterna Nikolai 3:43, 3:278 och 3:291.

- Nikolai 3:289 och 3:306

Fastigheterna tillförs mark från Nikolai 3:237.

- Nikolai 3:346

Ingen förändring.

Trafikverkets fastigheter

- Nikolai 3:43, 3:278 och 3:291

Fastigheternas all mark förs till Nikolai 3:36.

- Nikolai 3:237

Kommunen arrenderar ett område av fastigheten, mellan spårområdet/perrongen och Svartå Bangata.

Tekniska frågor

Fastighetsägaren svarar för och bekostar iordningställande av kvartersmark och därmed sammanhängande utredningar, undersökningar samt eventuella åtgärder och tillstånd m.m.

Tekniska undersökningar och utredningar

Genomförda innan och under planframtagandet:

- Markteknisk utredning, Ramböll 2026
- Projekterings PM Geoteknik, Ramböll 2016
- Förprojektering gc-tunnel, WSP
- PM, Gc-ramp, WSP 2019-04-11
- PM, planskild förbindelse Örnsro – Söder City, WSP 2018-09-25
- Dagvatten- och skyfalsutredning DP Nicolai, DHI, 2026
- Geoteknisk utredning vid växlar Örebro Södra, Banverket 2004
- Inventeringsrapport Örebro S och C, Trafikverket 2012
- Kompletterande miljöteknisk utredning Södra Station, Structor, 2026
- Markteknisk undersökningsrapport, Ramböll 2016
- Miljöteknisk utredning Södra Station, Structor 2017
- PM Markmiljöundersökning uppställningsspår Örebro S, Trafikverket 2021
- Projekterings PM Geoteknik, Ramböll 2016
- Södra Station, Historisk undersökning, Structor 2016
- Södra Station, provtagningsprogram, Structor 2017-02-20

Utbyggnad allmän plats

Kommunen är ansvarig för utbyggnad av allmän plats.

- Flytt av teknik TRV västra sidan (kontaktledningsbryggor)
- Flytt av teknik i stationshus
- Flytt av teknik TRV östra sidan
- Riva stationshus
- Byggnation Stationstorg Väst inkl grönska vid tunnelramper
- Byggnation Svartå Bangata
- Ombyggnation Godsmagasinet
- Cykelparkering Godsmagasinet

- Byggnation Östra Bangata
- Byggnation Park och grönska vid tunnelramper
- Byggnation Stationstorg öst inkl. Eugénplatsen/gatan
- Byggnation tunnel inkl. ramper
- Pendlarparkering
- Dagvattenlösning

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

Genomförandekalkyl planekonomi

Kalkylen beskriver kommunens kostnader för genomförande av detaljplanen.

UTGIFTER	MSEK	Finansiering
Utredning - Attraktiv och framtidssäkrad pendlarstation Örebro Södra (helhetsanalys, inkl. förprojektering light av ytorna)	1,1	SoT och Exploatering
Östra Bangatans förprojektering och simulering	0,4	SoT
Miljöteknisk markundersökning vid garaget	0,2	Exploatering
MKB (Byggnadsantikvarisk/ Riksintresset centrala Örebro)	0,8	Exploatering
Riskutredning	0,2	Exploatering
Flyghindersanalys	0,1	Exploatering
Dagvatten/Översvämningsutredning	0,4	Exploatering
Geoteknik (skred, vibrationer,mm)	0,3	Exploatering
Biotopskyddsdispans	0,2	Exploatering
Fastighetsutredning (gräns kvalitet och rättighet)	0,1	Exploatering
Planavgift	1,5	Exploatering
Trädinventering	0,1	SoT
Flytt av teknik TRV västra sidan (kontaktledningsbryggor)	0,8	SoT och Fastighet
Flytt av teknik TRV östra sidan	8	Exploatering
Marklösen TRV (stationsområdet + byggrätter)	1	Exploatering
Riva stationshus	1	Exploatering
Järnvägsplan	10	SoT
Marklösen Södra Allén (parkeringar, ej byggrätt)	5,5	Exploatering
Förberedande arbeten ledningsflyttar (VA, E.ON el och FJV)	16	Exploatering
Genomförande Stationstorg Väst inkl grönska vid tunnelramper	21	SoT och Exploatering

Genomförande Svartå Bangata	30	SoT
Ombyggnation Godsmagasinet	20	Fastighet
Cykelparkering Godsmagasinet	5	SoT
Genomförande Östra Bangata	90	SoT och RÖL
Genomförande Park och grönska vid tunnelramper	20	Exploatering
Genomförande Stationstorg öst inkl. Eugénplatsen/gatan	40	SoT och Exploatering
Genomförande Tunnel inkl. ramper	150	SoT, Exploatering och ev. RÖL
Pendlarparkering	5	Exploatering
Dagvattenlösning	10	Exploatering
Fastighetsbildning	0,1	Exploatering
Administration	0,3	Exploatering
Övriga kostnader/Oförutsett	21	Exploatering
Summa utgifter	460	

Förklaring till tabellen:

Exploatering – Åtgärden finansieras genom försäljning av byggrätter

SoT – Åtgärden finansieras av skattemedel, efter beslut i Mark- och Exploateringsnämnden

RÖL – Åtgärden finansieras externt, efter beslut av respektive myndighet

Fastighet – Åtgärden finansieras i första hand genom hyresintäkter

Kommunal exploatörskalkyl

Kalkylen beskriver de intäkter som kommunen har i rollen som exploatör.

INTÄKTER	MSEK
Markförsäljning	170,0
Summa intäkter	170,0

Planavgift

Ingen planavgift tas ut i samband med bygglov. Planavgift för framtagandet av detaljplanen bekostas av Örebro kommun, Mark- och exploateringsavdelningen.

Drift allmän plats

Tillkommande driftkostnader för allmän platsmark

Driftkostnader gata, park etc.	Kr/år
Gata	235 000

Kulturvärden

Rivningsförbud

Rivningsförbudet finns i gällande detaljplan. Bestämmelsen om rivningsförbud innebär inte någon förändring jämfört med nuvarande situation.

Prövning enligt annan lagstiftning

Fornlämningar

Om fornlämningar påträffas i samband med exploateringen ansvarar exploatören för anmälan till länsstyrelsen enligt 2 kapitlet 10 § kulturmiljölagen.

Biotopskydd

Ansökan om dispens för att ta ner en allé kommer lämnas in till Länsstyrelsen i enlighet med 7 kapitlet 11 § miljöbalken.

Planeringsförutsättningar

Övergripande ställningstaganden

I början av 2024 skedde en tragisk dödsolycka vid Örebro Södra. Olyckan har bidragit till att Örebro kommun, Trafikverket och Region Örebro län gemensamt arbetar med stationsområdet. Parterna har ingått en avsiktsförklaring, Moe 609/2024, i syftet att:

- På lång sikt utveckla området omkring Örebro Södra i enlighet med kommunens planerade detaljplan med tillhörande gång- och cykelpassage under järnvägen
- På kort sikt utreda och verka för en säkrare station
- Skapa en enhetlig syn på Örebro Södras utveckling och framtid

Trafikverket har genomfört en funktionsutredning för ökad säkerhet vid Örebro Södra, Moe 735/2024. I denna pekas en ny sidoplattform ut som den åtgärd som ska genomföras för att förbättra säkerheten på stationen, detta i kombination med bl.a. rivning av befintlig mittplattform och planpassage, nya hissar till bron och upprustning av plattform öst.

En förstudie för den tilltänkta gång- och cykelpassagen ska genomföras och kommer bl.a. resultera i om en järnvägsplan behöver tas fram inför byggnation av åtgärden. Trafikverket tar fram järnvägsplan samt utför byggnation av gång- och cykelpassage under järnvägen vid Örebro Södra, Moe 610/2024.

Kommunala ställningstaganden

Detaljplan

Planområdet omfattas av följande gällande detaljplaner:

1880-P406, Detaljplan för Södra Station m.m, laga kraft 22 september 2006. Reglerar järnvägsområdet, parkeringsytor och Eugenparken. Mindre ytor vid Virginska tänkta att användas för parkering och angöring regleras som skola och industri.

1880-P419, Detaljplan för Stinsen 19, laga kraft 13 november 2006. Reglerar mässlokaler och parkering. Reglerar Östra Bangatan och Änggatans gatuområden som huvudgata respektive lokalgata på de delar som ligger vid fastigheten. På kvartersmarksyta närmast Östra Bangatan regleras att vattenspegel ska upprättas.

1880-P728, Detaljplan för del av Tågmästaren 23 m.fl, laga kraft 8 september 2011. Reglerar byggrätt för bostäder, handel och kontor i 16 våningar på del mot Östra Bangatan. Reglerar i övrigt gårds- och komplementytor tillhörande bostäderna. Reglerar användning park på anslutande allmän plats mot Östra Bangatan.

1880K-A715, Förslag till ändrad stadsplan för kvarteret Baningenjören m.m, laga kraft den 2 juni 1984. Reglerar användning industri samt i vissa fall handel och hantverk till en höjd på 4 våningar och 29 metersbyggnadshöjd över nollplanet för fastighet med tidigare Skofabriksbyggnad på fastigheten Tågmästaren 24, Virginska skolan. Ytor närmast Östra Bangatan regleras med prickmark och omfattas av en bestämmelse om att mark ska vara tillgänglig för gemensam förbindelseled samt ledningsområde.

1880K-A318, Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen kvarteret 124 Mälaren m.m, laga kraft den 1 november 1966. Reglerar användning för järnvägsändamål på delar som berörs av ny detaljplan. Reglerar gata på delar av Svartå Bangatan som berörs av den föreslagna detaljplanen.

1880K-A254, Förslag till ändring av stadsplanen för kvarteret 118a Ritaren, 118B muraren och 119 Snickaren, laga kraft 18 augusti 1961. Reglerar användning för bostadsändamål i sammanbyggda hus till en höjd av tre våningar och 10,5 meters byggnadshöjd på fastighet inom kvarteret Snickaren. Reglerar användning gata på delar av Svartå Bangatan som berörs av den föreslagna detaljplanen.

1880K-A205, Förslag till ändring av stadsplanen för delar av Nikolai och Olaus Petri församlingar i Örebro, laga kraft den 20 mars 1957. Reglerar användning gata på delar av Svartå Bangata och Rudbecksgatan och Hagatunneln som omfattas av den föreslagna detaljplanen. Reglerar användning allmän plats på ytor i korsningen Svartå Bangata – Rudbecksgatan närmast spårområdet samt på mindre del av Väståparken närmast Rudbecksgatan.

Översiktsplan

I den kommunala översiktsplanen, antagen av kommunfullmäktige 2018-04-25, återges kommunens övergripande tankar och planering för utvecklingen av mark- och vattenanvändningen de närmaste 25 åren. Översiktsplanen innefattar generella ställningstaganden kring utvecklingen i hela kommunen såväl som målsättningar för olika tematiska områden, geografiska delområden och områdestyper.

Översiktsplanen anger att Örebros innerstad ska vara en tät, sammanhållen och sammanhängande stad som växer i alla väderstreck. Staden ska i huvudsak utvecklas genom förtätning av befintliga områden, omvandling av centralt belägna områden, exempelvis verksamhetsområden samt genom utveckling av nya områden i nära anslutning till den befintliga staden. Utöver detta innehåller översiktsplanen bland annat följande ställningstaganden för utvecklingen av staden:

- Staden kan förtätas genom kompletteringsbebyggelse som inte är markerade i kartan som utvecklings- eller omvandlingsområde. Möjligheten till kompletteringsbebyggelse bedöms från fall till fall. Hänsyn till starka allmänna intressen som anges i översiktsplanen, som tillgång till friytor och grönsstruktur, utgör viktiga bedömningskriterier.
- När staden kompletteras med ny bebyggelse ska det ske med hänsyn till platsspecifika förutsättningar, kulturmiljövärden, befintliga stadskaraktärer och stadskvaliteter.
- Bebyggelsens täthet, höjdskala och gestaltning ska dels anpassas till läget i staden och dess helhet, dels förhålla sig till bebyggelsemiljöer och landskapselement som finns på eller intill platsen.
- Enstaka högre hus kan uppföras för att tydliggöra strategiska platser som stadsdelscentra och andra viktiga mål- och mötespunkter. Ineffektivt nyttjade ytor exempelvis längs huvudgator och infarter kan bebyggas för att förtäta staden, alternativt nyttjas som park eller andra mötesplatser.
- Stadens entréer ska utformas med omsorg. Oavsett färdstätt skapar stadens entré det första intrycket. Bebyggelse som placeras invid stadens entréer ska därför hålla god arkitektonisk kvalitet. Av samma skäl kan vissa verksamheter

till och med vara direkt olämpliga för dessa lägen.

Området ingår i det tematiska området ”innerstaden”. För innerstaden anger översiktsplanen bland annat följande ställningstaganden:

- I stadskärnan eftersträvas en bra balans mellan bostäder, handel och arbetsplatser, med publika lokaler i bottenvåningarna.
- Stadskärnan ska ha en extra god gestaltning och utformas och utvecklas med omsorg om dess unika historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden. Tillägg, förändringar, ombyggnader och tillkommande bebyggelse ska samspela med och respektera, snarare än att reducera, kvaliteter och värden i den befintliga bebyggelsen.
- Nya tillägg ska spegla även 2000-talet och ge nya årsringar till innerstadens bebyggelse och på så vis fortsätter stadens historiska utvecklingsmönster.
- Höga byggnader i den befintliga innerstaden måste utformas med högsta arkitektoniska klass och med extra hög medvetenhet om relationen till den befintliga bebyggelsen.
- De huvudgator som passerar genom innerstaden ska omvandlas för att bättre passa in i innerstadens karaktär och funktioner.
- Innerstadens innergårdar är en viktig del i stadens grönstruktur och ska endast bebyggas i undantagsfall.
- I innerstadsnära lägen kan nya höjdskalor växa fram om det sker i stråk, exempelvis längs med stora trafikrum eller där marken byter användning, samt vid strategiska platser.
- I Örebro finns det flera stora trafikleder som leder in och ut från innerstaden. Dessa stråk är viktiga entréer in till innerstaden och behöver utvecklas mot ett mer stadsmässigt uttryck och anpassas för att rymma fler funktioner än idag.

Översiktsplanen pekar även ut specifika utvecklingsstrategier och ställningstaganden kopplat till olika geografiska området. Örebro Södra utpekas i översiktsplanen som en regional pendlarstation med tågstopp som ska utvecklas i enlighet med den FÖP för järnvägsområdet som tagits fram. Översiktsplanen anger att Örebro Södra ska utvecklas med personalintensiva arbetsplatser som tar hänsyn till det centrala läget och den goda tillgången till kollektivtrafik som finns på platsen. Platsen kan utvecklas med en hög täthet. Östra Bangatan och Rudbecksgatan med dess förlängning mot Hertig Karls Allé är markerade som huvudnät för kollektivtrafik, vägtrafik och cykeltrafik. Östra Bangatan ska anpassas för att kunna rymma mer kapacitetsstark kollektivtrafik samt fördes med cykelbana.

Järnvägsområde mellan Södra Alléns förlängning mot Östra Bangatan och Svartå Bangata är markerad som en viktig framtida passage för gående och cyklister.

Planområdet omfattar ett järnvägsområde som löper igenom centrala Örebro. Översiktsplanen anger att mark ska reserveras genom Örebro för framtida behov av utökat spårkapacitet, för verksamheter kopplade till transporter, för nya transportlösningar och för utvidgning av stationer och bytespunkter. Ett utredningsarbete om ett framtida snabbspår mellan Oslo och Stockholm via Örebro och möjliga spårvägar genom kommunen pågår. Översiktsplanen anger att mark ska reserveras för att möjliggöra för en sådan koppling och ska ges högsta tänkbara skyddsstatus mot andra konkurrerande intressen. En alternativ sträckning för

kopplingen ska även utredas med anledning av de osäkerheter som finns kring det sträckningsalternativ som föreslås i översiktsplanen. Översiktsplanen anger att Örebro Södra ska utvecklas som pendlarstation med stopp för tåg och buss. Säkerheten för resande ska förbättras.

Översiktsplanen anger en långsiktig målsättning om att leda om godstrafiken till en sträckning utanför centrala Örebro för att minska de störningar, risker och barriäreffekter som godstrafiken medför.

Detaljplanen bedöms vara förenlig med kommunens översiktsplan.

Fördjupning av översiktsplan

Området runt Örebro Södra omfattas av en fördjupad översiktsplanen för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik, antagen av kommunfullmäktige 2015-03-25. I den fördjupade översiktsplanen omnämns stationen som ”Södra Station”, och följande framgår om utvecklingen av området:

- Södra station ska utvecklas som pendlarstation och tågstopp. Säkerheten för resande ska förbättras, samtidigt som stationen görs attraktiv och effektiv. Södra station ska bindas ihop med övriga staden på ett säkert sätt. De utbyggnadsmöjligheter som finns kring Södra station tas tillvara och fler stationsnära arbetsplatser skapas. Det finns stor potential att omvandla platsen och skapa en stadsmiljö där man vill vistas.
- Den nuvarande stationsbyggnaden kan rivas för att ge plats för ny bebyggelse. Området söder om Eugénparken kan då bebyggas med kontor och resandeservice i bottenvåningen. Vid stationen ska resenärerna kunna uträtta ärenden i vardagen. För att maximera parken bör ytorna för taxi och bilangöring minimeras. I framtiden kan Hagatunneln utvecklas som entré till Södra station.
- Planskild passage byggs över eller under spåren.
- Största delen av Eugénparken bevaras och utvecklas som park. Parkens södra del kan bebyggas förutsatt att så mycket som möjligt av parken och befintliga träd sparas.
- Byggnaden ska ha service för resandet i bottenvåningen. Närmast spåren läggs ett parkeringshus.
- Området på västra sidan om stationen kan bebyggas. Närmast spåren ett parkeringshus, kanske där godsmagasinet ligger idag.
- Busskörfälts skapas på Östra Bangatan i norrgående riktning mot centrum, vilket minskar fördröjningarna för busstrafiken på grund av köbildning vid trafiksignalerna.
- Hagatunneln byggs om med breda dubbelriktade gång- och cykelbanor och stråk som pekar mot Södra station och Änggatan.
- På längre sikt och i samband med en järnvägsutbyggnad (framtid 20-50 år) kan fler ytor bebyggas och även omfatta Hagatunneln med entréfunktion, cykelhus och resandeservice.

FÖP:en beskriver utvecklingen av Östra Bangatan enligt följande:

Östra Bangatan ska behålla sin funktion som huvudgata och kunna hysa en betydande trafikmängd, men trafikytorna runt om är överdimensionerade. En del av ytan ska användas för att skapa en mer attraktiv stadsmiljö. Gatan ska utvecklas som en

grönare och mer attraktiv stadsgata som bland annat minskar barriäreffekter. Det innebär bland annat att den ska ha gång- och cykelmöjligheter, grönska, flera korsningar och så små mått som möjligt. Ett nytt cykelstråk längs Östra Bangatan kan bidra till att avlasta Drottninggatan som cykelstråk i nordsydlig riktning genom stadskärnan. Kollektivtrafikens framkomlighet längs Östra Bangatan är mycket viktig.

FÖP:en anger följande ställningstaganden för Östra Bangatans utveckling:

- Östra Bangatan ska ha smalare körfält och mindre refugyta. Körfälten kan minskas i bredd och gatan anpassas till innerstadens struktur och utformning.
- Gång- och cykelbanor byggs, till att börja med på östra sidan.
- Gatan ska kantas med träd som bildar en allé.
- Två av gatans fyra körfält ska öronmärkas för kollektivtrafik, i först hand norr om Nobeltunneln och söder om Rudbecksgatan. Resterande sträckor behöver ingående detaljutredning så att inskränkningar i kapaciteten inte får negativ inverkan på bussarnas framkomlighet.
- Busshållplatser ska vara av typen körbanehållplatser för att förbättra bussarnas framkomlighet.
- Ljusen på fasader, belysning av gatan och skyltar bör utformas med hänsyn till att Östra Bangatans ljus ska upplevas som ett kontinuerligt ljusrum.
- När gatan byggs om som bör det kombineras med dagvattenrening, till exempel att använda mittremsan eller sidoområdet som lokalt biofilter eller ledning till lokal infiltration. Vid höga flöden kan Svartån vara slutdestination för vattnet, och där renas via biofilter.



Utdrag ur kartbild från den fördjupade översiktsplanen med ställningstaganden för Örebro Södras utveckling.

Trafikstrategi

Örebro Kommuns trafikstrategi, antagen i kommunfullmäktige 2024-10-23, utgör en konkretisering av översiktsplanen med fokus på mobilitet, tillgänglighet och transporteffektivitet. Det övergripande målet i trafikstrategin är att andelen resor till fots, med cykel och kollektivtrafik ska öka och att antalet bilresor i Örebro tätort ska minska. Utöver det övergripande målet finns kompletterande mål med tillhörande indikatorer så att utvecklingen kan mätas och följas över tid. Ett urval av dessa mål relaterar tydligare till fysisk planering, exempelvis att invånare i kommunens större tätorter ska ha gångavstånd till daglig service och grönska samt cykelavstånd till övriga viktiga målpunkter och 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. Exempel på prioriterade insatsområden som gäller den fysiska planeringen i trafikstrategin är att kommunen ska verka för:

- en hög bebyggelsetäthet i anslutning till busshållplatser utmed de kapacitetsstarka kollektivtrafikstråken.
- att verksamhetsområden ska placeras och planeras så de blir möjliga att försörja med kollektivtrafik.
- en utbyggnad av trygga och attraktiva omstigningspunkter mellan olika färdmedel.
- att utvecklingsarbetet vid Örebro resecentrum och Södra station ska fortsätta.
- att det finns trafiksäkra gång- och cykelvägar till alla förskolor och skolor och viktiga besökspunkter.
- att minimera motortrafik såväl i stadskärnan samt runt skolor och förskolor.

Grönstrategi

Grönstrategin, antagen av kommunstyrelsen 2017-12-13, innehåller mål, strategier och riktlinjer för utveckling av grönstrukturen i Örebro stad och kommunens mindre tätorter. Grönstrukturen består av många olika typer av ytor: bostadsgårdar, parker och naturområden, liksom grönytor längs vägar, gröna tak med mera. Det här gröna nätverket har många ekologiska, kulturella och sociala funktioner som är viktiga för att skapa en hållbar och attraktiv bebyggelse.

I grönstrategin fastställs fem övergripande strategier som handlar om att säkerställa en god tillgång till parker och naturområden och höja deras sociala värden, utveckla grönstrukturen till ett sammanhängande nätverk, utveckla Örebros karaktärsdrag och gröna kulturvärden utifrån landskapet samt att utveckla stadens ekosystemtjänster. Därutöver finns även kvantitativa och kvalitativa riktvärden för invånarnas tillgång till parker, naturområden och lekmiljöer som ska användas i den fysiska planeringen. Till exempel bör varje invånare nå en kvarterspark inom 200–300 meter från bostaden.

Inom planområdet finns Eugénparken som är en stadspark med lång historia. Vid Hagabro-hus finns en mindre parkyta och Väståparken ligger på ett avstånd av ca 100 meter nordost från planområdet.

Strategi för arkitektur och byggande i Örebro kommun

Strategin för arkitektur och byggande, antagen av Programnämnd samhällsbyggnad 2018-05-31, beskriver utvecklingen i staden Örebro och i kommunens tätorter, byar och bebyggelse i det fria landskapet. Den utgör tillsammans med Örebro kommuns grönstrategi och trafikprogram en konkretisering av översiktsplanen. Strategin

beskriver mer konkreta resonemang och ställningstaganden kring frågor såsom skala, strukturer och olika bebyggelsetyper och hur dessa ska utvecklas i det framtida Örebro.

Strategin innefattar en kategorisering av stadens olika delar i stadsdelstyper med en beskrivning av värden och ställningstaganden rörande utveckling för respektive del. Planområdet ingår i stadsdelstypen ”Stadskärnan och innerstaden”. Strategin beskriver stadskärnans och innerstadens karaktär och värden främst finns i dess kvartersstadsstruktur, i dess årsringar och blandning av stil och ålder på bebyggelsen och i dess sammanhållna stadsbild och jämna höjdskala som bryts av enstaka accent- och symbolbyggnader. Störst förändring och utveckling bör ske intill stationsområden, längsmed större trafikrum och i övergångszoner till omvandlingsområden och näraliggande stadsdelar. Örebro Södra listas specifikt som ett område där utrymme för förändring och ny bebyggelse finns. Tillägg ska göras med stor respekt för de befintliga värden som finns hos befintlig bebyggelse. Tilläggen ska samspela med den befintliga bebyggelsen så att stadsmiljön som helhet blir attraktiv och fungerande. Örebro Södra listas som en av platserna där yteffektiva och moderna arbetsplatser kan skapas i stadskärnan, med en prioritering av kunskapsintensiva företag som kan ta fördel av det centrala och kollektivtrafikhärläget.

I strategin anges att större gator och genomfartsleder i staden på sikt bör omvandlas till mer stadsmässiga gaturum för att bidra till en attraktivare innerstad, minska gatornas barriäreffekter och skapa större möjligheter för hållbara transportmedel i form av gång-, cykel- och kollektivtrafik. Östra Bangatan utgör ett exempel på en sådan central trafikled som föreslås omvandlas.

Strategin för arkitektur och byggande innefattar ett antal generella ställningstaganden om var i staden som en högre bebyggelseskala kan vara lämplig. En högre höjdskala bedöms framförallt lämplig längs stadens större stråk i form av exempelvis Rudbecksgatan och Östra Bangatan, samt i stadens omvandlingsområden där det finns mindre befintliga intressen att förhålla sig till. Strategin beskriver vidare att platser som fyller viktiga funktioner i staden kan markeras med en högre skala som kan innefatta byggnader upp mot 15-20 våningar. Dessa byggnader ska fungera som landmärken och markörer för viktiga platsen i staden och kraven på arkitektonisk kvalitet ska motsvara den symbolverkan som så pass höga byggnader ofta får i staden. Södra Station listas i strategin som ett exempel på ett område som kan vara aktuellt för denna typ av höjdskala i den tillkommande bebyggelsen.

Strategi för arkitektur och byggande om riksintresset Centrala Örebro

I strategin för arkitektur och byggande finns ställningstagande för hur riksintressets värden ska tillvaratas. Strategin beskriver att riksintresset är ett uttryck för Örebros kontinuerliga framväxt, en viktig del i utläsandet av Örebros historia och en kvalitetsstämpel för de värden som finns i Örebros centrala delar. Strategin beskriver att den grundläggande inriktningen för utveckling i stadskärnan är att dess kvaliteter och karaktärsdrag ska bevaras och förstärkas och att de kulturhistoriska värdena ska ses som en tillgång som stärker stadens attraktivitet och avläsbara tidsdjup. Bebyggelse i en jämn skala med byggnader ut till gatulinjen i slutna kvarter ska eftersträvas. Siktlinjer och gatusträckningar ska inte störas av sammanbindande byggnader mellan kvarter och de spår av medeltida gatunät som finns ska bevaras. Innerstadens jämna siluett med enstaka accenter ska värnas.

Regionala

Oslo – Stockholm 2.55

Örebro kommun arbetar gemensamt med Karlstad kommun, Västerås stad, Region Örebro län, Region Värmland och Region Västmanland för att påskynda utbyggnaden av bättre tågtrafik mellan Oslo och Stockholm och på delsträckor däremellan. Arbetet har samlingsnamnet Oslo – Stockholm 2.55 som syftar på målsättningen att skapa resetider med järnväg mellan de två huvudstäderna på under tre timmar.

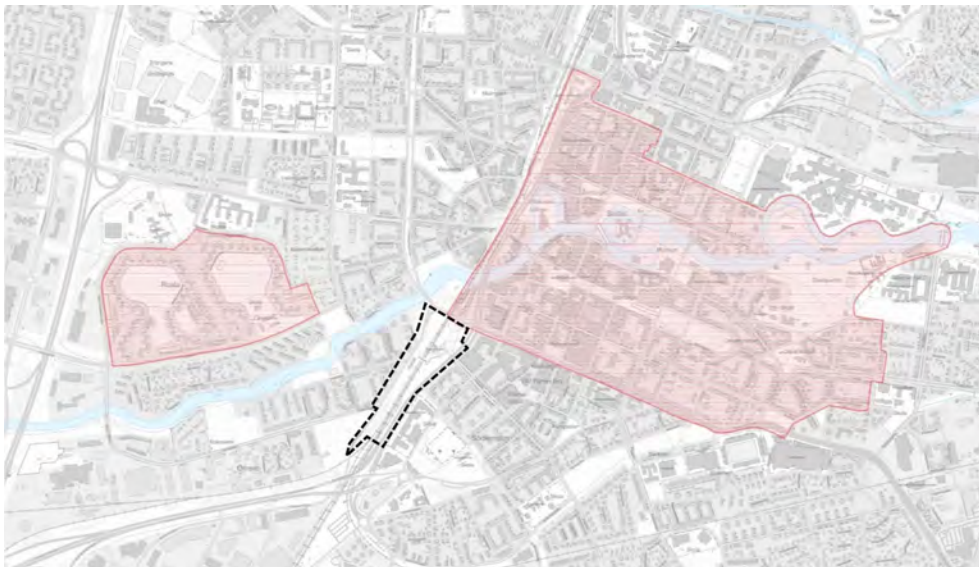
Riksintressen

Kulturmiljövård

Centrala Örebro

Planområdet ligger strax söder om Örebros historiska stadskärna och det område som är utpekad som riksintresse för kulturmiljövård för centrala Örebro. Riksintresset motiveras utifrån centrala Örebros speglande av utvecklingen från medeltida fäste vid mötet mellan viktiga kommunikationsleder till dagens stadsmiljö som präglats av utveckling under 1600-talet, 1800-talets senare del och det tidiga 1900-talet.

Uttryck för riksintresset, nuvarande avgränsning: *Dominerande slottsanläggning i mötet mellan Svartåns vattenled och den nord-sydliga åsvägen. Stadsplan med enstaka medeltida drag och rätvinklig rutnätsstruktur som grundlades på 1650-talet och fullföljdes på 1850-talet samt utvidgades vid 1900-talets början. Den medeltida Nikolaikyrkan, bebyggelse i den förindustriella tidens lägre skala, mer storstadsmässig stenbebyggelse från tiden kring sekelskiftet 1900 och tiden före andra världskriget. Residensstadens karaktärsbyggnader, parker och grönstråk.*



Kartan visar nuvarande utbredning för riksintresse kulturmiljövård Centrala Örebro och Rosta. Planområdet schematiskt markerat med svartstreckad linje.

Rosta

I nära anslutning till planområdet finns även det mindre riksintresseområdet Rosta. Riksintresset motiveras utifrån dess värde som bostadsområde som utgör en viktig

förebild, nationellt och internationellt, för efterkrigstidens flerbostadsbebyggelse.

Uttryck för riksintresset: Riksintresset består av 130 stjärnhus från åren 1948-1952, sammankopplade i kedjor kring gårdsbildningar och omgivande större grönytor. Tidstypiska trafiklösningar, gestaltningsmässiga värden, välstuderade planlösningar och byggnadsdetaljer.

Järnväg

Planområdet berörs av riksintresset för järnväg. Stambanan passerar genom planområdet och trafikeras av gods samt persontåg. I Örebro kommuns översiktsplan från 2018 görs följande ställningstaganden kring järnvägens utveckling i Örebro kommun. Ställningstagandena syftar bland annat till att tillgodose riksintresset för järnväg.

- Mark reserveras genom Örebro för framtida behov av utökad spårkapacitet, för verksamheter kopplade till transporter, för nya transportlösningar och för utvidgning av stationer och bytespunkter.
- Den befintliga persontågstrafiken genom Örebro behåller sin spårdragning i marknivå enligt tidigare beslut.
- Kommunen vill möjliggöra en ny snabb järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm, med stopp i Örebro. En möjlig sträckning Kristinehamn–Arboga har utretts under namnet FASE 2. Sträckningen pekas ut som reservat i översiktsplanen. Reservaten behöver ges högsta tänkbara skyddsstatus i jämförelse med andra konkurrerande intressen.
- Kommunen önskar minska störningar och barriäreffekter från järnvägen genom centrala Örebro genom att leda godset utanför stadskärnan. Det kommer att behöva utredas vidare om godstrafiken i framtiden ska gå genom Örebro innerstad som idag, eller i det reservat som lagts längs motorvägen, eller i en sträckning längre ut från staden.
- Södra station ska utvecklas som pendlarstation med stopp för tåg och buss. Säkerheten för resande ska förbättras.
- Om befintliga industrispår i staden tas ur bruk ska sträckningen bevaras obebyggd för framtida handlingsfrihet att skapa till exempel grönstråk, gång- och cykelbanor eller för framtida kollektivtrafik.

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

Ekologiskt särskilt känsliga områden

I Eugenparken finns ett antal stora träd med höga biologiska värden, och längs gatorna inom planområdet växer träd som ingår i alléer och som omfattas av biotopskydd.

Miljökvalitetsnormer

Luft

I luftkvalitetsförordning (2010:477) finns miljökvalitetsnormer för luft som syftar till att undvika negativ påverkan på människors hälsa och säkerhet.

Miljökvalitetsnormerna ska följas vid planläggning enligt PBL inklusive detaljplanläggning. Förordningen innefattar normer för koncentrationer av partiklar med partikelstorlek PM_{2,5} och PM₁₀ i utomhusluft. Utöver maximalt tillåtna

koncentrationer av partiklar i utomhusluft finns det också normer för koncentrationer av hälsoskadliga ämnen. Utsläppskällorna är oftast diffusa, dvs att utsläppen inte går att koppla till en specifik verksamhet eller plats utan uppstår som ett resultat av många mindre utsläpp. I urbana miljöer handlar frågor om luftkvalitet ofta om partiklar och gaser som uppkommer från trafik och olika förbränningsprocesser. I husansamlingar på landsbygden kan utsläpp från småskalig vedeldning utgöra hälsofara.

I Örebro kommun görs mätningar av luftkvaliteten med en mätstation vid Rudbecksgatan och en på Rådhusets tak, där mätningar av PM10, kvävedioxid och bensen görs. Övriga föroreningar kontrolleras via objektiv skattning. Mätningarna och den objektiva skattningen visar att miljökvalitetsnormerna för utomhusluft inte överskrids i Örebro kommun.

Vatten

Miljökvalitetsnormer för vatten regleras enligt 5 kap. miljöbalken och omfattar ytvatten (sjöar, vattendrag och kustvatten) och grundvatten. Syftet med normerna är att skydda och förbättra Sveriges vattenkvalitet.

Buller

Enligt förordning (2004:675) om omgivningsbuller är kommuner med över 100 000 invånare skyldiga att kartlägga bullersituationen samt upprätta åtgärdsprogram för att begränsa omgivningsbullrets skadliga effekter på människors hälsa. För Örebro kommun finns en bullerkartläggning från år 2022.

Miljö

Strandskydd

Planområdets nordvästra del omfattas av strandskydd kopplat till Svartåns vattenområde.

Enligt 7 kap. 18 g § miljöbalken återinträder strandskyddet automatiskt när en detaljplan upphävs eller ersätts vilket betyder att för rubricerad detaljplan kommer ett upphävande av strandskyddet att krävas. För aktuellt område är det ett strandskydd på 100 meter som återinträder och som i samband med aktuell detaljplan måste upphävas.



Röd yta visar strandskyddets utbredning längs Svartån och vitt streck visar schematiskt den del av detaljplanen som berörs.

Dagvatten

Planområdet ingår i dag i verksamhetsområdet för dagvatten och är anslutet till VA-huvudmannens dagvattensystem. Inom Örebro kommun är verksamhetsområdet för dagvatten indelat i *dagvatten gata* och *dagvatten fastighet*. I nuläget omfattas planområdet av dagvatten gata, men i samband med den framtida utvecklingen av området avses indelningen justeras. Nya fastigheter inom detaljplanen planeras att ingå i dagvatten fastighet, medan övriga markytor fortsatt kommer att tillhöra dagvatten gata.

I enlighet med Örebro kommuns dagvattenstrategi ska så stor del av dagvattnet som möjligt hanteras lokalt innan anslutning till det allmänna systemet, gärna genom infiltration där markförhållandena tillåter.

Planområdet är anslutet till det kommunala ledningsnätet och ingår i verksamhetsområdet för dagvatten. I dagsläget finns det två fastigheter inom planområdet, stationshuset och godsmagasinet, som är anslutna till det kommunala ledningsnätet. I framtiden kommer ledningsserviserna att justeras för att ansluta de nya fastigheterna inom området och ingå i verksamhetsområdet. Planområdet har ett flertal anslutningar till det kommunala ledningsnätet.

Trafikverket är ägare av järnvägsanläggningen och ansvarar för dess avvattning. I den, till detaljplanen, framtagna dagvattenutredningen har ingen information erhållits om hur avvattningen av järnvägen är utformad eller fungerar. Därmed är systemets utformning och funktion inte fastställd. Det finns en möjlighet att järnvägen har anslutningar till det kommunala ledningsnätet, men var dessa anslutningar i så fall är belägna har inte kunnat verifieras.

Förorenad mark

I samband uppstarten av detaljplanearbetet utförde Structor miljöteknik AB, på uppdrag av Örebro kommun, en historisk förundersökning, 2016-08-15, bilaga 6. Uppdragets syfte var att utreda om det har förekommit tidigare verksamheter inom

planområdet som kan ha gett upphov till eventuella föroreningar. I rapporten listas möjliga föroreningskällor.

Structor miljöteknik AB har även utfört en översiktlig miljöteknisk markundersökning, 2017-06-08, bilaga 7. I undersökningen konstateras att större delen av planområdet består av fyllningsmassor med låga föroreningshalter. Eftersom det rör sig om fyllnadsmassor kan föroreningshalterna dock skifta stort inom planområdet. Resultatet visade på generellt låga halter, underskridande MKM. I en provpunkt i den sydvästra delen påvisades dock halter överskridande nivån för farligt avfall med avseende på bly, koppar, zink samt PAH-H, se gul cirkel i bild nedan.

I nordvästra delen av undersökningsområdet, GV1, grön cirkel i bild nedan, påvisades förhöjd halt av koppar i grundvattnet men inga förhöjda halter av koppar påvisades i uttagna jordprover.



Bilden visar undersökningsområde i den översiktlig miljöteknisk markundersökningen som utfördes 2017. Källa: Structor miljöteknik AB

Eftersom utredningen inte omfattade hela planområdet har Structor Miljöteknik AB, på uppdrag av Örebro kommun, utfört en kompletterande översiktlig miljöteknisk markundersökning för planområdet, 2026-01-30, bilaga 8. Provtagningens syfte var att utöka undersökningsområdet så det omfattar hela planområdet, exklusive spårområdet, samt vidare undersöka och översiktligt avgränsa tidigare påvisade föroreningar i jord för att bedöma markens lämplighet med avseende på planerad markanvändning.

Utredningen visar att det finns lokalt begränsade föroreningar av metaller och PAH i ytliga fyllnadsmassor inom en mindre del av planområdet, främst väster om spårområdet. Se bild nedan markerat med rött. Halter som kan innebära hälsorisk har endast påträffats i ett fåtal närliggande provpunkter och bedöms vara ytligt och tillräckligt avgränsade i både plan och djup. I övriga delar av området har inga halter över riktvärden för mindre känslig markanvändning påvisats. Undersökningar av mark

i anslutning till tidigare ställverk visar ingen förekomst av PCB, och tidigare användning av bekämpningsmedel bedöms inte utgöra någon risk utanför spårområdet. Grundvattenanalyser visar generellt låga halter av föroreningar. Påvisade PFAS-halter bedöms inte innebära risk för människors hälsa eller vattenförekomster vid planerad markanvändning.

Sammantaget bedöms området till största delen vara lämpligt för den planerade detaljplanen, och eventuella risker kan hanteras genom avgränsande åtgärder i exploateringsskedet.



Bilden visar utsnitt från provplan med område markerat i rött där förhöjda halter påvisades vid båda undersökningarna utförda 2017 och 2025. Källa: Structor miljöteknik AB

Hälsa och säkerhet

Omgivningsbuller

Planområdet är utsatt för höga bullernivåer på grund av dess närhet till järnväg och till större vägar. Enligt kommunens bullerkartering från 2022 utsätts planområdet för ekvivalenta ljudnivåer på upp till 75 dBA, där järnvägstrafiken utgör den mest påtagliga bullerkällan.

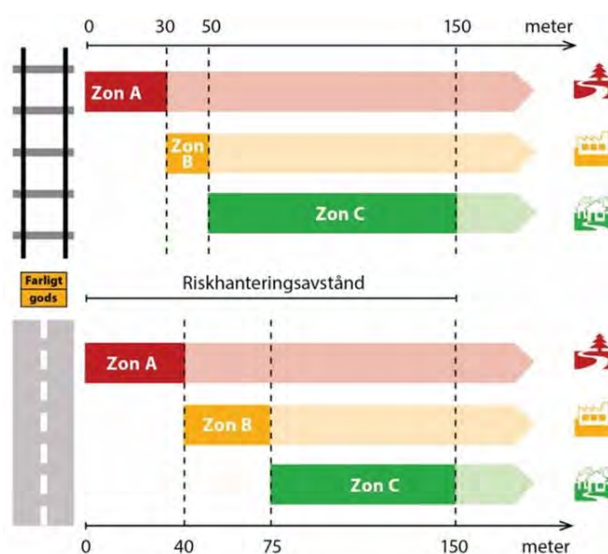
Risk för olyckor

I Sverige finns inga nationellt fastställda riktlinjer för hur risker med farligt gods ska värderas inom samhällsplanering. Flera länsstyrelser har tagit fram riktlinjer och vägledningar för riskhänsyn i samhällsplaneringen och planläggning intill transportleder för farligt gods. Länsstyrelsen i Örebro län har inte upprättat några egna riktlinjer utan hänvisar till de riktlinjer som Länsstyrelsen i Stockholms län har tagit fram. Syftet med riktlinjerna är att ge vägledning och underlätta hanteringen av riskfrågor. Länsstyrelsen anser att möjliga risker ska studeras vid exploatering närmare än 150 meter från en riskkälla. I vilken utsträckning och på vilket sätt riskerna ska

beaktas beror på hur riskbilden ser ut för det aktuella planförslaget. I riktlinjerna presenterar Länsstyrelsen skyddsavstånd till olika verksamheter. Dessa rekommendationer redovisas nedan.

För ny bebyggelse inom redovisade skyddsavstånd behöver en riskutredning göras som undersöker om planförslaget är lämpligt och vilka eventuella skyddsåtgärder som behövs.

Intill primära transportleder för farligt gods rekommenderar Länsstyrelsen ett bebyggelsefritt skyddsavstånd på minst 25 meter. Åtgärder ska åtminstone vidtas inom 30 meter från väg och järnväg.



Rekommenderad markanvändning inom respektive zon

Zon A	Zon B	Zon C
G – drivmedelsförsörjning (obemannad)	E – tekniska anläggningar	B – bostäder
L – odling och djurhållning	G – drivmedelsförsörjning (bemannad)	C – centrum
P – parkering (ytparkering)	J – industri	D – vård
T – trafik	K – kontor	H – detaljhandel
	N – friluftsliv och camping	O – tillfällig vistelse
	P – parkering (övrig parkering)	R – besöksanläggningar
	Z – verksamheter	S – skola

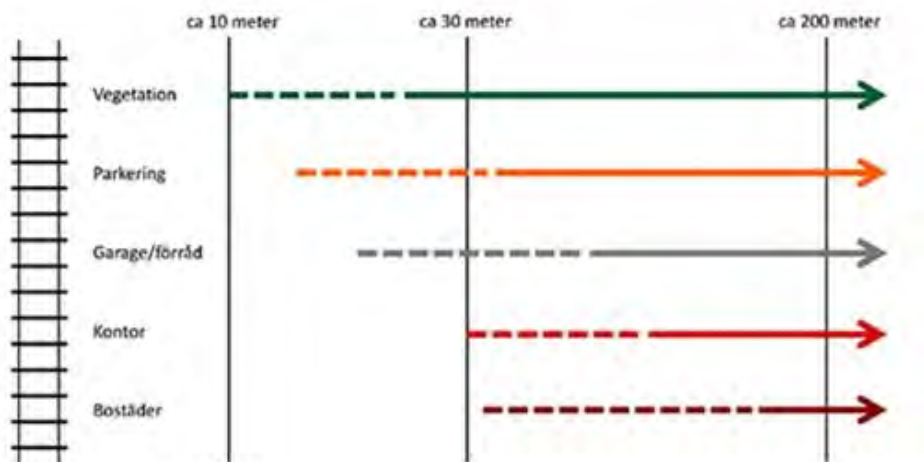
Rekommenderade skyddsavstånd till olika markanvändning. Källa: Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods, Fakta 2016:4 Länsstyrelsen Stockholm

Trafikverket har tagit fram generella råd om avstånd till järnvägen för olika typer av verksamheter. Enligt dessa råd bör ny bebyggelse generellt inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen, närmaste spårmit. Detta ger ett skyddsavstånd för farligt gods vid urspårning samt utrymme för eventuella räddningsinsatser.

Trafikverkets generella råd omfattar även riktlinjer avseende avstånd till olika verksamheter som utöver risk även beaktar andra parametrar, t.ex. buller, luftkvalitet, vibrationer och elektromagnetiska fält.

Trafikverket förtydligar i sin rapport att avstånden inte utgör fasta regler utan verksamhetens lokalisering är en bedömningsfråga från fall till fall samt att

verksamheter som inte är störningskänsliga och där människor vistas endast tillfälligt, exempelvis parkering, garage och förråd kan finnas inom 30 meter.



Generella råd om avstånd till järnvägen för olika typer av verksamheter. Avstånden som anges utgör inte fasta regler utan verksamhetens lokalisering är en bedömningsfråga från fall till fall. Linjerna i figuren har därför streckats. Källa: Trafikverket

Planområdet omfattar och korsas av ett järnvägsområde som trafikeras med farligt gods vilken innebär risk för olyckor som kan påverka omgivningen. Hänsyn behöver därför tas till möjliga risker vid utveckling av området i anslutning till spåret. På Uppdrag av Örebro kommun har därför BSL Brandskyddslaget tagit fram en riskutredning, *Risikanalys Örebro Södra, 2026-04-22*, se bilaga 3. Syftet med risikanalysen är att undersöka lämpligheten med aktuellt planförslag genom att utvärdera vilka risker som människor inom det aktuella området kan komma att utsättas för samt i förekommande fall föreslå hur risker ska hanteras så att en acceptabel säkerhet uppnås. Även eventuella risker som planförslaget kan medföra för järnvägen och tågtrafiken har utretts.

Utifrån inventeringen av olycksscenarier har en kvalitativ uppskattning av sannolikhet och konsekvens för respektive scenario gjorts i syfte att fastställa vilka scenarier som bedöms kunna medföra skadliga konsekvenser för människor i området och som därför behöver beaktas vid fortsatt planering. Scenarier som bedömts kunna påverka det aktuella området utgörs av urspårning, tågbrand samt olyckor med inblandning av farligt gods. En fördjupad analys av dessa scenarier har gjorts. Denna omfattar beräkning av risknivån i form av individrisk (den risk som en enskild person utsätts för genom att vistas i närheten av en riskkälla) och samhällsrisk (den risk som riskkällan utgör mot hela den kringliggande omgivningen).

Resultatet av risikanalysen har värderats utifrån Länsstyrelsens riktlinjer gällande riskhänsyn vid ny bebyggelse. Analysen visar att individrisken är oacceptabel närmast spåret (inom 10 meter) vilket beror på olyckor som leder till urspårning och tågbrand. Inom detta avstånd planeras endast ytor kopplade till stationsfunktionen, kommunikationsstråk och andra liknande funktioner som inte innebär att människor vistas där stadigvarande. Minsta avstånd till befintlig byggrätt är 17,5 meter och till nya byggrätter är det minst 25 meter från nuvarande spår, bortsett från en del av den nordvästra byggrätten där detaljplanen möjliggör för ett parkeringsgarage på ett

avstånd på 15 meter från närmaste spårmitt. Individrisken ligger på acceptabel nivå på avstånd över 22 meter från järnvägen.

Samhällsrisken är inte oacceptabel i någon del, men ligger på sådan nivå att åtgärder ska vidtas om det bedöms rimligt. De olycksrisker som till störst del bidrar till att höja samhällsriskenivån är olycka som leder till tågbrand och olycka med brännbar gas eller brandfarlig vätska. Det är således framförallt dessa scenarier som detaljplanen kommer behöva hantera för att risknivån inom området ska kunna sänkas.

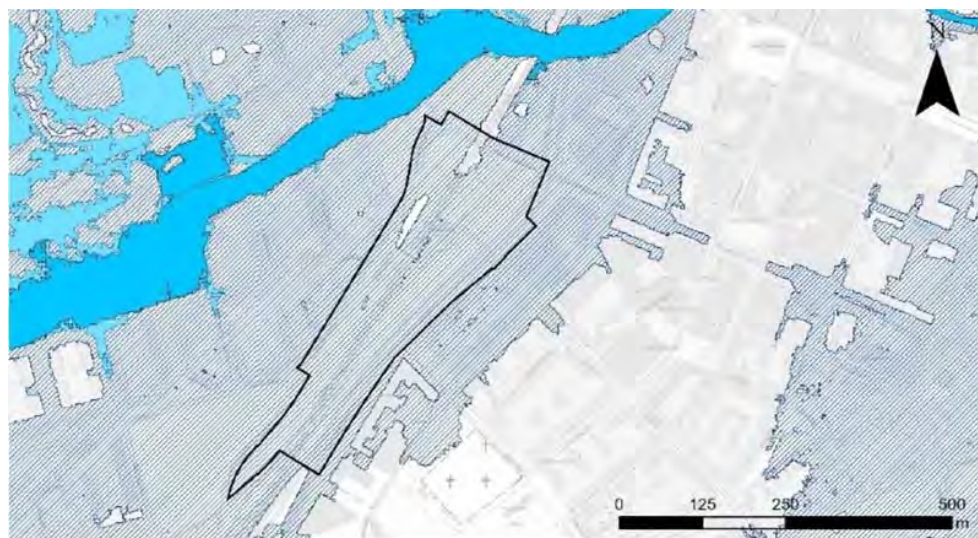
Åtgärder kommer att vitas i de nordvästra byggrätterna för att inte begränsa möjligheten att utöka järnvägens utbredning i enighet med Trafikverkets utredning (FU 2019). De åtgärder som kommer att vidtas kommer att utgå från UA2:s spärgeometri. Utöver de åtgärder som nämndes ovan kommer även skydd mot urspärning via fysisk barriär eller påkörningsskyddad konstruktion att villkoras genom startbesked: *Startbesked får inte ges för ändrad markanvändning förrän antingen ett skydd som står emot ett urspärat tåg från intilliggande järnvägsområde har upprättats eller genom att gavlar och fasad på tillkommande bebyggelse närmast spårområdet uppförs med en påkörningsskyddad konstruktion till en höjd av minst 4,7 meter (a₂).*

Risk för översvämning

Örebro är ett av de områden i Sverige som 2024 identifierades med betydande risk för översvämning från vattendrag och sjöar (MSB, 2024). Örebro är identifierat utifrån översvämningssrisk från Svartån. Urvalet är baserat bland annat på hur många som är bosatta och hur många som arbetar inom översvämningsshotade områden.

På uppdrag av Örebro kommun har DHI tagit fram en dagvattenutredning, 2026-02-11, bilaga 2, där även översvämning hanterades.

I bilden nedan visas beräknad översvämningssutbredning vid ett 100-, 200-årsflöde år 2100 samt beräknat högsta flöde (BHF) hämtat från MSB. BHF uppskattas i storleksordningen 10 000 års återkomsttid. Som framgår av bilden bedöms ett 100- eller 200-årsflöde inte medföra en skada eller risk för översvämning inom planområdet medan vid BHF visar resultatet att hela planområdet riskerar att översvämmas. Marknivåerna inom planområdet skiljer sig relativt lite och varierar mellan +27,9 m och +29,1 m. BHF är beräknat till +30,0.

**Örebro Södra****Översvämningsutbredning vid höga flöden i Svartån**

100-årsflöde
200-årsflöde

Beräknat högsta flöde

DHI
SWEREF98 15 00
Skala: 1:5 000

Bilden visar översvämningsutbredning vid 100-årsflöde, 200-årsflöde år 2100 och BHF i Svartån. Planområdet illustreras med svart linje. Underlag hämtat från Översvämningsportalen. Källa: MSB, u.å.

Risk för skyfall

I bilden nedan visas maximala översvämningsdjup och utbredning vid regn med 100 års återkomsttid, 6 h varaktighet och 1,25 klimatkoefficient. Dessa maximala översvämningsdjup inträffar inte samtidigt, utan inträffar någon gång under skyfallsförloppet. Beräkningsresultatet visar att vattnet samlas i en större lågpunkt i planområdets västra del vid Svartå Bangata och i Hagatunneln. (Hagatunneln omnämns eftersom den ingick i planområdet när dagvattenutredningen togs fram.) Det maximala vattendjupet i lågpunkten i den sydvästra delen av planområdet är enligt resultatet ca 1,1 meter vid befintlig situation. Den maximala volymen i lågpunkten beräknas till ca 2500 m³. Det maximala vattendjupet i Hagatunneln är enligt resultatet ca 3,2 – 3,3 meter vid befintlig situation. Resultatet visar att även en större marköversvämning ansamlas på Östra Bangatan, det maximala vattendjupet varierar mellan 0,4–0,5 meter vilket medför att framkomligheten på vägen är begränsad.



Örebro Södra – Resultat befintlig situation
Maximalt vattendjup vid ett klimatanpassat 100-årsregn



DHI
Skala: 1:2 500
SWEREF99 15 00

Bilden visar maximala översvämningsdjup och utbredning vid regn med 100 års återkomsttid. Källa: DHI.

Risk för skred

Runt Hagatunneln samt på mindre delar längs järnväg kopplat till banvall finns en ökad ras- och skredrisk enligt data från SGU från 2016.



Bilden visar områden med ökad risk för ras- och skredrisk.

Geotekniska förhållanden

Enligt SGU:s jordartskarta utgörs marken inom planområdet främst av postglacial lera och fyllning. Enligt den framtagna översiktliga miljötekniska markundersökningen, utförd av Structor Miljöteknik AB, 2016, bilaga 6, består det övre markskiktet inom spår- och bangårdsområdena av makadam.

Berggrunden består huvudsakligen av granit. En geoteknisk utredning har på uppdrag av Örebro kommun utförts av Ramböll, *Projekterings PM geoteknik, Södra stationsområdet, Örebro, 2016-08-29*, bilaga 9. Syftet med rapporten är att redovisa rådande geotekniska förhållanden samt att ge underlag för detaljplanen. Området som undersöktes är begränsat till en mindre del av Eugenparken samt områden med tillkommande byggrätter.



Bilden visar undersökningsområdet i Projekterings PM geoteknik.

Den geotekniska utredningen visar att markytan inom undersökt område är relativt plan med inmätta nivåer som varierar mellan +27,9 och +29,1 meter över nollplanet. Grundvattennivån inom undersökningsområdet bedöms ligga på omkring +25,9 meter över nollplanet. Grundläggning under grundvattennivå medför vattentät konstruktion.

Marken består av fyllningsmassor ner till ett djup av ca en meter, därefter lera ner till ett djup om ca fyra till sex meter där morän vidtar. Slagsondering har stoppat mot berg eller block på nivåer mellan +21,6 och +18,3 meter över nollplanet, motsvarande 6,8 och 9,7 meter under befintlig markyta. Leran inom området bedöms vara sättningsbenägen vid ökade laster. Totalstabiliteten i relation till Svartåns vattenområde bedöms vara god och grundläggning av större flervåningshus grundläggs på pålar slagna till fast botten eller berg.

Inför granskningen av detaljplanen ska en kompletterande geoteknisk utredning tas fram. Syftet är bland annat att tydliggöra hur planerad bebyggelse men även föreslagna skyfallsanläggningar ska kunna genomföras utan att påverka järnvägsområdet negativt samt vilka åtgärder som behöver vidtas.

Radon

Planområdet ligger inte inom riskområde för radon.

Hydrologiska förhållanden

Planområdet tillhör Svartåns avrinningsområde. Enligt VISS-registret som samlar information om status för olika vattendrag i Sverige har Svartån otillfredsställande ekologisk status och problem med övergödning.

Kulturmiljö

Fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet.

Bebyggelse

1897 anlades Södra station på platsen där den nya Svartåbanan anknöts till Hallsbergsbanan. Stationen ersatte en tidigare hållplats som fanns nära korsningen med Rudbecksgatan. Den hade i sin tur tillkommit tjugo år efter invigningen av järnvägen, då man insett att avståndet från den södra delen av staden till Centralstationen var för långt. Härifrån drogs också industrispår till Skebäck och Pålshodabanan.

Stationshuset

Planområdet omfattar en stationsbyggnad från sekelskiftet 1900 som nyttjas som stationshus för Örebro Södras funktion som järnvägsstopp. Stationsbyggnaden uppfördes i trä efter SJ:s standardritningar i schweizerstil med två våningar, fasader av träpanel och dekorerad med lövsågerier. Vid mitten av 1900-talet moderniserades huset och övervåningen revs. Den ursprungliga karaktären förändrades helt och fönsterformerna tillhör ett av få tecken på att det rör sig om en byggnad från 1800-talets slut. I kommunens kulturmiljöinventering är byggnaden klassificerad som grön, vilket innebär att den har ett visst kulturhistoriskt värde och ett miljövärde.



Stationshusets ursprungliga utformning. Bild: Järnvägs museet.



Stationshuset nuvarande utformning, sett från Eugénparken. Bild: Örebro kommun.

Godsmagasinet

Planområdet omfattar ett tidigare godsmagasin från 1897 som ingick i den ursprungliga stationsanläggningen.

I september 2021 väckte en privatperson fråga om att skydda godsmagasinet som byggnadsminne enligt kulturmiljölagen. Efter utredning av frågan beslutade Länsstyrelsen i december 2025 att godsmagasinet inte uppfyller kraven för att skyddas som byggnadsminne. Länsstyrelsen konstaterade däremot i beslutet att byggnaden är en viktig del av Örebros industri- och järnvägshistoria med ett betydande miljövärde för området kring Örebro Södra. Byggnaden har kvar karaktäristiska och tidstypiska stildrag och kvalitéer som betingar ett högt kulturhistoriskt värde.

I kommunens kulturmiljöinventering har byggnaden klassificerats som särskilt värdefull enligt PBL 8 kap 13§, med blå markering på kartan.



Godsmagasinet sett från Örebro Södras mittperrong. Bild: Örebro kommun.

Magasinet är av en typ som var vanligt förekommande vid järnvägsstationer i landet med rödfärgad träpanel och tidigare tegelklätt sadeltak. I Örebro har ett antal godsmagasin funnit dels vid centralstationen, dels i norra delen av bangården. Detta godsmagasin är idag det enda som finns bevarat. Ursprungligen var magasinet kortare och utvidgades norrut till dagens längd någon gång före 1914.

Som en rest av den ursprungliga stationsmiljön och i egenskap av en äldre idag ovanlig byggnadstyp har byggnaden ett högt kulturvärde. Den har även kulturvärden genom sin betydelse för stadens utveckling som del av Södra station samt dess närhet till bland annat skoindustrierna i södra Örebro. Byggnaden har även ett betydande miljövärde för stadsdelen Örnsro. Fasadens breda liggande träpanel, granitsockeln, lastbryggan, skjutportarna och sadeltak liksom fönsterutformningen är de huvudsakliga karaktärsdragen

Den långa röda träbyggnaden vid bangårdens yttersta spår, nu dock borttaget, är en markör för en svensk stationsmiljö från tiden runt 1900. En våning med vind under sadeltak, kryppgrund med granitsockel, liggande bred fasspontpanel som strukits med falurödfärg, skjutportarna till längsgående lastbryggor i trä och sparsamt med fönster som dock behövdes förr för dagsljusinsläpp. Det är de karaktärsdrag som samtidigt är igenkänningstecken för hustypen. Detta magasin har dessutom en tidigt tillbyggd

expeditionsdel, vid den norra gaveln, med utrymmen i två plan. Den södra gavelspetsen har fortfarande de karakteristiska parställda höga och spetsiga fönstren som hör ihop med 1800-talets nygotiska inspiration. Fönstren är idag övertäckta med skivor. Huset har genomgått en viss förändring genom årens lopp, t ex modernisering av expeditionen. Vid det tillfället byttes fönstren mot kopplade bågar och målades vita. Gamla bilder visar att de varit mörka. Taket som tidigare var belagt med tegel har fått korrugerat plåttak. Skjutportarna är sannolikt inte ursprungliga. Efter försäljning till kommunen av en avstyckad fastighet runt godsmagasinet revs lastbryggan mot bangården.

Eugenparken

Redan i 1888 års stadsplan för Örebro fanns utbredning av den kommande parken inplanerad som grönområde. 1897 invigdes Örebro Södra station, men parken var då inte mer än en skyddsplantering. Ganska snart, troligen kring 1901, formades det gröna på både SJ:s och kommunens mark till en representativ stationspark och attraktiv flanörpark. Parken namngavs efter prins Eugén, den konstituerade "målarprinsen" som hade tjänstgjort vid livregementet i Örebro och som också närvarade vid stationens invigning. Parken begränsades av järnvägen i väster, Rudbecksgatan i norr och Vestergatan (som senare byggdes om till Östra Bangatan) i öster.

Närmast järnvägen vände sig parken mot spåren, där välformade blomsterrabatter gav ett prydligt första intryck för tågresenärerna. Den östra parkdelen riktade sig mot den omgivande stadsmiljön, och bjöd in flanörer till promenad i en omväxlande grön oas i stil med engelsk landskapspark. Här fanns en struktur av ett flertal mjukt böjda gångvägar, parksoffor, träd och buskar. Under 1958 kapades delar av norra parkänden till förmån för den nyanlagda Hagatunneln, och tillgängligheten norrifrån till parken begränsades både visuellt och fysiskt. I övrigt gjorde små förändringar i parken. De ursprungliga gångarnas läge fanns kvar och träden hade vuxit upp. 1975 byggdes den bredare Östra Bangatan som ersatte Vestergatan. Befintliga bostadskvarter omformades och gatan fick en ny sträckning vilket fick till följd att norra änden av parken fick en större utbredning österut.



Stationshuset och Eugenparken foto 1910-tal. Bild: Örebro stadsarkiv.

Idag har partier av parken söder och öster om stationshuset fått dela med sig åt trafikändamål. Parkens gamla blomsterplanteringar är borta, men på senare år har en mängd krokuslökar satts som bjuder på anslående mattor av blomsterprakt under våren. De kan sägas vara dagens spegling av järnvägsparkernas prunkande blomsterideal. De träd som planterades har vuxit upp till kraftfulla volymer som ger pondus åt parken. Parken har även blivit betydelsefull som infartspark till Örebros centrala delar. Parken tillsammans med gatuträden på båda sidor om Östra Bangatan skapar ett sammanhållet grönt stråk av storvuxna träd, och parkens blomsterprakt syns tydligt från gatan.

Fysisk miljö

Bebyggelse

Bebyggelse inom planområdet

Inom planområdet finns två befintliga byggnader i form av stationshuset och ett godsmagasin på västra sidan järnvägen, samt mindre komplementbebyggelse och tekniska anläggningar kopplat till järnvägsområdet.

Bebyggelse i anslutning till planområdet

Befintlig bebyggelse finns på både östra och västra sidan om planområdet. Till väster ligger flerbostadshus i området Hagabrohus från 1940-talet i kvarteret Hyvlaren som består av sex punkthus i gult tegel i en arkitektur karakteristisk för 1940-talet.

I sydväst finns lamellhusbebyggelse från 1920-, 30- och 60-talen inom kvarteret Snickaren. Längre västerut finns villor och småhus från 1900-talets början i kvarteren Näckrosen och Kardborren. På västra sidan av järnvägen präglas bebyggelsestrukturen av hus i park eller i halvöppna kvarter med stor andel grönstruktur och grönstråk i anslutning till Svartån.

Bebyggelsen på östra sidan är mer präglad av verksamheter. På fastigheten Tågmästaren 24 vid planområdets sydöstra hörn finns Oscarias tidigare skofabrik från sekelskiftet som idag nyttjas som gymnasieskola för Virginska skolans verksamhet. Under 1900-talets första hälft var Oscaria Sveriges största skofabrik. Byggnaden utgör ett välbevarat exempel på industriarkitektur från 1900-talets början och fyller idag en viktig funktion som en av de främsta exponenterna för Örebros industriella historia.



Kvarteret Tågmästaren 24 med Virginska skolan, sett från Svartå Bangatan den dunge där en torrdamm föreslås. Bild: Örebro kommun.

Direkt öster om planområdet ligger kvarteret Tågmästaren 23 med bostadsbebyggelse från 1980-talet. Fasaden mot Östra Bangatan är varierad genom indrag och olika takvinklar men är helt sluten. I anslutning till detta område, vid Södra Allén, finns en outnyttjad byggrätt som medger bostadsbebyggelse upp till 16 våningar.



Bostadsbebyggelse i kvarteret Tågmästaren. Bild Örebro kommun.

I planområdets nordöstra del ligger kvarteret Stinsen som består av en större evenemangsbyggnad tillhörande Conventums konferensanläggning samt ett befintligt kontorshus i fem våningar. Detaljplanen för det norra huset medger en utökning av hushöjden till åtta våningar med en högdal på 26 våningar mot korsningen Östra Bangatan – Rudbecksgatan samt 16 våningar på del mot Fabriksgatan.

Norr om planområdet finns nyare bostads- och verksamhetsbebyggelse från 2000-talet inom kvarteret Längan samt ett antal välbevarade och kulturhistoriskt värdefulla bostadsbyggnader om fem våningar plus vindsvåning från sekelskiftet i kvarteret Glasmästaren.

Sydväst om planområdet ligger kvarteret Målaren med verksamhetsmark och tidigare huserat tryckeriverksamhet. Tryckeribyggnaden på fastigheten är riven och det pågår just nu detaljplanearbete för bostäder.

Bebyggelsen på östra sidan av planområdet har en tätare struktur med längre fasader men med en tydligare stadsmässighet jämfört med området på västra sidan av järnvägen. Inom både kvarteret Tågmästaren och Virginska skolan är fasaderna nästan 150 meter långa vilket skapar en viss slutenhet mot Östra Bangatan.

Mark och vegetation

Eugénparken

Planområdet omfattar Eugénparken som är en park med lång historia som sträcker sig från sekelskiftet och framåt. Parken är en av få stationsparker kopplad till områdets järnvägsfunktion som finns kvar i Sverige idag och besitter därmed kulturhistoriska värden.

Parken har även blivit betydelsefull som infartspark till Örebro centrala delar. Parken tillsammans med gatuträden på båda sidor om Östra Bangatan skapar ett sammanhållet grönt stråk av storvuxna träd, och parkens blomsterprakt syns tydligt från gatan.

Parkens utbredning har varierat under årens lopp, och omgivningens utveckling har inneburit att parken fått nya sammanhang och förutsättningar. Parken fick sin nuvarande utbredning i samband med Östra Bangatans omdragning under 1970-talet.

Parkens biologiska och ekologiska värden består i första hand av den stora mängden uppväxta träd av ett flertal olika arter som återfinns i parken. Bland trädarterna återfinns lärk, avenbok (för Örebro unika exemplar), ask, rönn, bergek, vingnöt, bärapel, hästkastanj, bok, björk, pil och olika typer av lönnar och lindar. Parkens äldsta träd är daterad till 1901 då parken anlades. Enligt de trädinventeringar som utförts i parken finns den högsta koncentrationen av träd med höga ekologiska och biologiska värden i parkens äldsta delar närmast spårområdet, där det finns en större mängd stora träd av olika arter. Parken består även av planteringar, bland annat i form av större krokusplanteringar. Dessa blomstermattor är huvudsakligen orienterade längs parkens östra sida, hela sträckan längs Östra Bangatan, och uppmärksammas i hög grad av allmänheten under vårarna.



Eugénparken sett från stationsområdet. Bild: Örebro kommun.

Parken är överlag plan, och i större delen av parken är det god sikt under trädkronorna. Gångvägarna i parken har stor betydelse för hur man rör sig. De har en

mjukt böjd sträckning och är i asfalt eller stenmjöl. En stor del av parkens västra delar används i dagsläget till parkering för cyklar. Ett antal soffor finns i parken.

Västra delen av parken upplevs av många som mörk och otrygg. Delvis kan detta bero på det större sammanhängande buskaget och avsaknad av målpunkter närmast spårområdet. Belysningen vid denna del av parken är undermålig, och även dagtid kan det vara svårt att orientera sig på grund av begränsad sikt längs några av gångvägarna.

Parkens södra del, öster om Eugénplatsen, har färre sociala parkvärden, och även här har påtalats viss otrygghet. Många pendlare tar sig genom den delen av parken mellan stationsområdet och busshållplatsen längs Östra Bangatan.

Större delen av parken är i dagsläget utsatt för buller, både från spårtrafiken och biltrafiken vid omgivande gatunät.

Övriga grönytor

Planområdet omfattar ett antal grönytor av mindre värde på västra sidan av järnvägen. I planområdets nordvästra del finns en grönyta med uppväxta träd som idag ramar in en parkeringsyta. Ytan är upphöjd och skärmar av området från korsningen Rudbecksgatan – Svartå Bangata.

I planområdets sydvästra del finns en större yta med sporadisk grönska bestående av träd, sly och buskar. Dessa ytor bedöms sammantaget vara av ett lägre värde, både sett ur ekologisk och biologisk synpunkt även om flera av dem ingår i en biotopskyddad allé. Sett i ett socialt sammanhang är ytorna sparsamt använda. Inom området växer både planterade och förvildade träd. I kant mot Svartå Bangata dominerar lind och i bakkant mot spårområdet växer främst lönn och asp.

Gatuträd

Planområdet omfattar Östra Bangatan och Svartå Bangata som båda är gaturum med stora mängder befintliga gatuträd. Med gatuträd avses här både träd som utgör en del av gatan och träd som står i direkt anslutning till gatan på angränsande fastigheter och därmed utläses som en del av gatans grönstruktur. Längs Östra Bangatas östra sida finns en stor mängd befintliga träd på och i anslutning till fastigheterna Tågmästaren 23 och 24 samt en mindre del i anslutning till fastigheten Stinsen 18 i planområdets nordvästra del.

På Svartå Bangatans östra sida finns en längre sammanhängande rad av alléträd från Ånstagatan söderut. Träden står till största del på kvartersmark innanför gatan.

Sociala faktorer

För att resonera om platsen och vad som behöver göras för att öka trygghet och attraktivitet genomfördes under hösten 2025 en workshop om social hållbarhet utifrån tre åldersgrupper, 8, 25 och 80 år. Workshopen genomfördes som en gruppövning på tjänstemannanivå. Resultatet av workshopen har fungerat som grund för arbetet med utformningen av stationsområdet och ytorna runt föreslagen bebyggelse samt deras innehåll och funktion.

I arbetet med gestaltungsförslaget har även Tengbom analyserat platsen och det konstateras att stationsområdet som helhet kan upplevas som otryggt eftersom det är få människor på platsen kvällstid och stora ytor i området som inte är omhändertagna. Många resenärer uppfattar själva stationsområdet innanför

omgivande gator som isolerat, splittrat och torftigt, med spridda markparkeringar, mycket hårdgjorda ytor, lite omsorg om den allmänna markens utformning. Området upplevs dessutom bitvis som mörkt. Belysningen är bristfällig, vilket förstärker känslan av otrygghet.

Teknisk försörjning

Värme

Fjärrvärmeledningsnät finns vid anslutande gator. En fjärrvärmledning korsar järnvägsområdet i öst-västlig led i den södra delen av planområdet där detaljplanen möjliggör för en gång- och cykelpassage.

El

Planområdet omfattar en stor andel ledningar för el under anslutande gator. Ledningar finns även under Eugenparken. Ett antal ledningar korsar järnvägsområdet i östvästlig riktning.

Elektronisk kommunikation

Ledningar för telekommunikation finns draget i Östra Bangatan samt till stationshuset och Eugenparken. Ledningar för telekommunikation korsar även järnvägsområdet i östvästlig del i planområdets södra del.

Trafik

Gator och trafik

Gatunät

Planområdet omfattar och tangerar ett antal större gator som sträcker sig igenom centrala Örebro. Östra Bangatan som delvis ingår i planområdet är en av centrala Örebros mest trafikerade gator med trafikmängder på runt 12 000 fordon ÅDT (årsdygnstrafik) på dess sträckning förbi planområdet enligt mätningar från 2026. Vid planområdet är Östra Bangatan idag utformad med fyra till sex körfält med dubbla vänstersvängfält vid korsningspunkten mot Rudbecksgatan.

Rudbecksgatan med dess förlängning via Hagatunneln till Hertig Karls allé har en fordonsmängd på drygt 15 000 fordon ÅDT på gatans sträckning i anslutning till planområdet. Vid planområdet är Rudbecksgatan utformad med fyra till sju körfält. Korsningen Rudbecksgatan – Östra Bangatan är en av de mest trafikerade korsningarna i Örebro. Rudbecksgatan passerar järnvägsområdet genom Hagatunneln som utgör en av de viktigaste passagerna under järnvägen i centrala Örebro. Hagatunneln har fyra körfält och enkelriktade GC-vägar på vardera sida. Den befintliga tunneln är i behov av underhåll som är planerat att genomföras av Trafikverket. Östra Bangatan och Rudbecksgatan är utpekade i översiktsplanen som huvudnät för väg- kollektiv- och cykeltrafik. Östra Bangatan är utpekad som ett stråk där kollektivtrafik ska kunna prioriteras genom kollektivtrafikfält.

Östra Bangatan är en primär väg för utryckande fordon (brandkår, ambulans och polis) samt primärväg för specialtransporter (Maskinringen). Gatan fungerar även som omledningsväg till motorvägen och klassas därför som en del av europavägnätet.

På den västra sidan av planområdet finns Svartå Bangata som kopplar Rudbecksgatan

till bostads- och verksamhetsområdet Örsro via Ånstagatan samt Idrottsvägen och ansluter till verksamhetsområdet Aspholmen längre söderut. Gatan är utformad med ett körfält i varje riktning och med cykelfält. Gatan breddas upp till fyra körfält i korsningen mot Rudbecksgatan. Gatan hade 2024 en uppmätt trafikmängd på ca 3 000 fordon ÅDT. Området Aspholmen som idag utgör ett renodlat verksamhetsområde planeras i framtiden att omvandlas till blandstadsbebyggelse med ett betydande inslag av bostäder varför gatans användning och betydelse sannolikt kommer öka. Svartå Bangata är i översiktsplanen utpekad som en del av huvudnät för väg- kollektiv- och cykeltrafik.

Gång-, cykel- och mopedtrafik

Rudbecksgatan är del av ett befintligt huvudcykelstråk i stadscykelnätet. Vid Hagatunneln, sträckan mellan Östra Bangata och Svartå Bangata, är cykeltrafik uppdelad i enkelriktade cykelbanor på vardera sida tunneln på grund av den smala passagen som Hagatunneln utgör.

Längs Östra Bangatan finns det inte någon kontinuerlig gång- och cykelbana och det är cykelförbud på större delen av sträckan. Östra Bangata är utpekad som ett framtida huvudcykelstråk i kommunens cykelnätsplan och översiktsplan då det utgör en viktig koppling mellan stadens olika områden och koppling till stationsområden. I höjd med Södra allén är det många gående som väljer att korsa Östra Bangatan och det finns därför ett behov av en gångbana och passage över Östra Bangatan.

En tillfällig gångbro och plattformsförbindelse över järnvägen uppfördes år 2019 av Trafikverket. Syftet var att förbättra säkerheten vid stationen genom att ersätta den tidigare planpassagen som fanns över alla trafikerade spår. Trafikverket kommer i samband med att den nya plattformen på västra sidan spårområdet byggs även att installera hissar till bron för att tillgodose tillgängligheten inom stationsområdet.

Cykelfälten på Svartå Bangata har i kommunens cykelnätsplan klassats som otrygga då hastigheten på Svartå Bangata är reglerad 50 km/h och då andelen fordonstrafik är mycket större än mängden cykeltrafik.

Kollektivtrafik

Örebro södra är en viktig knutpunkt för kollektivtrafik ur ett regionalt, kommunalt och lokalt perspektiv, då platsen möjliggör byte mellan tåg och buss. Persontågstrafik som går via Örebro C stannar även vid Södra Station och har bland annat anknytningar Stockholm - Göteborg och Hallsberg - Gävle via Bergslagen och Dalarna. Det har genomförts resanderäkningar på Örebro Södra och från dem har framkommit att Örebro Södra har mer frekventa resenärer som i hög grad pendlar till Kumla, Stockholm och Hallsberg samt att det reser ca 1400 personer varje dag till och från Södra station, vilket kan jämföras med ca 6500 som reser till/från Örebro Central.

Hållplatsläget för bussar finns vid Östra Bangatan i nära anslutning till stationsområdet och trafikeras av såväl regional som lokal busstrafik. För den regionala busstrafiken är Södra station en av de största hållplatserna med ca 630 påstigande resenärer per dag. Hållplatsen trafikeras av flera regionbusslinjer och en Stadsbusslinje.

Svartå Bangata har också hållplatslägen för lokaltrafik, linje 4, dessa är idag utspridda

på sträckan vilket skapar ett rörigt intryck för resenärerna.

Parkering och angöring

Inom planområdet finns större ytor för parkering och angöring kopplat till dess stationsfunktion. På den västra sidan järnvägen vid planområdets nordvästra del finns idag en långtidsparkering med ca 90 p-platser. På den östra sidan järnvägen vid stationshuset ligger stationens huvudsakliga angöringsplats med ca 10 parkeringsplatser för allmänhet och taxi. Därutöver finns i området totalt 230 cykelparkeringar, varav majoriteten har tak.

Åtkomstvägar till järnvägsområdet finns på båda sidor järnvägen söder om stationsområdet.

Järnväg

Planområdet korsas av godsstråket genom Bergslagen som är en järnvägslinje som går mellan Storvik (Gästrikland) och Mjölby (Östergötland) och passerar genom Örebro. Godståget genom Bergslagen utgör riksintresse för kommunikationer vilket bland annat innebär att järnvägen ska skyddas mot åtgärder som försvårar tillkomsten och nyttjandet av järnvägen. Ny bebyggelse får inte påverka nuvarande och framtida anläggning negativt vad gäller framkomlighet, tillgänglighet samt drift och underhåll.

Banan är huvudsakligen enkelspårig, men det finns dubbelspåriga partier, bl.a. genom Örebro. Banan trafikeras av ca 75 godståg och ca 110 persontåg per dygn. Nästan alla persontåg som passerar stannar både på Örebro Central och vid Örebro Södra.

Stationsområdet är utformat med två genomgående spår som förgrenar sig till fyra spår vid Örebro södra med en sidoplattform på stationens östra sida och en mittplattform som i nuläget nås via en plankorsning vid stationshuset. Från den västra sidan av järnvägsområdet nås stationsområdet och sidoplattformen via en gångbro som korsar järnvägsområdet.

I den södra delen av planområdet finns ett kommunägt industrispår som går till E.ON:s värmeverksanläggning i Örnäs, söder om planområdet. Utanför industrispåret finns spår som går till uppställningsspår längre söderut. Hastigheten på industrispåret är 30 km/tim.

Konsekvenser

Fastigheter och rättigheter

Fastigheterna inom planområdet ägs av Örebro kommun samt Trafikverket och berörs enligt följande:

Nikolai 3:306 är en större fastighet och omfattar bland annat Östra Bangatan, Eugénparken och nuvarande stationshus och ägs av Örebro kommun. Trafikverket ska förvärva en mindre del där gångbron står.

Nikolai 3:36 utgör i huvudsak Svartå Bangata och den mark som används som parkering i nordost. Fastigheten tillförs mark från fastigheten Nikolai 3:237. Fastigheten tillförs all mark som idag tillhör fastigheterna Nikolai 3:43, 3:278 och 3:291.

Nikolai 3:289 och 3:306 ägs av Örebro kommun och berör i huvudsak Östra Bangatan. Fastigheterna tillförs mark från Nikolai 3:237 som i huvudsak utgörs av spårområdet.

Nikolai 3:346 omfattar marken för godsmagasinet och ägs av Örebro kommun.

Nikolai 3:43 ägs av Trafikverket och förs över till Örebro kommun och föreslås användas för skyfallshantering. Nikolai 3:278 och Nikolai 3:291 utgör mindre remsor och förs i sin helhet över till Nikolai 3:36.

Nikolai 3:237 ägs av Trafikverket. Örebro kommun föreslås arrendera ett område av fastigheten, mellan spårområdet/perrongen och Svartå Bangata.

Natur

Mark och vegetation

Planförslaget innebär att ungefär 3 400 m² av Eugénparken planläggs som kvartersmark för kontors- och hotelländamål. Dessutom planläggs ungefär 1 700 m² parkmark som i huvudsak används som parkeringsplats på den västra sidan av järnvägen med samma markanvändning.

Ett antal befintliga träd i Eugénparken mot Östra Bangatan behöver tas ned för att möjliggöra en breddning av gatan. Trädens värden har inventerats och de föreslås ersättas med placering längre in i parken och som gatuträd på annan plats i Östra Bangatans nya sektion. Träd som ligger på allmän plats eller på mark tillhörande kommunala bolag ska ersättas eller kompenseras för i enlighet med kommunens trädpolicy. Eftersom detaljplanen föreslår en större mängd nyplantering av träd och satsningar i Eugénparken har detaljplanen bedömts täcka tillräckliga kompensationsåtgärder för ett ersätta värden för de träd som behöver tas ned.

Eugénparken kommer få ett nytt sammanhang vid framtida utveckling av området, och kommer att påverkas både negativt och positivt. Örebro kommun har en målsättning att byggnation i befintliga parker i största mån ska undvikas. De åtgärder

som görs i samband med denna detaljplans framtagande bedöms vara ett undantag utifrån ställningstaganden i översiktsplanen samt för att utveckla det kollektivtrafikhänsynsplanen i staden och genomföra säkerhets- och standardhöjande åtgärder. Det finns även en plan för hur värden ska kompenseras. Parkens biologiska och ekologiska värden består i första hand av den stora mängden träd. Krokus som har planterats under de senare åren är även ett tydligt och uppskattat inslag. Parken har dock flertalet brister utifrån sociala värden. Den är utsatt för buller från både bil- och tågtrafik och västra delen av parken upplevs av många som mörk och otrygg. Parken har dessutom få vistelsevärden. Det är många som passerar men få som stannar. En stor yta i parken används dessutom för cykelparkering.

Värden som går förlorade genom planförslaget

- Minskad parkyta mellan järnvägen och Östra Bangatan
- Träd behöver tas ner
- Delar av parken kommer att skuggas av nya byggnader

Värden som tillförs genom detaljplanen

- Förutsättningarna förbättras för befintliga träd och några kan flyttas
- Komplettering med nyplanterade träd
- Komplettering med nya blomstervärden och biologiska värden
- Ökade sociala värden:
 - Nya vistelsevärden som t.ex. bänkar och konst
 - Ny belysning
 - Förbättrade gångstråk
 - Bullerdämpning från både tåg och bilar

Träd som ingår i alléer omfattas av biotopskydd enligt förordning (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m. Dispens krävs för avverkning av biotopskyddade träd och ska hanteras under planprocessen.

Geotekniska förhållanden

Byggnader ska utföras i enlighet med slutsatser från den geotekniska utredningen. Grundläggning av större flervåningshus grundläggs på pålar slagna till fast botten eller berg. Mindre byggnader kan grundläggas ytligt på platta om vissa sättningar kan accepteras. Möjligen kan åtgärder för att minska sättningarnas storlek vidtas, t.ex. kompensationsgrundläggning. Utförande av källarvåning innebär en viss lastkompensation då last motsvarande jorden som grävs bort kan påföras utan ge en ökad last i leran.

Inom vissa delar av området är den lösa lerans mäktighet mycket liten, vilket kan innebära att ytlig grundläggning inte är uteslutet även för byggnader i flera våningar. Att lermäktigheten varierar kan dock även ge upphov till ojämna sättningar. Ytterligare bedömning av sättningar ska göras i senare skede då planerad byggnation är känd.

Denna information finns med som en förutsättning för platsen och regleras inte på plankartan.

Miljö

Miljöbedömning

Planen bedöms medföra BMP

Förslaget till detaljplan har bedömts medföra en betydande miljöpåverkan i den mening som avses i miljöbalken. En strategisk miljöbedömning har därför tagits fram under planprocessen.

Följande miljöaspekter har bedömts kunna påverkas betydande av ett genomförande av detaljplanen och har hanterats genom en strategisk miljöbedömning:

- Påverkan på riksintresse för kulturmiljövården, Centrala Örebro
- Kulturvården och stadsbildskaraktär

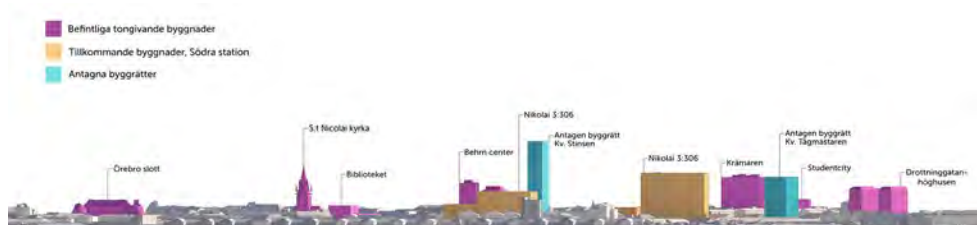
Beslut om betydande miljöpåverkan är taget på delegation för Bygg- och miljönämnden 2026-XX-XX. (Beslut tas inför granskningsutskick, senare under planprocessen.)

Miljökonsekvensbeskrivning

Miljökonsekvensbeskrivningen behandlar påverkan på kulturmiljön samt stads- och landskapsbilden i relation till kulturmiljön.

Planområdet ligger strax utanför riksintresset för kulturmiljövården Centrala Örebro. För detta riksintresse har även det reviderade, men inte beslutade, förslaget om utvidgning av riksintresset vägts in i miljöbedömningen. Planområdet ligger även i nära anslutning till riksintresset för kulturmiljövården Rosta. Detaljplanens föreslagna höjdskala har studerats i förhållande till dessa riksintressen och effekterna på siktlinjer och stadsbildskaraktär har utretts i ett större sammanhang.

Den föreslagna detaljplanens tillkommande volymer kommer att ha effekter på Örebros stadsbildskaraktär. En rad aspekter blir påverkade, däribland stadens siluett. Den nuvarande stadssiluetten presenterar en i huvudsak jämnhög bebyggelse med ett fåtal uppstickande signaturbyggnader som Örebro slott, S:t Nicolai kyrka, Behrn center och Krämarens. De tillkommande volymerna är markant högre än den något äldre bebyggelsen och medför, tillsammans med befintlig höghusbebyggelse och antagna detaljplaner, att stadens generella höjdskala ökar.



Bilden visar föreslagna byggrätter (gula) och befintliga högre byggnader (lila) samt högre byggnader som kan uppföras utifrån gällande detaljplaner runt planområdet (turkosa). Källa: Norconsult.

Obebyggd mark tas i anspråk genom den föreslagna detaljplanens nya volymer vilket

får konsekvenser på ett antal siktlinjer och vyer. En av de mer framträdande punkterna är via den infart i öster som bilburna anländer från E18 och E20 samt Södra infartsleden. Effekten blir en påtagligt ändrad entrévy som presenterar staden med en storskalig byggnad i fonden. Byggnaden kan komma att uppfattas som en ny signaturbyggnad eller ett landmärke för staden.

Påtaglig skada kan uppstå om:

- en åtgärd mer än obetydligt skadar något eller några av de värden som utgör grunden för riksintresset
- den negativa inverkan blir så stor att området i något avseende förlorar sitt värde som riksintresse

Planförslaget bedöms medföra måttligt negativa konsekvenser för kulturmiljön och stadsbilden, med lokalt större negativa konsekvenser i direkt anslutning till planområdet. För riksintresset Centrala Örebro bedöms konsekvenserna bli små till måttligt negativa och inte innebära påtaglig skada enligt miljöbalken. För riksintresset Rosta bedöms konsekvenserna bli små.

Måttlig negativ effekt uppstår när en föreslagen åtgärd medför att kulturmiljövärden fragmentiseras eller skadas. Värden går delvis förlorade så att helheten inte kan uppfattas och den historiska läsbarheten reduceras.

Under framtagandet av planförslaget har plankartan i viss mån bearbetats och rekommendationerna enligt ovan har integrerats i handlingarna. Volymer och byggnadshöjder har justerats så att det finns en tydlig och varierad skillnad mellan byggrätterna. Höjderna varierar mellan tre och 14 våningar. Detaljplanen säkerställer att det finns ett visst utrymme mellan byggnadskropparna för att minimera känslan av en lång sammanhängande vägg både mot Östra Bangatan och Svartå Bangata. Inom dessa ytor föreslås entréer placeras men där bör även finnas yta för cykelparkering och dagvattenhantering kopplat till byggrätterna.

För att säkerställa att tillkommande bebyggelse får ett attraktivt utseende har detaljplanen utformats med en bestämmelse som anger att *byggnader ska utföras med hög arkitektonisk kvalitet* (f₇). Detta innebär att frågor kopplade till gestaltning ska hanteras i samband med markanvisning och förstudieskede. Genom att Örebro kommun har rådgighet genom hela markanvisningsprocessen säkerställs vilka åtgärder som behöver vidtas för att övervaka och följa upp den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför.

Strandskydd

Planområdets nordvästra del omfattas av strandskydd kopplat till Svartåns vattenområde. För att kunna genomföra planförslaget föreslås strandskyddet upphävas genom en bestämmelse på plankartan (a₃) *Strandskyddet är upphävt*.

Kommunen får upphäva strandskydd för ett område som avses ingå i en detaljplan, om det finns så kallade särskilda skäl enligt 7 kap. 18 c § p 1–6 miljöbalken.

1. redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften,
2. genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen,

3. behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området,
4. behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området,
5. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området, eller
6. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett annat mycket angeläget intresse.

I denna detaljplan anses skäl enligt punkt 1, 2 och 4 ovan föreligga för att kunna upphäva strandskyddet.

Det är uppenbart att det inte finns något syfte med strandskydd inom området som berörs av strandskydd. Kvartersmarken inom planområdet utgörs av vägområde och parkeringsyta. Området har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften och har inte har någon funktion för livsvillkor för djur- eller växtliv och allmänhetens tillgång till strandområden försämras inte.

Området som berörs av strandskydd ligger väl avskilt från vattenområdet genom ett park- och vägområde. Fri passage finns i nuläget och det kommer inte att påverkas av planförslaget. Allmänheten har inte tillträde till spårområdet men genom detaljplanen kommer den yta som utgörs av parkeringsplats att tillgängliggöras och göras mer attraktiv. Genom detaljplanen kan både Örebro tätort och stationsområdet utvecklas vilket bedöms medföra långsiktiga fördelar för samhället. En tryggare passage under järnvägen kan skapas, platsen kan befolkas och utvecklas på ett attraktivt sätt. Även om det finnas andra platser att utveckla så bedöms andra lokaliseringar inte som möjliga att förtäta kopplat till de åtgärder som behöver göras för att öka tryggheten inom stationsområdet. Någon närmare eller ytterligare argumentation eller motivering berömds inte som motiverat.

Dagvatten

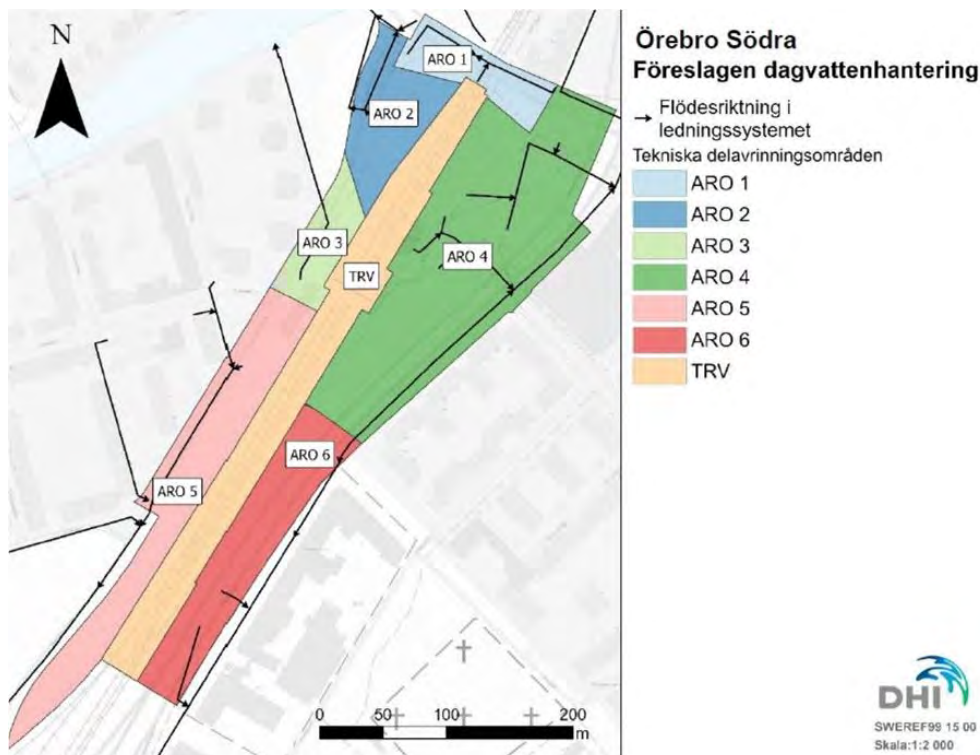
DHI har på uppdrag av Örebro kommun tagit fram en *dagvatten- och skyfallsutredning, 2026-02-11*, bilaga 2. Syftet med utredningen är att kartlägga hur dagvattenbelastningen och skyfallssituationen ser ut i dagsläget samt säkerställa att den inte förvärras vid genomförandet av detaljplanen. Dagvattenhanteringen som föreslås i utredningen är endast ett exempel på hur fördröjning och rening av dagvatten kan hanteras.

Planområdet klassas som ett centrumområde och dagvattenflöden och fördröjningsberäkningar har genomförts för återkomsttid 30 år med klimatfaktor 1,25. Utflödet från planområdet har begränsats till ett befintligt 10-årsregn. Inom planområdet beräknas det sammanlagda fördröjningsbehovet till ca 610 m³. Det finns generellt ett stort fördröjningsbehov i planen men volymfördelningen skiljer sig beroende på de tekniska delavrinningsområden som planområdet delats in i. Trafikverkets anläggning med närliggande infrastruktur har inte beaktats i utredningen. Dagvattenlösningar har inte heller föreslagits för avrinningsområdet som omfattar Hagatunneln då ingen ombyggnation inom det området planeras.

För att fördröja och rena dagvattnet från planområdet har ett flertal anläggningar föreslagits. BGG-system (avser blågröngrå system som är en integrerad lösning för dagvattenhantering, växtbäddar och hårdgjorda ytor) föreslås att anläggas i mittremsan av Östra Bangatan där öppet förstärkningslager i kombination med regnbäddar

föreslås. Underjordiska makadammagasin och regnbäddar föreslås omhänderta dagvatten från tak, torgytor och Svartå Bangata. I planområdets sydvästra del, vid Svartå Bangata, föreslås en torrdamm att anläggas för hantering av skyfall men i viss mån även omhänderta dagvatten från parkeringen. För att omhänderta dagvatten från parkeringen föreslås två alternativ, antingen via filterbrunn som därefter avleds till skyfallsytan för fördröjning och infiltration, eller via krossdike som anläggs intill parkeringen. Området för torrdammen regleras genom en bestämmelse som medger *översvämningssyta* (SKYDD₁)

Utlödet från planområdet ska begränsas till motsvarande 10-årsregn vid befintlig situation vilket således blir det styrande utflödet för att beräkna fördröjningsbehovet inom planområdet.



Bilden visar planområdets olika delavrinningsområden. Fördröjningsbehovet inom planområdet beräknas till ca 610 m³ i sin helhet där volymens fördelning skiljer sig stort i planen. Källa: DHI

Inom planområdet har ett antal avgränsningar utförts vid utformningen av dagvattenhanteringen:

- Det antas att Trafikverket ansvarar för att avvattna sin anläggning och att fördröjning och rening enligt Örebro kommuns dagvattenstrategi säkerställs. Delområde TRV har därav inte beaktats gällande föreslagen dagvattenhantering.
- Delområde ARO 1 som omfattar Hagatunneln planeras inte att byggas om med undantag för en mindre del av byggrätten intill Svartå Bangata. Fördröjningsbehovet för ARO 1 har därav inte beaktats. Fördröjningsbehovet från den delen av byggrätten adderas till

ARO 2 i stället.

- Inom delområde ARO 4 inbegrips Eugénplatsen med tillhörande gångbanor. Fördröjning för gångbanor och grönytor inom Eugénplatsen har ej beaktats. Likt som för ARO 1 planeras ingen ombyggnationer exploatering i denna del av parken och fördröjning och rening av dagvatten förutsätts att utföras likt befintliga förhållanden.
- Samma resonemang gäller för de grönytor som bevaras inom ARO 6 längs Östra Bangatan.

Inom planområdet har ett flertal dagvattenanläggningar föreslagits för att möjliggöra rening och fördröjning av dagvatten. Fördröjningsbehovet inom planområdet är stort men skiljer sig mellan de tekniska avrinningsområdena.

På plankartan föreslås följande volymer utifrån planområdets olika avrinningsområden:

Kvartersmark i anslutning till godsmagasinet regleras med en bestämmelse som anger *Dagvattenfördröjning med en total volym av minst 13 kubikmeter ska anordnas inom användningsområdet (b₁)*. Denna volym behöver dock justeras något eftersom ytan har utökats efter att dagvattenutredningen togs fram.

Kvartersmark i anslutning till byggrätten i anslutning till Svartå Bangatan regleras med en bestämmelse som anger *Dagvattenfördröjning med en total volym av minst 24 kubikmeter ska anordnas inom användningsområdet (b₂)*. Det möjliga mobilitetshuset förutsätts uppföras i samband med övrig bebyggelse inom denna yta och har därför ingen egen volym.

Kvartersmark i anslutning till kvartersmarken i anslutning till Östra Bangatan regleras med en bestämmelse som anger *Dagvattenfördröjning med en total volym av minst 35 kubikmeter ska anordnas inom användningsområdet (b₃)*.

Inom resterande del av planområdet och det som utgörs av allmän plats finns en generell bestämmelse som anger att *Dagvattenfördröjning med en total volym av minst 447 kubikmeter ska anordnas*. Även denna volym behöver justeras utifrån övriga justeringar av ytor enligt ovan och det kan bli aktuellt att studera volymfördelning mellan, torgytor, gator och det som planläggs som park.

I utredningen har i huvudsak tre typer av anläggningar föreslagits för att hantera dagvatten: underjordiskt makadammagasin/avsättningsmagasin, regnbäddar och BGG-system.

Förorenad mark

Enligt utförd översiktlig riskbedömning bedöms marken till stora delar vara lämplig för den planerade markanvändningen. Påvisade föroreningar bedöms inte vara av så omfattande eller av sådan komplicerad art att de utgör ett hinder för detaljplanen. Avseende uppmätta halter i grundvattnet bedöms det inte medföra risker för människors hälsa vid planerad markanvändning.

Hela planområdet bedöms i nuläget inte vara fullt ut lämpligt för planerad markanvändning. Enligt utredningen bedöms det dock möjligt att göra området lämpligt för planerad markanvändning. Undersökningar har påvisat halter av metaller och PAH överskridande MKM varför det i ett utförandeskede rekommenderas förtätad provtagning för avgränsning. På plankartan regleras detta genom en bestämmelse som anger att *startbesked inte får ges för väsentlig ändring av markens användning förrän markförorening har åtgärdats till en för ändamålet lämplig nivå (a₁)*.

Miljökvalitetsnormer

Luft

Eftersom planområdet ligger i centrala Örebro med närhet till ett antal större vägar i form av Östra Bangatan och Rudbecksgatan bedöms den främsta riskfaktorn gällande luftkvalitet vara utsläpp och biprodukter från vägtrafik. Mätningar av partikelhalter har tidigare utförts längs vid kvarteret Stinsen i direkt anslutning till planområdet och vid kvarteret Maskinisten längre österut längs Rudbecksgatan. Utifrån tidigare mätningar och planläggningar i anslutning till Östra Bangatan och Rudbecksgatan är bedömningen att riktvärden för MKN inte riskerar att överskridas som en följd av detaljplanens genomförande.

Vatten

Enligt EU:s ramdirektiv för vatten, även kallat vattendirektivet får inte verksamheter bidra till att vattnets kvalitet försämras eller riskera att MKN inte kan uppnås. Föroreningsmängden efter exploatering med rening i de föreslagna dagvattenanläggningarna har beräknats. I den framtagna dagvattenutredningen framgår att det finns ett behov av rening av dagvattnet. Föroreningsmängden till recipienten bedöms öka för samtliga parametrar med undantag för suspenderat materia efter exploateringen jämfört med befintlig situation.

Resultatet av analysen indikerar att nästintill samtliga utvärderade parametrar minskar när reningsåtgärder inkluderas. Undantag gäller för kväve, där beräkningarna visar en ökad belastning mot recipienten, vilket ur recipientperspektiv inte är fördelaktigt med hänsyn till övergödningsproblematiken. Skyfallsytan är inte inlagd i beräkningarna som en reningsanläggning vilket medför att viss ytterligare reduktion av kväve kan antas. Kväve är ett ämne som kan renas genom infiltration. Genom att anlägga en torrdamm med infiltrationsmöjlighet, vilket bedöms möjligt utifrån jordartskartan där fyllning förekommer i planområdets sydvästra infiltrationsmöjlighet, kan naturlig rening av kväve uppnås. Detta antas skapa förutsättningar för att tillräcklig rening av dagvattnet kan säkerställas inom planområdet.

I dagsläget saknas omfattande rening av dagvatten inom planområdet. Exploateringen medför en viss ökad belastning men genom föreslagna åtgärder bedöms den totala föroreningsmängden minska, vilket ger en övergripande positiv effekt för recipienten.

Hälsa och säkerhet

Risk för olyckor

Eftersom järnvägen går rakt genom planområdet behöver riskerna från

järnvägstrafiken hanteras. Med anledning av detta har Brandskyddslaget fått i uppdrag av Örebro kommun att göra en riskutredning för den tänkta exploateringen. *Risikanalys Örebro Södra, 2026-04-22, bilaga 3.* I utredningen har riskbilden för det aktuella området med hänsyn till befintlig järnväg samt med hänsyn till en framtida utbyggnad av spårområdet studerats. En kvalitativ uppskattning av sannolikhet och konsekvens för olika scenario har gjorts i syfte att fastställa vilka tänkta utfall som bedöms kunna medföra skadliga konsekvenser för människor i området och som därför behöver beaktas vid fortsatt planering.

Scenarier som bedömts kunna påverka det aktuella området utgörs av urspårning, tågbrand samt olyckor med inblandning av farligt gods. En fördjupad analys av dessa scenarier har gjorts. Denna omfattar beräkning av risknivån i form av individrisk (den risk som en enskild person utsätts för genom att vistas i närheten av en riskkälla) och samhällsrisk (den risk som riskkällan utgör mot hela den kringliggande omgivningen). Den fördjupade analysen har genomförts med hänsyn tagen till den prognostiserade trafiksituationen år 2045 där hänsyn tas till pågående säkerhetshöjande åtgärder samt planerad utbyggnad av järnvägen. Risknivån har även beräknats för nollalternativet, det vill säga ett framtida scenario som innebär att den aktuella detaljplanen inte realiserar.

Resultatet av riskanalysen har värderats utifrån Länsstyrelsens riktlinjer gällande riskhänsyn vid ny bebyggelse. Analysen visar att individrisken är oacceptabel närmast spåret, dvs inom 10 meter, vilket beror på olyckor som leder till urspårning och tågbrand. Inom detta avstånd planeras endast ytor kopplade till stationsfunktionen, kommunikationsstråk och andra liknande funktioner som inte innebär att människor vistas där stadigvarande. Minsta avstånd till befintlig byggrätt är 17,5 meter och till nya byggrätter är det 25 meter från nuvarande spår. Individrisken ligger på acceptabel nivå på avstånd över 22 meter från järnvägen.

Samhällsrisken är inte oacceptabel i någon del, men ligger på sådan nivå att åtgärder ska vidtas om det bedöms rimligt. De olycksrisker som till störst del bidrar till att höja samhällsrisknivån är olycka som leder till tågbrand och olycka med brännbar gas eller brandfarlig vätska. Det är således framförallt dessa scenarier som behöver hanteras för att risknivån inom området ska kunna sänkas.

Med syfte att hantera identifierade risker och sänka risknivån inom området har ett antal riskreducerande åtgärder studerats. Åtgärderna syftar till att minska persontätheten inom områdena närmast järnvägen samt öka skyddet av människor som vistas inomhus genom skydd mot brand och gasmolnsexplosion. De åtgärder som har ansetts vara rimliga och nödvändiga att genomföra redovisas nedan och är uppdelade på åtgärder utomhus och åtgärder inomhus. Bedömningen är att föreslagna åtgärder ger en tillräcklig riskreducerande effekt med hänsyn till studerade risker.

Föreslagna riskreducerande åtgärder utomhus

- Områden inom 25 meter från närmaste spårmitt ska utföras så att de inte uppmuntrar stadigvarande vistelse.

Detta kan t.ex. vara plattformar, väntytter, busstation, gatuområden, gång- och cykelvägar, markparkering, ytor med plantering eller liknande funktioner där tillfällig vistelse är acceptabel användning. På plankartan regleras detta som allmän plats,

stadionområde (TORG₁) och park (PARK) men även genom (SKYDD₂), (GATA) och (P-PLATS). Någon ytterligare restriktion kring nyttjande av dessa ytor har inte införts som bestämmelse på plankartan.

- Där risk föreligger för att fordon ska hamna inom spårområdet ska avåkningsskydd uppföras.

Detta kan t.ex. vara stödmur, trappor, avåkningsräcke eller annan barriär som hindrar ett fordon att lämna gatumark och hamna inom spårområdet. Barriären ska vara utförd på ett sådant sätt att den hindrar ett möjligt fordon som en t.ex. lastbil att i rimlig hastighet (t.ex. 30 km/tim) som kör in i barriären i en utifrån geometrin på platsen möjlig vinkel. Detta regleras inte med någon bestämmelse men i det gestaltningsförslag som är framtaget föreslås t.ex. att perrong ligger något upphöjd och nås via trappor eller ramper och avgränsas genom pollare och planeringar.

- Där risk för att spårspring förekommer ska icke klättringsbart staket finnas längs spårområdet, perronger undantagna.

Detta kan t.ex. vara staket med tät struktur med piggar på toppen. Detaljplanen har en bestämmelse som anger att staket ska finnas längs järnvägen. Staketets utformning regleras dock inte genom detaljplanen.

- Byggnad med stadigvarande vistelse som ligger inom 25 meter och parkeringsgarage inom 15 meter från närmaste spårmitt, utifrån framtida ny spårmitt enligt UA2, och där perrong eller annan barriär saknas ska skyddas från att allvarligt skadas om ett tåg spårar ur och kör in i byggnaden.

Skyddet kan placeras antingen mellan spår och byggnad i form av en barriär i tillräckligt robust utförande. Barriären ska utformas så att den inte innebär ökad risk för att resenärer i det urspårade tåget skadas. Skyddet kan även införas i den aktuella byggnaden genom att förstärka bottenvåningar och stommar inom det aktuella avståndet. Nya byggrätter har därför utformats med en bestämmelse som anger följande: *Startbesked får inte ges för ändrad markanvändning förrän antingen urspårningsskydd för spår på angränsande järnvägsområde upprättats eller genom att gavlar och fasad på tillkommande bebyggelse närmast spårområde uppförs med en påkörningsskyddad konstruktion till en höjd av minst 4,7 meter (a2).*

Föreslagna riskreducerande åtgärder inomhus

Åtgärderna gäller inom kvartersmark med följande användning och med hänsyn tagen till framtida ny spårmitt enligt UA2:

Kontor (K) inom 30 meter från närmaste spårmitt.
Hotell (O) inom 50 meter från närmaste spårmitt.
Centrum (C) inom 50 meter från närmaste spårmitt.
Parkeringsgarage (P) inom 30 meter från spårmitt.

- Samtliga ytor där människor vistas stadigvarande ska ha tillgång till en utrymningsväg som mynnar bort från järnvägen.

Detta regleras med en bestämmelse som anger att *Samtliga ytor där människor vistas*

stadigvarande ska ha tillgång till en utrymningsväg som mynnar bort från järnvägen (f₄). Bestämmelsen finns på samtliga byggrätter inom planområdet.

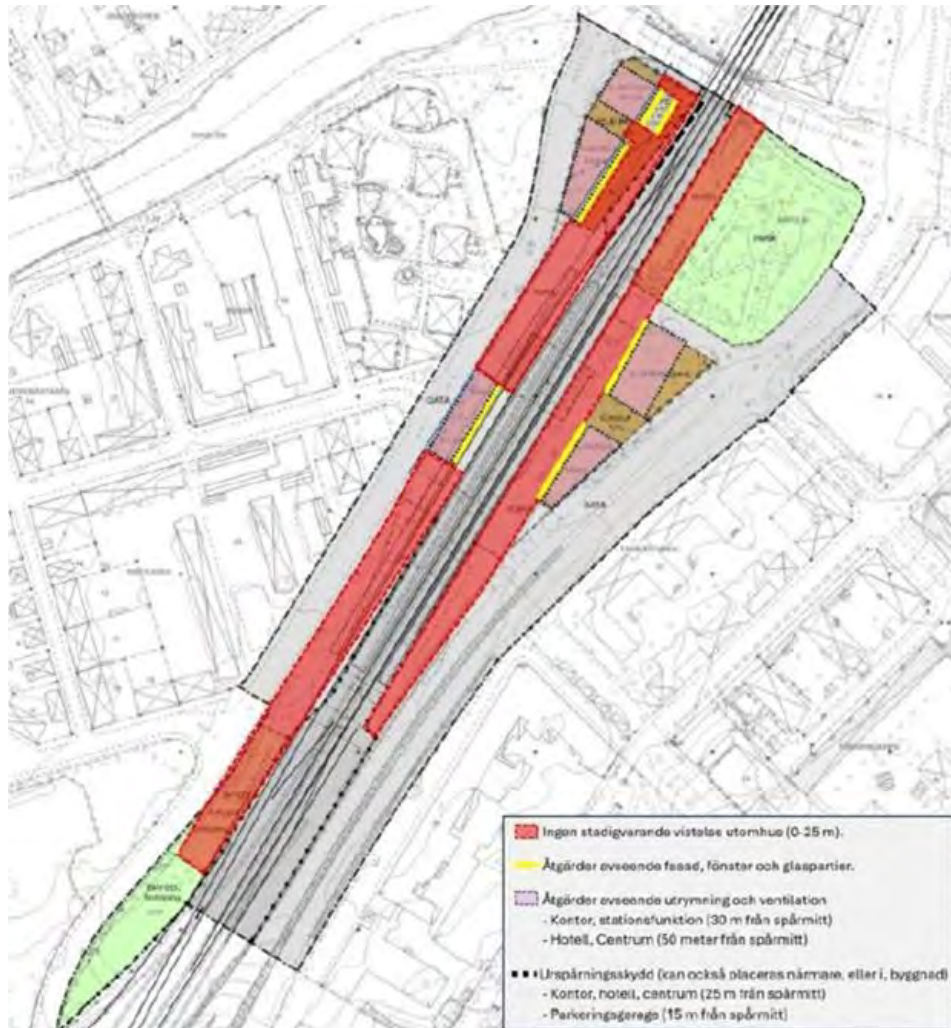
- Fasader som vetter direkt mot järnvägen, inklusive fönster och glaspartier i dessa fasader, ska utföras så att en vidare brandspridning förhindras vid olycka på järnvägen.

Åtgärden uppfylls om fasader som exponeras mot järnvägen inom de avstånd som anges ovan för olika typer av markanvändning utförs i obrännbart material samt isolering alternativt med konstruktion som motsvarar lägst brandteknisk klass EI 30. Fönster och glaspartier kan utföras i brandteknisk klass EW 30 eller EI 30 samt bör även utföras med härdat och/eller laminerat glas för att vara intakta även vid en gasmolnsexplosion. Åtgärden regleras genom en bestämmelse som anger att *Fasad mot järnvägsspår på första radens bebyggelse från farligt godsled ska utföras med obrännbart material. Entréer ska vändas bort från järnvägen. Sekundära entréer mot järnvägen tillåts dock för resandefunktioner samt för byggnadens servicefunktioner. (f₆).*

- Gaser ska hindras att läcka in i byggnader vid olycka på järnvägen.

Detta gäller inte parkeringsgarage men regleras på plankartan genom bestämmelsen *Luftintag för ventilation ska placeras skyddade på tak eller fasad som är vänd bort från järnvägsområdet (f₅).*

Förutsatt att redovisade åtgärder genomförs är bedömningen att risknivån inom området kan accepteras och att människor inte utsätts för oacceptabla risker. Planförslagets påverkan på järnvägen bedöms vara liten och kan accepteras utan vidare åtgärder.



Bilden visar ungefärliga områden där de åtgärder som redovisas i listan ovan rekommenderas. Källa: Brandskyddslaget

Översvämning

Planområdet ligger inom område för BHF och föreslår användning för en viktig samhällsfunktion i form av järnvägsstation men även för transformatorstationer kopplat till både järnväg och tillkommande byggrätter. Den kommunala översiktsplanen anger att viktiga samhällsfunktioner endast ska placeras inom områden med risk för översvämning om de innebär en komplettering eller en expansion av redan befintliga strukturer. Eftersom detaljplanen föreslår en utveckling av en redan befintlig järnvägsstation och placeringsmöjligheterna för stationen och föreslagen bebyggelse begränsas av järnvägens placering anses planförslaget vara förenlig med översiktsplanens ställningstaganden om översvämningsrisk.

Enligt den av DHI genomförda skyfallsanalysen bedöms planområdet utsatt för stora översvämningar under ett klimatanpassat 100-årsregn. Tre större översvämningar har identifierats, dels i Hagatunneln, lågpunkt intill Svartå Bangata och Östra Bangatan. För att hantera skyfall föreslås en torrdamm att anläggas intill Svartå Bangata. För Östra Bangatan föreslås en ombyggnation för att sprida ut översvämningen och på så

sätt minska vattendjupet på vägen. Enligt genomförd analys kan en damm vid Svartå Bangata säkerställa framkomligheten på vägen medan för Östra Bangatan ses en risk för en marginell ökad vattennivå vid skyfall för närliggande område med föreslagen utformning. Potential ses dock i konceptet för hantering av skyfall på Östra Bangatan och bedöms kunna hantera översvämningen men det bör tas fram en mer detaljerad höjdsättning av gatan i samråd med vägprojektörer i samband med genomförandet av detaljplanen.

Beräknat högsta flöde, BHF

Planområdet omfattar en befintlig och viktig samhällsfunktion i form av järnvägsstation och järnvägsanläggning, vilken även utgör ett riksintresse. Det är därför av stor vikt att skydda området mot översvämning vid höga flöden. Om det hade varit möjligt att höjdsätta marken eller strategiskt placera byggnader och barriärer för att minska risken för översvämning, hade detta kunnat utgöra en lösning. I det aktuella planområdet bedöms dock utbredningen av översvämningen vid BHF vara så omfattande att höjdsättning eller liknande åtgärder inte är tillräckliga eller praktiskt genomförbara. Den sammanvägda sannolikheten för att beräknat högsta flöde inträffar under en 100-årsperiod bedöms vara cirka 1 %, och för en 200-årsperiod cirka 2 %. Mot denna bakgrund bedöms risken vara låg för området att översvämmas från vattendraget och BHF anses vara ett extremt scenario. Enligt den framtagna dagvattenutredningen bör riskhanteringen utgå från mer sannolika scenarier och kompletteras med beredskapsåtgärder för BHF.

Inom kvartersmarken har detaljplanen dock en bestämmelse som anger att *transformatorstationer ska utföras så att naturligt översvämmade vatten upp till +30 meter över nollplanet inte skadar dess funktion*. I jämförelse med övriga byggrätter bedöms det som möjligt att skydda transformatorstationer mot översvämning vid höga flöden.

Skyfall

En skyfallskartering av den framtida situationen utan åtgärder har genomförts med syfte att analysera effekterna på det maximala vattendjupet och flödet då byggrätterna inkluderats i planen. En förutsättning för att hantera skyfallet är att vatten inte leds ned mot den planerade gång- och cykelpassagen. Närliggande mark och eventuella barriärer behöver därför höjdsättas i samband med genomförandet.

Resultatet av beräkningarna i dagvattenutredningen visar att det vid framtida situation uppstår liknande översvämningsutbredningar och djup i stora delar av planområdet som dagsläget. Största skillnaden ses vid lågpunkten vid Svartå Bangata där översvämningsdjupet generellt minskat men utbredningen av översvämningen har ökat. Utbredningen av översvämningen medför att vattendjupet på Svartå Bangata ökar och uppgår till maximalt 0,4 meter.

Enligt genomförd skyfallsanalys samlas en större mängd vatten i den befintliga lågpunkten som ligger mellan Svartå Bangata och järnvägsspåret. Vid befintlig situation samlas ca 2500 m³ och vid ett framtida scenario utan åtgärder visar resultatet att volymen som tidigare samlades i lågpunkten bräddas och ställer sig på vägen. Höjdsättningen av området blir därav en viktig faktor för att inte försämma jämfört med dagens situation och för att inte riskera att leda vattnet mot gång- och cykelpassagen. I utredningen har två åtgärdsförslag studerats:

Alternativ 1: Torrdamm

En torrdamm anläggs i lågpunktens södra spets. Syftet med dammen är att skapa en yta för vattnet att stå under ett skyfall. Om det blir nödvändigt kan även parkeringen att översvämmas men med ett maximalt vattendjup på 0,2 meter. Parkeringens nivå antas till + 27,75 meter. Skyfallsytans huvudsakliga syfte är att fungera som en översvämningsyta och inte att omhänderta dagvatten.

Dammens utformning är beroende på befintliga ledningar i området, järnvägens utbredning och grundvattennivåer. Då grundvattennivån i det aktuella området inte fastställt men antas vara något högre än den närmast uppmätta grundvattennivån i parkområdet intill Östra Bangatan antas grundvattennivån i lågpunkten motsvara medelvattennivå i Svartån (+26,6 meter). Dammens botten antas därav till +27,0 meter för att säkerställa en marginal till grundvattnet. Släntlutning i dammen antas till 1:6. Lågpunkten har dock i vissa sektioner en brantare släntlutning än 1:6 idag och i dessa delar har ingen extra hänsyn tagits utan det antas möjligt att bevara dess utformning. Längst Svartå Bangata finns det befintliga ledningar. Förslaget är utformat med hänsyn till skyddsavstånd för ledningarna där det inte är lämpligt att genomföra någon större sänkning av marken.

För Svartå Bangata har torrdammen en positiv effekt genom att omfördela stora volymer från lågpunkten, vilket minskar risken för översvämnning på vägen. Dock kvarstår en vattenansamling vid rampen till gång- och cykelpassagen, vilket indikerar behov av kompletterande åtgärder, exempelvis ett avledande stråk. En osäkerhet är antagandet om grundvattennivån, vilket kan påverka dammens funktion och konstruktion. Detta bör verifieras genom uppdaterade mätningar.

Inför granskning av detaljplanen ska en geoteknisk utredning tas fram. Det behöver klarläggas vilka åtgärder som behöver vitas för att kunna genomföra torrdammen så att den inte påverkar järnvägsområdet eller andra anläggningar som finns i anslutning till planområdet.

Alternativ 2: Skyfallsled

Anlägga en skyfallsled på Svartå Bangata med syfte att minska det inkommande flödet från området väster om planen studerats. En stor del av det vatten som ansamlas i lågpunkten kommer enligt resultatet från närliggande områden.

Detta innebär att ett ytligt stråk utanför planområdet anläggs längst Svartå Bangatas västra sida och därefter ansluts till en kulvert som leder vattnet mot Svartån. Att bygga ett ytligt stråk längst Svartå Bangata är komplicerat och ett ytligt skyfallsstråk bedöms inte vara den mest lämpade lösningen för att hantera skyfall.

Östra Bangatan är idag en översvämningsdrabbad väg och en större lågpunkt hindrar vägen från att vara framkomlig under ett 100-årsregn. Enligt modellresultaten bedöms inte exploateringen av området vara en bidragande faktor till problemet utan översvämningsproblematiken ses även i befintlig situation.

Östra Bangatan är en viktig väg i Örebro och utgör en primär väg för uttryckande fordon (brandkår, ambulans och polis) och för specialtransporter. Vägen fungerar även som omledningsväg till motorvägen och klassas därför som en del av europanätet. Framkomligheten på Östra Bangatan är därför av stor betydelse.

För att förbättra skyfallshanteirng längs Östra Bangatan föreslås följande åtgärder i dagvattenutredningen:

Båda körbanorna justeras och den norra vägbanan höjs med syfte att minska det maximalt vattendjup av 20 cm. Genom att höja den norra körbanan reduceras vattendjupet till en nivå som möjliggör passage för utryckningsfordon, vilket är en kritisk funktion för vägens roll som primär transportled. Det kommer dock medföra att mer vatten riskerar att bli stående på den södra vägbanan vilken därav inte kommer vara farbar.

Ny höjdsättning av Östra Bangatan ger en förbättring av framkomligheten på vägen.

Sammanfattningsvis bedöms åtgärderna vara tekniskt genomförbara och ge en förbättrad funktion av framkomligheten. Rekommendationen är att konceptet utvecklas vidare i projekteringsskedet, med särskilt fokus på höjdsättning, kompletterande avledningsstråk och kontroll av grundvattenförhållanden.

Hagatunneln är enligt skyfallsmodelleringen en mycket översvämningsdrabbad del av som ligger i direkt anslutning till planområdet. I utredningen har en förutsättning varit att inte öka vattendjupet i tunneln. Inget fokus har lagts på att minska djupet och tunneln har därav inte beaktats mer omfattande i utredningen.



Bilden visar maximalt vattendjup vid klimatanpassat 100-årsregn med föreslagen höjdsättning på Östra Bangatan och torrdamm intill Svartå Bangata. Källa DHI

Kulturmiljö

Se ovan under rubriken *Miljö*.

Sociala faktorer

Parker, gröna stråk och vattennära miljöer skapar platser för social interaktion och gemenskap. Kopplingar till Eugenparken, å-stråket och vidare mot parkstrukturen utmed Södra allén samt parker och rekreationsområden i södra Örebro stärks med

kopplingarna för fotgängare och cyklister genom området.

Närheten till grönområden förbättrar fysisk och mental hälsa genom möjligheter till rörelse, återhämtning och naturkontakt. Eugenparken får en förstärkt roll som kvarterspark och å-stråkets koppling till planområdet utvecklas när den nya gång- och cykelpassagen ger möjlighet att passera i öst-västlig riktning. Det ökar närheten och fler ges tillgång till befintliga stadskvaliteter.

Nya kvaliteter tillkommer för upplevelse och tryggheten i området bedöms öka genom förslaget till detaljplan och den föreslagna gång- och cykelpassagen. Den sociala kontrollen kommer avsevärt förbättras genom att fler människor kommer röra sig i området under en större del av dygnet. Det är besökare, resenärer, de som har sin arbetsplats i byggnaderna och de som tar sig fram till fots eller med cykel. Vegetationsval och utformning ska bidra till större variationer i estetiskt uttryck, årstidsupplevelser och sinnesintryck. Sammantaget bedöms förslaget till detaljplan avsevärt förbättra de sociala faktorerna i området.

Riksintressen

Kulturmiljövård

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB), bilaga 1 har tagits fram för att utreda vilka konsekvenser planförslaget medför på riksintresseområden för kulturmiljövård och andra höga kulturvärden i närområdet. I MKB:n görs bedömningen att ett genomförande av detaljplanen sammantaget kan medföra måttligt negativa konsekvenser för kulturmiljön och stadsbilden, med lokalt större negativa konsekvenser i direkt anslutning till planområdet. För riksintresset Centrala Örebro bedöms konsekvenserna bli små till måttligt negativa och inte innebära påtaglig skada enligt miljöbalken. För riksintresset Rosta bedöms konsekvenserna bli små.

Järnväg

Den planerade markanvändning innebär att obebyggda områden nära järnvägen bebyggs vilket kan medföra påverkan på järnvägen i form av driftstörningar eller påverkan på själva anläggningen. I utformningen av planförslaget har höjd tagits för att möjliggöra en framtida utökning av järnvägsområdet enligt Trafikverkets funktionsutredning från 2019. Enligt den framtagna riskutredningen bedöms planförslagets påverkan på järnvägen vara begränsad. Det kan dock föreligga behov av barriärer för att förhindra fordon att hamna inom spårområdet samt för att förhindra spårspring. Räddningstjänstens insatsmöjlighet bedöms utifrån den övergripande genomgång som gjorts inte försämrats i någon betydande utsträckning i och med planförslaget.

Av riskutredningen framgår att följande kan medföra en möjliga påverkan:

- Brand i byggnad nära spår kan påverka spårplanläggningen eller driften av tågtrafiken.

En brand i byggnad nära spår kan påverka själva järnvägsanläggningen eller driften av anläggningen genom att trafiken måste stoppas. Minsta avstånd mellan nya byggrätter och spår är enligt UA 1, 25 meter. Godsmagasinet ligger cirka 15 meter från närmaste spår. Med hänsyn till avståndet till planerade byggrätter och godsmagasinet är

bedömningen att avståndet är så stort att varken brandspridning eller nedfallande delar kommer att påverka järnvägsanläggningen. Detta gäller även med hänsyn till UA2.

- Föremål kastas eller blåser ner på spår från byggnader nära spår.

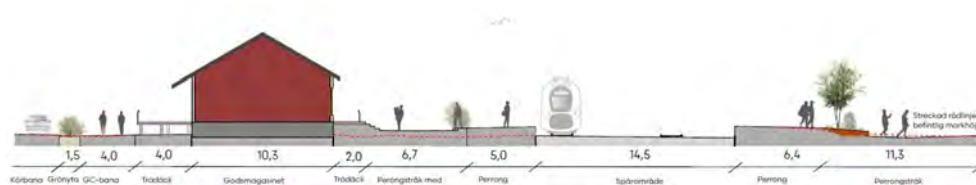
Föremål inom spårområdet kan skada själva spåranläggningen men även personer på perronger eller på tåg. Tyngre föremål kan också orsaka att tåg spårar ur. För att människor ska kunna kasta större eller tyngre objekt mot spårområdet från de planerade byggnaderna behöver det finnas balkonger eller fönster inom ett ganska kort avstånd. Bedömningen är att avståndet är så stort att föremål som kastas från byggnaderna inte kommer att hamna inom spårområdet vilket gäller både UA1 och UA2.

- Ökad risk för resenärer genom att konstruktioner placeras spårnära.

Spårnära konstruktioner kan utgöra en risk om ett urspårat tåg kör in i konstruktionen genom att skadan på tåget kan bli större än om konstruktionen inte finns på platsen. Kollision med ett icke eftergivligt objekt kan leda till ökad skada på tåget och resenärer samt personal i tågen. Ett urspårat tåg hamnar sällan längre från spårområdet än cirka 25 meter. Med hänsyn till aktuella avstånd samt hastigheten på spåret men även vinkeln mellan spår och föreslagen bebyggelse, bedöms risken för skada på resenärer vara liten. Längs stora delar av planområdet finns det även perronger mellan spår och omgivande markområden. Dessa kommer att medföra att ett urspårat tåg hålls kvar inom spårområdet.

- Trafik inom planområdet kommer i konflikt med tågtrafiken.

Inom planområdet planeras infrastruktur och angöring för resenärer till fots, med cykel, med bil, taxi och buss. Det är viktigt att utföra området så att fordon inte av misstag eller i händelse av olycka kan hamna inom spårområdet. Det innebär att det kan behöva uppföras barriärer för att förhindra detta. I huvudsak hanteras detta genom bestämmelse om staket längs de ytor där det ej kommer finnas plattform och genom nivåskillnader mot plattformen med hjälp av gröna öar och trappor. Körytor kommer utformas lägre än plattform och där det planeras för ramper placeras pollare vid behov för att förhindra att fordon av misstag hamnar på perrongen.



Sektion vid godsmagasinet som visar nivåskillnader mellan stations- och spårområde. Källa: Tengbom.

- Obehörigt spårbeträdande samt suicid.

I och med att planförslaget innebär att antalet personrörelser nära järnvägsspåren ökar finns också en ökad risk för att personer olovligen kommer vistas inom spårområdet. Närheten till station ökar generellt risken för olovligt spårbeträdande. Trafikverket vidtar enligt tidigare åtgärder som ska minska risken för personpåkörning, bland annat

genom att ta bort mittenplattformen och övergången i plan med spåren samt uppföra ej klättringsbara spärrstaket mellan spåren. Åtgärderna innebär att risken för spårspring minimeras. Planerad exploatering bedöms inte innebära någon direkt ökad sannolikhet för suicid jämfört med nuläget, däremot bedöms sannolikheten för personpåkörning öka något i och med ett ökat personantal inom spårets närområde.

- Räddningstjänstens insatsmöjlighet försvåras till följd av planerad markanvändning.

Med nuvarande utförande kan räddningstjänsten nå spårområdet vid Örebro Södra via parkeringsytor på den västra sidan samt parkering och hårdgjord yta i anslutning till stationshuset öster om spåret. Planförslaget innebär en ändrad infrastruktur samt mer bebyggelse i anslutning till järnvägen men också hårdgjorda ytor som kan göras körbara. Behovet av åtgärder bedöms i riskutredningen som begränsat. Dialog kring lämpliga åtgärder bör föras med räddningstjänsten i frågan.

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

Ekologiskt känsliga områden

Träd som ligger på allmän plats eller på mark tillhörande kommunala bolag ska, om de avverkas, ersättas eller kompenseras för i enlighet med kommunens trädpolicy.

För att möjliggöra byggnation i anslutning till den plats där nuvarande stationshus finns behöver flertalet träd avverkas. Träd som ingår i alléer omfattas av biotopskydd enligt förordning (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m. Ansökan om dispens för att ta ner en allé kommer lämnas in till Länsstyrelsen i enlighet med 7 kapitlet 11 § miljöbalken.

Örebro kommun arbetar aktivt med att i möjligaste mån bevara träd och plantera fler träd på allmänna platser. Detta är en ambition även inom stationsområdet. Träd som kan växa sig stora planteras i så stor utsträckning som möjligt. Närheten till spårområdet begränsar lokalt möjligheten att plantera stora träd. Vid de lägen där det finns begränsningar föreslås lägre buskträd och annan låg växtlighet planteras.

Grönska föreslås bli ett tydligt inslag vid planområdets alla ytor. Ambitionen är att totalt sett öka de biologiska och ekologiska värdena. Ekosystemtjänster blir väsentliga att utveckla. Fler kommer att vistas här, fler kommer att vilja passera och uppleva platsen jämfört med tidigare.

Föreslagna kompensationsåtgärder

Inom Eugénparken föreslås kvalitetshöjande åtgärder och förutsättningarna kan förbättras för befintliga träd och några kan flyttas för att bevaras men även för att förbättra deras förutsättningar. Parken föreslås även att kompletteras med nyplanterade träd och med nya blomstervärden. Dessutom kan de sociala värdena höjas genom fler och nya bänkar. Belysningen förbättras liksom förbättrade gångstråk och bullerdämpande åtgärder från både tåg och bilar genom lägre skärmar och vallar.

Gröna värden skapas dessutom inom stationsområdet och i anslutning till den nya gång- och cykelpassagen. Grönskan föreslås få en betydande roll, så att torg och stråk

upplevs som en ny version av ”stationspark”. Ett gestaltungsprogram med övergripande förslag finns framtaget som ska fungera som underlag i det fortsatta arbetet med området, se bilaga 5.

Kompensationsåtgärder föreslås även utanför planområdet vid Södra allén som kan förbättra de gröna värdena i närområdet.

Östra Bangatan och Svartå Bangata utvecklas till stadsgator och anpassas utifrån nya rörelsemönster och framtida klimatförutsättningar med regnbäddar och nyplantering av träd. De träd som kan vara kvar ska behållas och nya träd planteras där det är genomförbart. Grönska planeras vid refuger och sidoområden.

Kvalitetshöjande åtgärder föreslås i Väståparken och den mindre parkytan mellan planområdet och Svartån. Förutom förbättrade biologiska och ekologiska insatser i parkerna föreslås höjning av vistelsevärden och kvalitetshöjande sociala insatser i parkerna.

Medverkande tjänstepersoner

Utöver undertecknad har även Jenny Källmén deltagit som projektledare för stationens omvandling. Bo Davidsson har medverkat i genomförandefrågor och Oscar Levin samt Christopher Öhlund deltagit i trafikfrågor. Kicki Söderback har medverkat som sakkunnig i kulturmiljöfrågor. Tina Andersson har medverkat i frågor som rör torg och parkmiljö. Karl-Johan Gustafsson har medverkat i frågor som rör godsmagasinet.

Hanna Bäckgren
Enhetschef Detaljplaneenheten

Philip Cedergren
Planarkitekt



GESTALTNINGSPROGRAM - ÖREBRO SÖDRA

2026-04-29

Gestaltningssprogrammet har tagits fram på uppdrag av Örebro kommun.

BESTÄLLARE:

Örebro kommun
Box 30000
701 35 Örebro
www.orebro.se

MEDVERKANDE FRÅN ÖREBRO KOMMUN:

Tina Andersson, Landskapsarkitekt
Christopher Öhlund och Oskar Lewin, Trafikplanerare
Philip Cedergren, Planarkitekt
Jenny Källmén, Projektledare
m fl

KONSULTER:

Arbetet har utförts av Tengbomgruppen:

Pia Englund, Uppdragsansvarig Landskapsarkitekt
Helena Hasselberg, Gestaltningansvarig, Landskapsarkitekt
Maria Lindgren, Handläggande Landskapsarkitekt
Hedvig Tarrodi och Claudia Wilkse Barrow, Medverkande Landskapsarkitekter
Carl Henning, 3D/BIM-expert och Medverkande Landskapsarkitekt
samt Viktor Kjellberg, Double Action (underkonsult), Visualisering

Datum: 2026-04-29



ÖREBRO



Inledning

Bakgrund	4
Utveckling i sydvästra Örebro	5
Detaljplan	6
Avgränsning	6
Uppdraget	7
Syfte	8
Vision	9
Effektmål	9
Projektmål	9

Analys nuläge

Kulturmiljö och karaktär	10
Två tillbakablickar, bilderna berättar	12
Siktlinjer, visuella och fysiska kopplingar och barriärer	13
Trygghet	15
Trafik och kommunikation	17
Grönstruktur och gröna samband	19
Ekosystemtjänster och biologisk mångfald	20
Parker - delområden	21
Gatuträd	23

Planförslag

Förslaget i korthet	24
Axiometri	25
Funktionsplan enligt detaljplan	26
Flödesanalys	27
Trafik och kommunikation	28
Kulturmiljö och karaktär	32
Siktlinjer, visuella och fysiska kopplingar och barriärer	34
Grönstruktur	36

Förslag och gestaltning

Gestaltungsprinciper	39
- Ett sammanlänkande golv	39
- Gröna öar	40
- Arvet från skofabrikerna	41
Ekosystemtjänster och biologisk mångfald	42
Illustrationsplan	43
Torg och perrongstråk	44
- Eugenplatsen	45
- Perrongstråken	46
- Magasinplatsen	48
- Södra Stationstorget	49
Passage under järnvägen	50
Parker och grönområden	53
- Eugenparken	53
- Översvämningssytan	55
Gator	58
- Östra Bangatan	58
- Svartå Bangata	62
- Hertig Karls allé	64
- Gatuträd	65

Bildkällor	66
------------	----

Inledning

BAKGRUND

Örebro kommun är mitt inne i en stor stadsutvecklingsprocess med direkt påverkan på de offentliga rummen längs järnvägen i centrala Örebro. Genom ett strategiskt arbete och flera delprojekt ska innerstadskaraktären utvidgas och staden omvandlas genom förtätning och nya funktioner läggs till, samtidigt som järnvägens barriäreffekter ska minskas genom att binda ihop staden bättre på ömse sidor om spårområdet.

I tidigare planeringsunderlag formuleras en utvecklingsstrategi för Örebro Södra, vilket omfattar ett antal åtgärder för att stärka stadens entréer och även att tillgängliggöra och utveckla parker för ökad användning för fler målgrupper intill stationsmiljön. I *Fördjupning av översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik – En del i projektet Pulsåder i den hållbara staden* (2015) så ges området för Örebro Södra en inriktning som en viktig pendlarstation och tillsammans med stadsdelarna söder om, ett prioriterat område för stadsutveckling för innerstadens utvidgning söderut. Stationen Örebro Södra är med sina 1400 resenärer per dygn redan Örebros läns tredje största station. Antalet resenärer till Örebro uppskattas fördubblas redan år 2040.

Detta innebär att stationen Örebro Södra får en uttalad roll att bli en fortsatt viktig resenod, inte bara för de södra stadsdelarnas pendling, men också utgöra en avlastning för Resecentrum, vars kapacitetsökning är begränsad för omstigning mellan buss och tåg. Örebro Södra ska möjliggöra kraftigt ökat resande i staden, men också i Örebroregionen och vidare utvecklas som tågstopp. Järnvägen genom Örebro ingår också, i ett perspektiv av 20-50 år, som en länk i en framtida snabbförbindelse mellan Stockholm - Oslo.

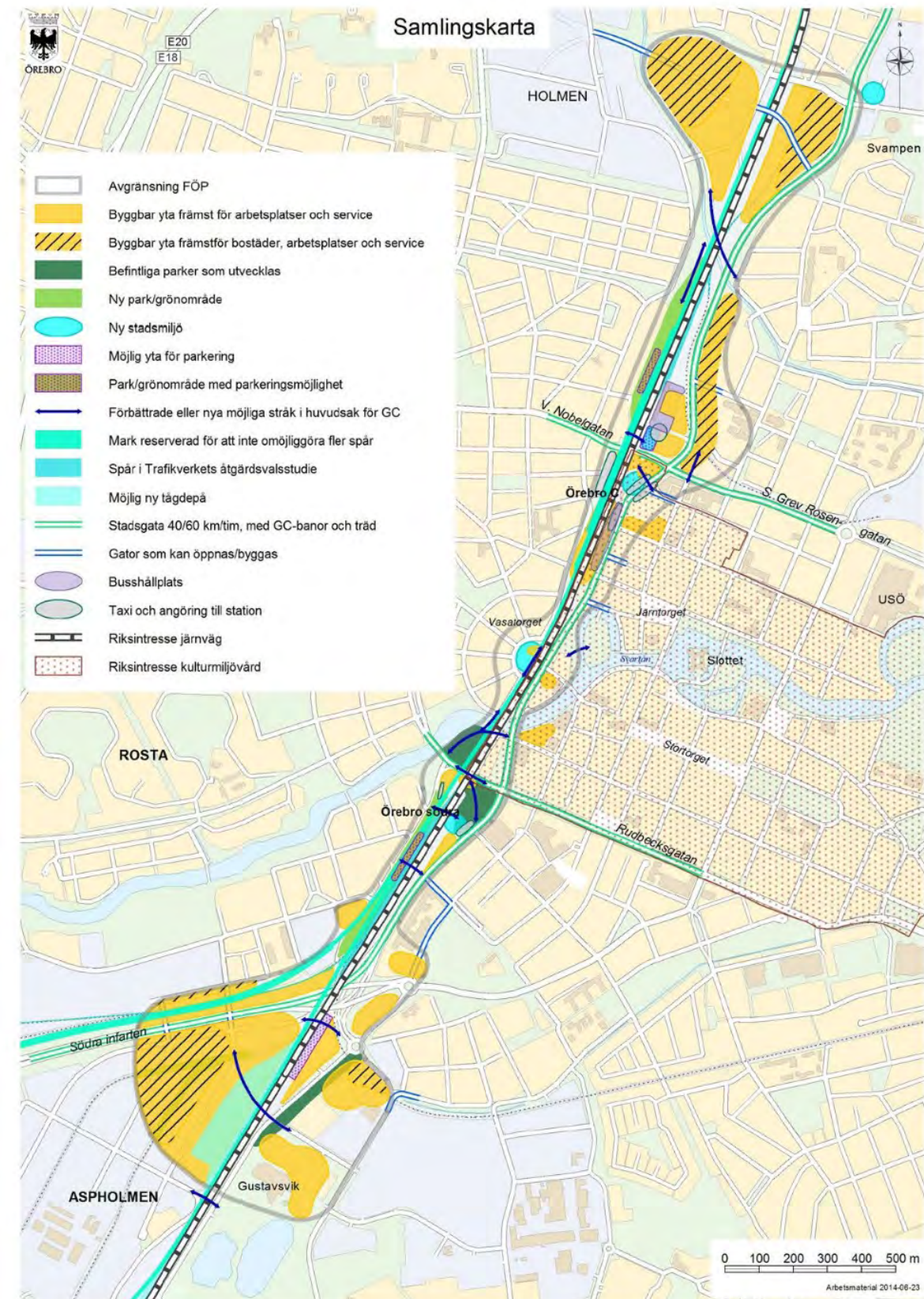
I Översiktsplanen "Vårt framtida Örebro" (2018) befästs stationsområdet Örebro Södras utvecklingspotential i innerstaden i omvandlingen från en slumrande, otrygg stadsmiljö till en mer tät och urban. Stationsmiljön utvecklas, högintensiva arbetsplatser skapas i det stationsnära läget och bildar årsringar från 2000-talet i innerstaden och där de offentliga rummen ska spegla både stadsomvandlingen och de funktioner detta medför, men också äldre värdebärande strukturer i stadsrummet, värda att tillvarata, utveckla och inkorporera till en ny helhet.

I *Förslag till ny Översiktsplan för Örebro 2025*, samrådsversion har utvecklingsstrategin även formulerats ur ett markanvändningsperspektiv och utifrån ambitionen att skapa en mer jämlik stad:

"Att behålla stadens kompakta form är av stor betydelse för att stärka närheten i vardagen och koppla samman delar och funktioner inom staden. Det utgör en viktig utgångspunkt för att på sikt åstadkomma jämlika förhållanden i staden. Det innebär en huvudsaklig planeringsinriktning som har sin utgångspunkt i det redan byggda, i strukturerna som redan är på plats..."

..."Örebro kommun prioriterar av den anledningen stadsutveckling inom utpekade utvecklingsområden."

"Inriktningen omfattar även utveckling och tillgängliggörande av kommunens två järnvägsstationer, vars funktionalitet i att binda samman det regionala och lokala är av stor betydelse."



Figur 1. Från *Fördjupning av översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik*, 2015-03-25

UTVECKLING I SYDVÄSTRA ÖREBRO

I Översiktsplan 2026 fastställs att Örebro har haft en stabil befolkningstillväxt sedan 1980-talet. Planen tar höjd för en befolkningsutveckling motsvarande cirka 17 000 fler medborgare till år 2050, vilket innebär en avmattad, men fortfarande betydande prognostiserad befolkningstillväxt. Tillflödet till stationsområdet kommer att öka både från sydväst och sydost.

Enligt den utvecklingsstrategi från ÖP 2018 som nu genomförs, ska de sydvästra delarna av Örebro öka med 3000-4000 bostäder. Se karta till höger.

"En stor del av nuvarande och kommande örebroare bor nära Örebro södra. Stationen är därför viktig för utvecklingen i flera stadsdelar och deras omvandling, som Aspholmen, stadsdelen Söder, södra Ladugårdsängen och Örnsro. Det finns ombyggnadsplaner för kvarteren som ligger direkt sydväst om området, te.x. Målaren 17. En utveckling av arbetsplatser i stationsnära läge är en stor del av utvecklingen vi ser kring Örebro södra. Det medför också service i form av restauranger och viss handel."

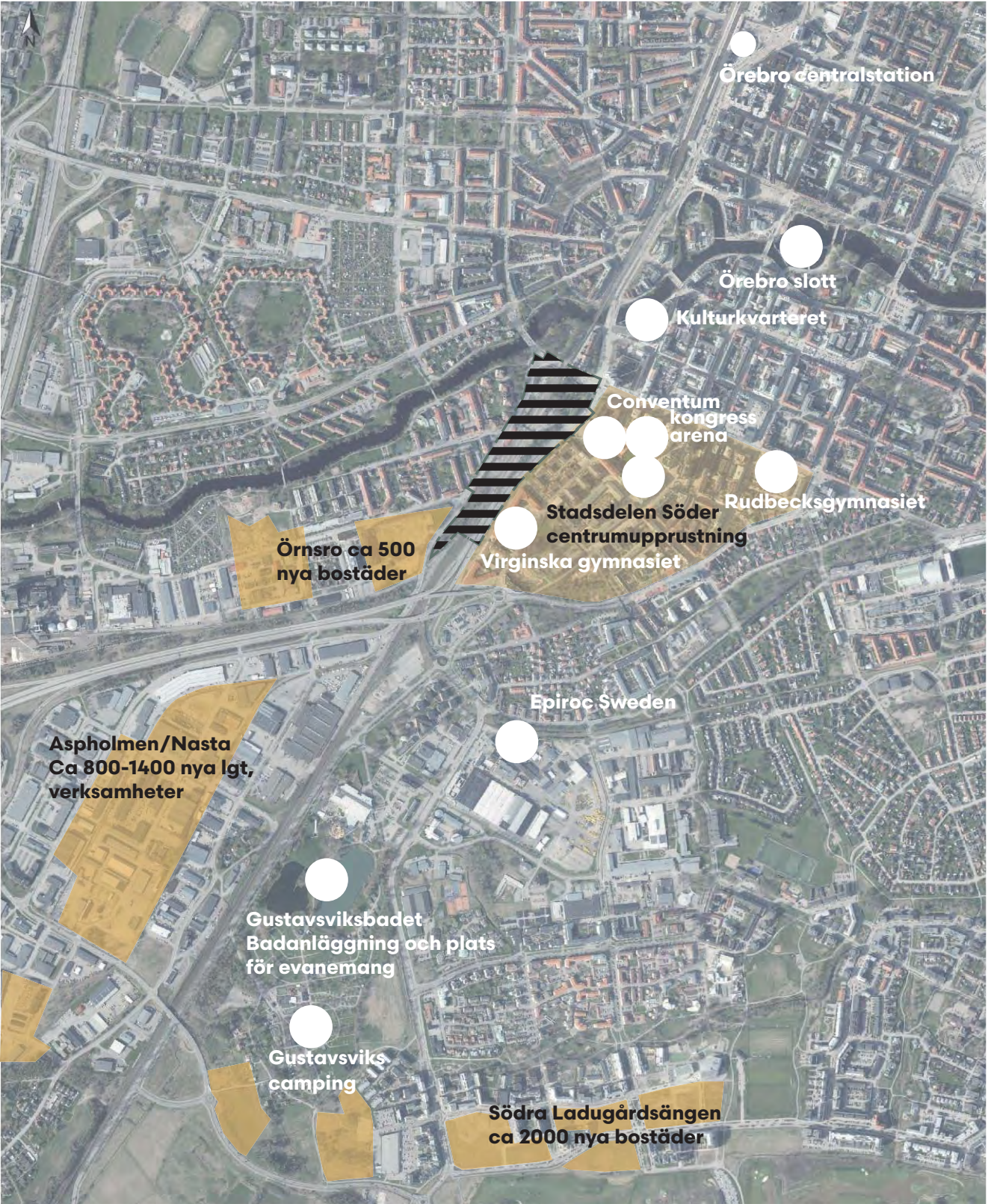
Idag saknas en länk under järnvägen, vilket länge har pekats ut som en brist i både översiktsplaner och i den fördjupade översiktsplanen för järnvägsområdet. Kommunen ser att den nya gång- och cykelpassagen under järnvägen kommer att få stor betydelse för att knyta ihop olika områden bättre i den växande staden. Den kommer även att få stor betydelse inom platsen, då stationsområdets upplevda kärna kommer att förskjutas mer söderut än i dagsläget, till platser i anslutning till den nya

gång och cykelpassagen under järnvägen. Denna kommer att fungera som en viktig länk och koppling till stationstorgens olika funktioner på vardera sidan spårn.

Större målpunkter i närområdet är kongresshallen och eventområdet Conventum, Virginska gymnasiet, Rudbecksgymnasiet, kulturkvarteret, Örebro Slott, rekreationsstråk utmed Svartån (Åpromenadstråket) och Gustavsviks camping och eventområde.



Figur 1. Utvecklingsstrategi för en sammanhållen stad i Örebro enligt ÖVERSIKTSPLAN samrådshandling, 2025. Örebro Södra och Örebro central är utmärkta med rosa prickar. Utvecklingsområdena inringat i blå linje är områden för en mer omfattande utveckling av en ny stadsbygd. Källa: Örebro kommun, web.



Figur 2. Kartöverlagring av utvecklingsområden sydvästra Örebro med markerat planområde. Större målpunkter visas i vita prickar.

DETALJPLAN

Detaljplanearbete har inletts för Örebro Södra, men efter att planen varit ute på samråd år 2019, har arbetet vilat. Under 2025 har planarbetet återupptagits med delvis nya förutsättningar, där Trafikverket redan påbörjat arbetet med en ny sidoplattform på västra sidan av spåren. Det innebär att mittenplattformen rivs och plattformsovergången tas bort. Åtgärden syftar till att höja säkerheten för resenärer, då området har varit svårt olycksdrabbat.

Planområdet föreslås fortsatt att kompletteras med ny bebyggelse innehållande främst kontor, hotell, centrumfunktioner och service, medan den tidigare plattformslösningen med mittplattform utgår och ersätts med en förlängd sidoplattform på den östra sidan. En ny gång- och cykelpassage under järnvägen, jämte nya byggrätter bidrar tillsammans till att binda samman stadens södra delar och öka stadsmässigheten i linje med pågående stadsutveckling.

Planområdet består både av järnvägsområdets mark ägd av Trafikverket och kommunägd mark, där markregleringar och andra åtgärder som arrendering kommer att krävas i samsyn för planens genomförande.

Planen ska stärka Örebro Södra som nod för kollektivtrafiken med bl.a. utvecklade hållplatslägen och busskörfält, samt ge plats för nya stationstorg där byte mellan trafikslag ska tillgodoses. Region Örebro verkar för att effektivisera hållplatslägen och korta restiden utmed Östra Bangatan. Utvecklade gång- och cykelmöjligheter till/från och genom området, pendelparkering samt utvecklade grönytor finns också med som viktiga delar av planerna för området. Detaljplanen är förenlig med den kommunala översiktsplanen.

AVGRÄNSNING

Planområdet ligger i centrala Örebro, är ca 8,3 ha stort och långsträckt i nord-sydlig riktning.

Stationsområdet omges i öster och norr av ett par hårt trafikerade och överdimensionerade huvudgator med låg stadsmässighet och med stark barriäreffekt. Det omfattar stationsområdet för Örebro Södra, det av Trafikverket instängslade spårområdet söder om Hagapassage under järnvägen, planskildheten Hagapassage under järnvägen/ Hagabron/ Hertig Karks allé, Eugenparken, ytor för park och markparkering på västra sidan av järnvägen samt Svartå Bangata fram till korsningen Idrottsvägen samt trafikleden Östra Bangatan på östra sidan av järnvägen, del av korsning med Södra Allén och anslutande mark utmed Virginska gymnasiet. Se orienteringskarta över planområdet och närområde.

Detaljplanen omfattar fastigheterna Nikolai 3:237, Nikolai 3:289, Nikolai 3:36, Nikolai3:306, Nikolai 3:346, Tågmästaren 23.

Örebro kommun är ägare i majoriteten av dessa, inkluderat, stationshus och godsmagasin samt gator, parkmark och parkering.



Figur 1. Ortofoto över området med planområdesgränsen markerad.

UPPDRAGET

Örebro kommun har i augusti 2025 avropat Tengbom landskap för att utveckla allmän plats inom planområdet. Konsultarbetet har bedrivits i nära samarbete med kommunens interna projektgrupp som satts samman för Örebro Södra, där processen att hitta de optimala lösningarna tillsammans varit en förutsättning för framdrift och förslag. Utgångspunkt för uppdraget är de förutsättningar som getts i detaljplanen. Parallellt med arbetet med att ta fram ett gestaltungsprogram, kommer kommunen att färdigställa omarbetad detaljplan över platsen med en ny uppdaterad plankarta och kompletterande förprojekteringar. Nytt samråd planeras att hållas sommaren 2026.

Örebro kommun har preliminära förslag till lösningar vid flera av delområdena, men har gett Tengbom i uppdrag att i rubricerat uppdrag ge input, göra en översyn av framtagna förslag och eventuellt föreslå alternativa lösningar även på dessa delar. Vidare har det ingått i Tengboms uppdrag att studera hur godsmagasinet och stationstorgen fungerar tillsammans utifrån olika användning i huset (väntsal, kiosk, café, cykelparkering) och hur det samverkar med bedömda flöden och utifrån riskaspekter.

Förutsättning för gestaltungsprogrammets delar är en full utbyggnad, d.v.s. att samtliga etapper är genomförda. Örebro kommun har ansvar för temporära lösningar och förändringar under byggtid, varpå etappindelning inte beskrivs i detta dokument.

Det finns ett akut behov av att öka säkerheten för resenärer och förbipasserande i järnvägsområdet. En viktig del i arbetet är att ta fram ett bärande koncept/åtgärder för hur obehörigt spårspring och att av misstag hamna på spåret kan uppföras utan att stängsla in området. Även åtgärder i gestaltningen och utformningen som kan förhindra suicidförsök och att öka trygghetskänslan ska beaktas. Trafikverket har under 2025 påbörjat arbetet med att förbättra säkerheten med nya hållplatslägen, vilket kommer att inarbetas till i gestaltungsprogrammet.

Under hösten 2025 har kommunen kompletterat kunskapsunderlaget kring skyfallshantering samt risk med fördjupade sidoutredningar, vilket utgett styrande förutsättningar för riskavstånd, skyfallsmängder att hantera och som kommit att påverka funktionernas närhet till spårområdet.

Under året 2026 kommer Örebro kommun även att utföra en större trädinventering som en egen bilaga till planhandlingarna. I rubricerat arbete kommer därför inte resonemang om grönkompensation för de träd som utgår inom planområdet att tas upp, då det sköts separat av kommunens sakkunniga.



Figur 1. Sned flygbild mot sydväst med markerat område för planområdet. Källa: Örebro kommun.



Figur 2. Planområdet sett mot nordost. Källa: Örebro kommun.

SYFTE

Detta gestaltningsprogram ingår som underlag för gestaltning av allmän plats och utgör grund i det fortsatta planarbetet och projektering av respektive delområde. Gestaltningsprogrammet är tänkt att utgöra ett paraplydokument med avgörande ställningstaganden kring hur platsen ska gestaltas, en plan över vilka funktioner som ska fyllas på vilken plats och hur platsen ska fungera som helhet, etc.

I uppdraget ingår att ta fram en helhetsanalys av platsen och förslaget, med särskilt fokus på flödesanalys och hållbarhetsfrågor: specifikt social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet.

Analysen inleds med en kort sammanfattning av områdets kulturmiljö och karaktär, där en inblick ges i områdets framväxt och tidigare funktioner. Därefter beskrivs nuläget där viktiga siktlinjer, visuella och fysiska kopplingar och barriärer tas upp i text, platsfoton och i karta.

Ekosystemtjänster och biologisk mångfald beskrivs övergripande. Grönstrukturens värden, brister och behov beskrivs med särskilt fokus på Eugensparken. I analysen har också erhållet material från arbetsgruppen lyfts in, både för Eugensparken och för tillgångsanalyser av offentliga rum enligt Alviksmodellen.

Därefter analyseras framtaget planförslag. Då både social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet innebär att tillvarata befintliga värden på platsen, har analysdelen utvidgats med en kortfattad sammanfattning av de karaktärsområden som planområdets förslag relaterar till.

De viktigaste motiven till varför de olika valen gjorts i förslaget beskrivs, med särskilt fokus på barn och äldres perspektiv (trygghet och tillgänglighet) och klimatanpassningsåtgärder. Motsvarande kartor redovisar byggrätternas inverkan och vilka nya kopplingar som föreslås.

I en funktionsplan redovisar hur ett helhetsgrepp tas kring utvecklingen av allmän plats inom Örebro Södra: Stationstorg, angöring och lämna/hämtazoner, gestaltning av ramper och trappor vid GC-passage under järnvägen, park och även viss översyn av gatorna inom planområdet, där fördelning av ytor för olika behov förtydligas.

I gestaltningsprogrammet redovisas en övergripande illustrationsplan/situationsplan där områdets gestaltning framgår och som också bildar grund för fördjupad redovisning av de olika platserna.

Gestaltningsprogrammet syftar även till att kunna kommunicera med allmänheten hur området är tänkt att se ut i framtiden. Ett grovt förslag till gestaltning och bärande koncept med utgångspunkt i platsens identitet redovisas i text och i illustrationer.

En 3D-modell har tagits fram, som ska kunna användas av kommunen i det fortsatta arbetet och länkas in i en s.k. digital tvilling.



VISION

Örebro kommuns vision med Örebro Södra är att skapa en tryggare stationsmiljö genom hög stadsmässighet och tydliga flöden med resandeperspektivet i fokus.

De offentliga rummen ska erbjuda attraktiva gång- och cykelstråk samt karaktärsfulla offentliga park- och torgmiljöer med god orienterbarhet och säkra och trivsamma passager och som är förenliga med de säkerhetsaspekter som icke stadigvarande vistelse inom 25 meter från spår innebär.

I linje med målet tillskapas nya byggrätter för hotell och stationsnära arbetsplatser med service i levande bottenvåningar där läget erbjuder med anledning av riskavstånd. Byggrätterna markanvisas och avses byggas i etapper.

Området ska profilera sig som den "Gröna Stationen" med egen identitet skild från Resecentrum. Den kvarvarande delen av Eugénparken ska få en stärkt roll som stations- och kontorspark.

En målbild är att hela det nya stationsområdet ska upplevas som en grönskande plats, ungefär som en ny, modern version av den stationspark som fanns en gång. Både vid vistelseytor (torg), gångstråk/perronger, ramper och trappor vid GC-passage under järnvägen och gaturummen planeras tillföras grönska av olika slag.



EFFEKT MÅL

Örebro Kommun har formulerat ett antal effektmål för Örebro Södra, vilka talar om hur man önskar att platsen ska upplevas efter att utvecklingen är genomförd, ca 2035. Gestaltungsprogrammets inriktning ska bidra till att dessa mål kan uppfyllas.

De är:

- En stationsmiljö som är anpassad för framtida behov av ökad kapacitet och som kan fortsätta utvecklas i takt med investeringar i nationell infrastruktur
- En säker och funktionell stationsmiljö såväl under som efter ombyggnationen
- Ett grönt och urbant välkomnande till Örebro med naturliga möten med befintliga stadsstrukturer och rörelsestråk
- En framtidssäkrad, attraktiv och modern pendlarstation i regionen med en hög säkerhet och smidiga byten mellan färdmedel
- Kvalitativa grönsukturer med fokus på klimatanpassning och ekosystemtjänster
- Ett tryggt, tillgängligt och lättorienterat område anpassat för alla åldrar och förmågor
- Hållbara och innovativa byggnader med plats för kunskapsintensiva arbetsplatser och service som stärker platsens funktion och identitet



PROJEKTMÅL

I projektmålen konkretiseras vilka åtgärder och förslag som ska bidra till effektmålen uppfylls. Gestaltungsprogrammets ska utgå från projektmålen inriktning vid framtagande av förslag för områdets funktion och gestaltning. De mål som framförallt bör omfamnas av gestaltungsprogrammet är:

Minska järnvägens barriäreffekt

Bygg en trygg och tillgänglig gång- och cykelpassage under järnvägen för en attraktivare och säkrare stations- och stadsmiljö, nu och för framtida behov.

Nya stationstorg med plats för stationsfunktioner byggs

Stationstorgen ska utformas för att säkerställa stationens tillgänglighet och funktionalitet. Torgen ska förses med hämta/lämna ytor, väntytter som komplement till perrongernas, cykelparkering, grönsukturer och ekosystemtjänster. Stationstorgen ska med sin utformning bidra till ett sömlöst möte mellan järnvägsområdet och staden och ett tryggt och grönt välkomnande till Örebro.

Platsens nya utformning och gestaltning bidrar till ökad trygghet

Den upplevda tryggheten är hög och tidigare oönskade aktiviteter pågår inte längre på platsen.

Eugenparken utvecklas till en kvalitativ och rofylld park

Ökad biologisk mångfald och ekosystemtjänster finns med som självklara delar som samspelar med rumsliga kvaliteter.



Området blir en naturlig entré till den befintliga staden

Ny bebyggelse ska utformas och gestaltas på ett sätt som bidrar till att staden byggs ihop. Siktlinjer över järnvägen ska bevaras för att känslan att staden fortsätter på andra sidan kvarstår. Bebyggelsen ska stärka platsens identitet och funktion som pendlarstation.

Svartå Bangata byggs om till en attraktiv och funktionell stationsgata

Effektiva hållplatslägen, angöring till stationen, separata GC-banor och fler och säkra passager över gatan, grönsukturer, ekosystemtjänster och klimatanpassningsåtgärder ska ingå.

Östra Bangata byggs om till en attraktiv och välkomnande stadsgata

Effektiva hållplatser med god koppling till stationsmiljön, nya GC-banor längs med och över gatan, busskörfält, stadsträd, ekosystemtjänster och klimatanpassningsåtgärder ska ingå.

Området ska utformas med fokus på äldres behov och förmågor

De oskyddade trafikanterna ska prioriteras, trafiksäkerheten och tillgängligheten ska vara hög och trafikmiljön ska vara enkel att läsa av.

Analys nuläge

Texter för kulturmiljöklassade byggnader och miljöer är delvis hämtade från Örebro kommuns Bygg- och miljönämnd och Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen en kulturmiljöinventering.

KULTURMILJÖ OCH KARAKTÄR

Östra Stationsområdet har en historia som sträcker sig från sekelskiftet, då stationshus och Eugenparken anlades i anslutning till spår-områdets östra sida.

1. Stationshuset är det ursprungliga från 1897. I mitten av 1900-talet byggdes det om radikalt, bland annat sänktes byggnaden med en våning och försågs med puts. Byggnaden planeras att rivas under 2026 och ingår ej i planförslaget.

2. Det röda godsmagasinet från tiden runt 1900 är en karaktärsgivande byggnad för stationsområdet som representerar platsens historia och stadens utveckling runt förra sekelskiftet. Byggnaden kommer att få nya användningsområden i och med omvandlingen av området.

3. Eugénparken anlades strax efter stationshuset och har flera fina kvaliteter och rester från sin tid som järnvägsarkitektur. Eugénparkens trädbestånd är till stor del ursprungligt och har stor betydelse för miljön kring stationen och för den närmaste stadsdelen. På våren finns här stora, uppskattade krokusplanteringar.

4. Skofabriken Oscaria var under 1900-talet Örebro största skofabrik och representerar en viktig epok i stadens näringsliv under 1900-talets första hälft, då hälften av alla skor i Sverige tillverkades i Örebro län. Kvarteret och miljön berättar om företaget Oscarias historia och tillhör en av skoidustriepokens viktigaste byggnader Örebro. Fabriken är ett välbevarat exempel på god industriarkitektur från 1900-talets början. Formspråket är monumentalt och utformningen har höga arkitektoniska kvaliteter. Idag inryms Virginska skolan i byggnaden.

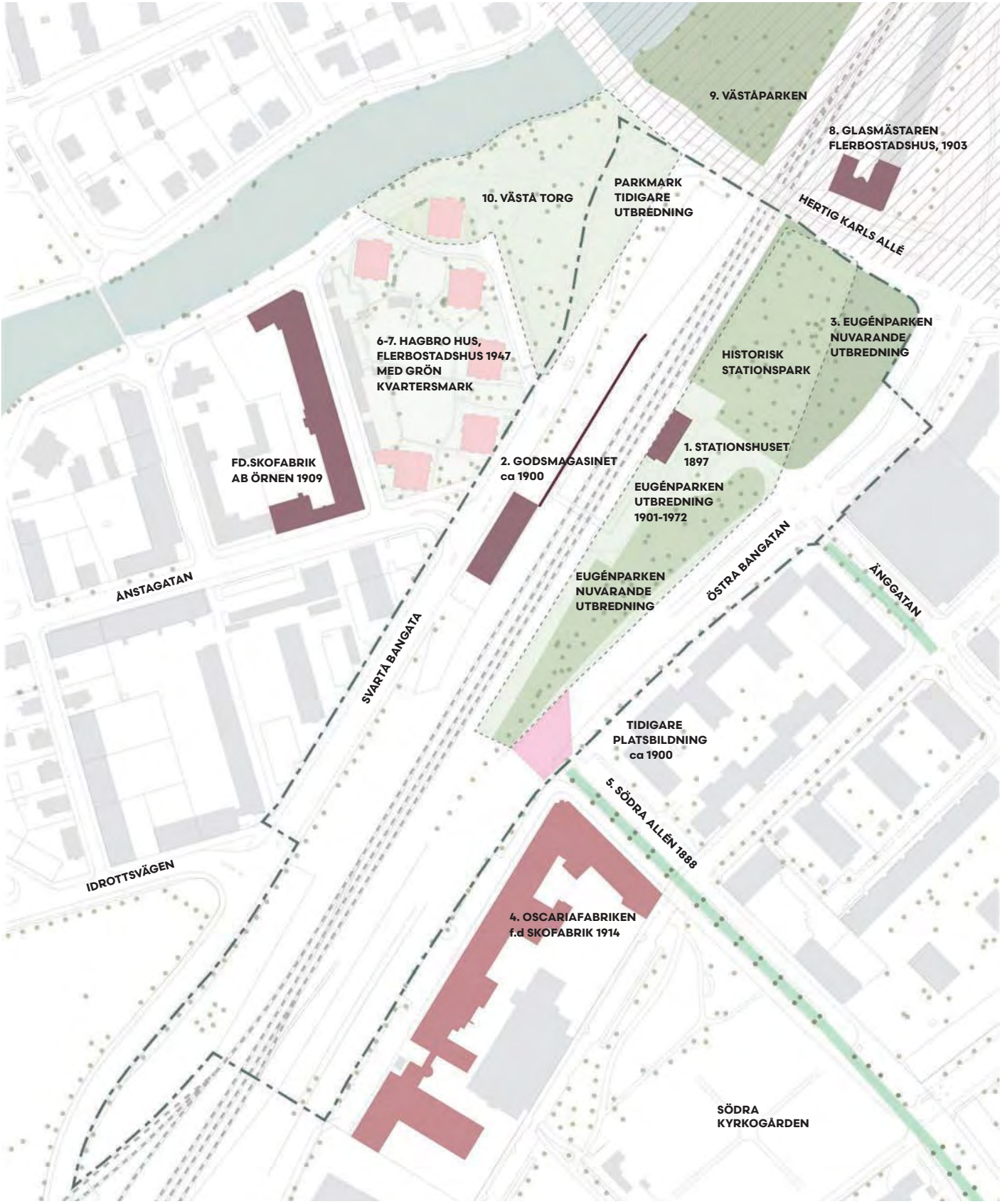
5. Södra Allén sträcker sig från Östra Bangatan mot sydöst förbi Virginska skolan. Södra alléns långa sammanhållna trädtrader av lind är ett viktigt inslag i stadsbilden. Här vill Örebro kommun förstärka alléns karaktär genom att ta bort bilparkering.

6. Detta är ännu en före detta skofabrik (Örnens) med sin bibehållna karaktäristiska industriarkitektur. Den är inte lika framträdande som Oscariafabriken men som en av de största, tidigaste och dessutom bevarade skofabriker har den stor betydelse från ett samhällshistoriskt perspektiv.

7. Hagabro hus består av sex stycken punkthus från 1940-talet. De bidrar till ett grönt gaturum utmed Svartå Bangata med sin sammanhållna hus-i-park-karaktär. Viktigt är också det gemensamma grönområdet mellan de sex punkthusen som man kan skymta från stationsområdet.

8. Kv. Glasmästaren är en välbevarad jugendbyggnad från tidigt 1900-tal. Den är framträdande från Eugenparken och Västra stationsområdet.

9-10. Parker väster om planområdet. Under 1800-talets senare del var grönområdet väster om spåren betydelsefulla. Västaparken (9) och Väståstorg (10) bredde ut sig i ett sammanhängande parkstråk längs Svartån. I samband med med byggnationen av en mer rejäl Haga bro och Hagapassage under järnvägen på 1950-talet breddades gaturummen och anslutningen till Svartå Bangata omformades. Parken Väståstorg minskade betydligt i utbredning och kopplingen mellan både Eugenparken, Västaparken och Väståstorg bröts.



Analysdiagram kulturmiljö och karaktär

- | | |
|--------------------------------------|----------------------------------|
| Sekelskifte 1897-1910 | Park befintlig |
| 1910-tal | Park tidigare utbredning |
| 1940-tal | Historiskt gatunät med allémotiv |
| Riksintresseområde kulturmiljövården | Granitmur, ungefärlig utbredning |

Foton och kartbild är framtagna inom ramen för gestaltningsprogrammet. Numrering kopplar till karta och text på föregående sida.



1. Stationshuset i en våning.



3. Eugénparken. Parkträd och slingrande gångvägar.



6-7. Örnens fd skofabrik till vänster och Hagabro bostadshus till höger. I förgrunden ett vidkronigt solitärträd framför inbäddad markparkering i gaturummet.



8. Kvarteret Glasmästaren norr om planområdet



2. Godsmagasinet med skjutdörrar.



4 och 5. Virginska skolan (f d Oskaria skofabrik) och Södra allén.



6-7. Lummig grönska och generös förgårdsmark i Hagabros bostadsområde, Svartå Bangata.



9. Väståparken med stora parkträd och gräsmattor



10. Parken Väståborg till vänster och dess möte med Svartån.

TVÅ TILLBAKABLICKAR - BILDERNA BERÄTTAR



Bild 1. Historisk bild över Eugen-parken sett mot söder och med det gamla stationshuset till höger i bild. Källa: Lindebilder.se



Bild 2. Fotografiet från 1938 visar det starka sambandet mellan skofabrikerna och järnvägens läge. Byggnaderna berättar än om stationens viktiga roll att lagra, lasta och skicka iväg skor runtom i Sverige. CC Public Domain. Foto Oscar Bladh, Tekniska museets arkiv. TEKA0122206

SIKTLINJER, VISUELLA OCH FYSISKA KOPPLINGAR OCH BARRIÄRER

Utmed Östra Bangatan, upplevs sommartid trädbeståndets grönska som kompakt och ger en tydlig grön prägel på södra infarten till Örebro.

Eugenparken har en viktig roll ur landskapsbildssynpunkt som entré söderifrån via Östra Bangatan. Samtidigt skymmer den sammanhängande höga trädridån bakomvarande bebyggelse. Likaså sluter Eugenparkens stora parkträd tillsammans med förvuxna buskage rummet mot stadssiluetten utmed Svartå Bangata väster om spårområdet.

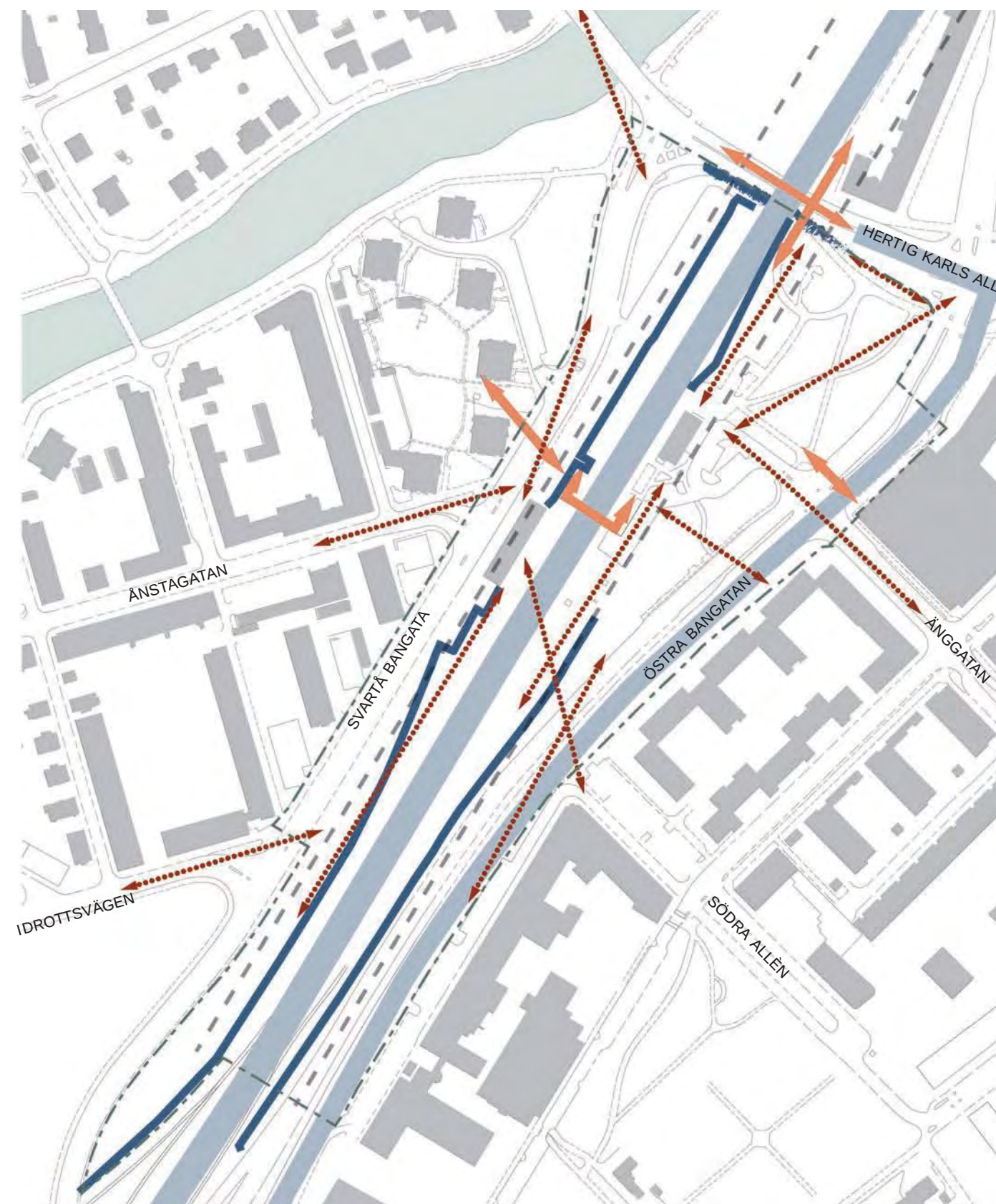
Örebro Södra ligger nära Svartån, men har svag visuell koppling till å-rummet och till stadens vidare möte via Hagabron västerut. Mot nordväst vidtar lågmälda parkrum mot brofästet, som ger ett lugn i stadsbilden. Grönytan väster om järnvägen, resterna av Väståstorg, är liten till omfånget, och läget mitt i en intensiv trafikmiljö, men ingår även i ett grönt stråk längs Svartån.

Miljön utmed Svartå Bangatas västra sida är varierad, mer småskalig och präglas av lägre flerbostadshus i form av både lameller med generös förgårdsmark och punkthus med hus i parkkaraktär. Mindre tvärgator ansluter i en tydlig trekantig planstruktur där mindre platsbildningar bildas och som öppnar upp flera siktlinjer mot stationsområdets bredsida och mot godsmagasinet. Här upplevs stationsområdet mer integrerad i stadsstrukturen, vilket utgör en kvalitet. Gatans bågformade linjeföring kortar siktlinjerna längs med sträckan och ger ett intressant gaturum. Grönskan bidrar till en rytm och variation genom trädtrader av lind längs med gaturummet samt bredkroniga

solitärträd vid platsbildningar och som tittar fram ur gårdsrummen, varav lönn, ask och björk är återkommande inslag. I planområdets sydvästra del vidtar Trafikverkets låglänta gröna funktionsyta på Svartå Bangatas östra sida. Här fortsätter temat med gatuträd av lind. De är medelstora och förstärker den bågformade naturmarkens upplevelse som en sammanhängande grönyta. Längre in mot spåren växer högre träd, främst asp. Undervegetationen är gles, men med slyuppslag och den gräsklädda banvallen skymtar bakom trädstammarna. Grönytan bidrar till Örebro Södras identitet som grön station. En smal, men tät skärm av buskträd kantar gatans västra sida mot kvarteret Målaren 17 och döljer den tomställda fastigheten bakom, från tidigare tryckeriverksamhet.

En avlång rödmålad träbyggnad med imiterat tegeltak på Svartå Bangatas östra sida har tidigare utgjort stationsområdets godsmagasin. Byggnaden är i sin helhet välbevarad från tiden då den uppfördes. Den består till största delen av ett stort magasinsutrymme, mindre verksamhetslokaler och är försedd med lastbryggor och gata, då byggnaden ligger en meter högre än gatunivå. Tidigare kragade även smala lastbryggor ut mot spårsidan. I bakkant mot spåren finns rester av en granitmur. Byggnadens sockel utgörs också av rå granit. Byggnaden flankeras av några björkar, men är annars avstängd mot spårområdet av stängsel.

Trafikverkets spårområde är inhägnat med nätstängsel och hyser utöver banvall även teknikbyggnader, kontaktledningsstolpar, enstaka lövträd i ytterkant samt öppna gräsytor/ruderatmark.



Analysdiagram siktlinjer, visuella och fysiska kopplingar och barriärer

- | | | | |
|---|--------------------------|---|---------------------|
|  | Planområdesgräns |  | Barriär |
|  | Befintliga byggnader |  | Barriär topografi |
|  | Säkerhetszon spårmit 25m |  | Vertikala barriärer |
|  | Visuell koppling | | |
|  | Koppling stråk | | |
- 13

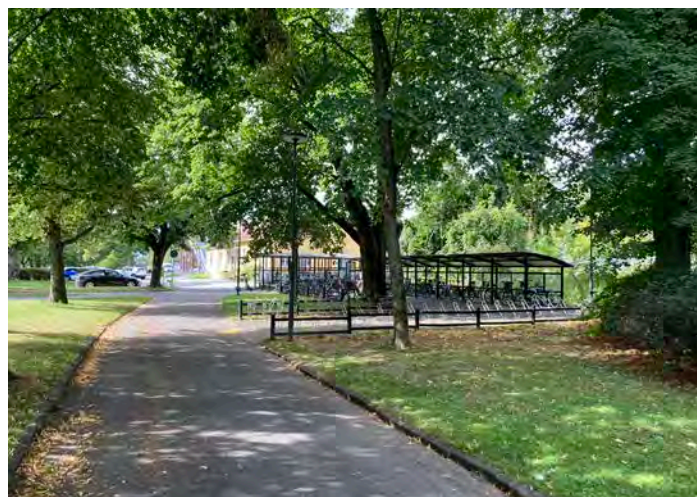


Bild 1. Viktig siktlinje genom Eugenparken mot stationsbyggnaden.



Bild 2. Siktlinje från Södra allén mot Godsmagasinet. Idag utgör den bristande kopplingen över Östra Bangatan en fysisk barriär.



Bild 3. Vy från trappförbindelsen mot norr med befintlig markparkering på västra sidan till vänster i bild. Den kvarvarande parkytan längs med Svartå Bangata bildar en tät ridå som visuellt övergår i Väståparken till en grön skärm sett från spåren.



Bild 4. Gc-stråket under järnvägen vid Hagapassage under järnvägen är enkelriktat, men efterföljs inte. Siktlinjen är bruten och passagen är trång. Vegetationen i anslutande slänter och refuger är ruff och bidrar till otrygghetskänslan. Kopplingen till Eugenparken är svag här.



Bild 5. Siktlinje från vändslangan mot Conventum och Änggatan.



Bild 6. Dagens övergång i plan över spåren utgör en stor säkerhetsrisk. Den stängs våren 2026. Vy från västra sidan mot markparkeringen.



Bild 7. Vy genom den sparade parkdelen vid Svartå Bangata mot spårområdet och kvarteren bakom.



Bild 8. Hertig Karls allés korsning med Östra Bangatan och vidare mot Rudbecksgatan är bred. Det saknas en övergång från Eugenparken norrut, vilket förstärker barriäreffekten. Idag utgör punkthusen vid Fabriksgratan landmärken för dem från söder och väster.



Bild 9. GC-stråket på bro över Hagapassagen utgör en fysisk koppling vidare mot åpromenaden, Kulturkvarteret och centrum.



Bild 10. Eugenparkens södra del har träd i varierad storlek och buskar närmast spåret. Parkvägar saknas, men folk genar ändå.



Bild 11. Cykelparkering framför trappan och med godsmagasinet i fonden. Platsen kring godsmagasinet är odefinierad och ett lappverk av ytskikt med olika höjder.



Bild 12. Övergångsställe över Östra Bangatan mot stationen genom och genom Eugenparken är inte stadsmässig.

TRYGGHET

Stationsområdet som helhet kan upplevas som otryggt då det är få människor på platsen kvällstid och stora ytor i området som inte är omhändertagna.

Många resenärer uppfattar själva stationsområdet innanför omgivande gator som isolerat, splittrat och torftigt, med spridda markparkeringar, mycket hårdgjorda ytor, lite omsorg om den allmänna markens utformning och inte längre representativt för ett innerstadsläge i en växande stad. Utmed Svartå Bangata finns rester i form av stensatta ytor utifrån tidigare ambitioner, men de är för få och spridda för att vara miljöskapande. Med tilltagande förfall har undanskymda och sidobelaga lägen närmast spåren tyvärr blivit ett tillhåll där oönskade aktiviteter upplevs dra ner trygghetskänslan. Höga buskage utmed gångvägar gör att stråken är svåra att överblicka.

Området upplevs bitvis som mörkt. Belysningen är bristfällig, vilket förstärker känslan av otrygghet.

Stationshuset upplevs särskilt nedgången och inomhusmiljön lämnar mycket övrigt att önska.

Byggnaden i ett plan är belägen intill spårområdets östra sida och med tillhörande utvändig hämta/lämnazon i en vändslinga för bil och taxi vid Eugenplatsen. I parken norr om stationshuset är närliggande cykelparkeringar, delvis under tak, lokaliserade. I övrigt utmärks miljön intill sidoperrongen som ödslig med låg rumslighet och otydlighet mellan trafikslagens hårdgjorda sidoytor intill järnvägsbron.

Utöver broförbindelsen, finns en smal, signalreglerad passage över spåren, där allvarliga olyckor har skett vid flera tillfällen och som även den förknippas med den eftersatta stationsmiljön.



Bild 1. Miljön intill perrongerna präglas av asfaltsytor och andra hårdgjorda sidoytor intill Trafikverkets broförbindelse.

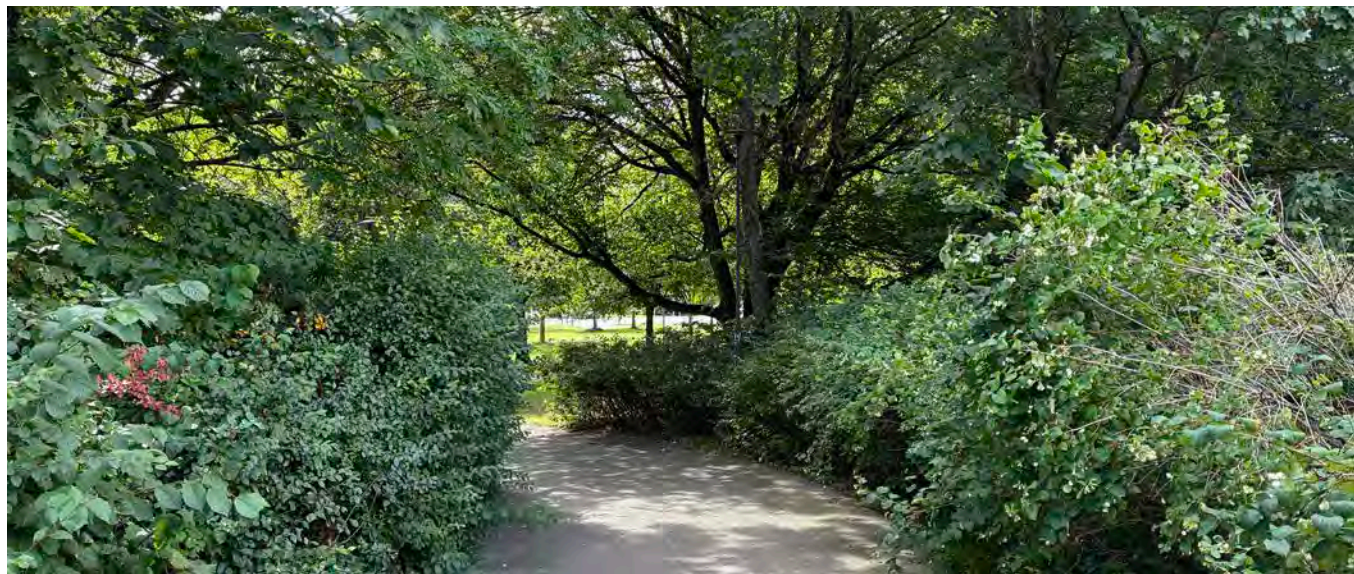


Bild 2. Vissa parkytor intill spårområdet upplevs otrygga då det är svårt att veta vad som väntar runt hörnet.



Bild 3. Vy från stålbron mot Eugenplatsen och stationsbyggnaden inklusive markparkering. Trappförbindelsen skapar "ögon" mot båda sidor.



Bild 4. Vy mot söder över Östra Bangatan mot Södra infartsleden. Östra Bangatan kantas av gatuträd, vilket ger ett grönt gaturum, om än brett. Få övergångar gör att trafikeden utgör en barriär.



Bild 5. Trafikverkets trappförbindelse över spåren och inhägnat järnvägsområde. Till höger i bild syns en granitmur.



Bild 1. När inte ytor är omhändertagna, minskar trygghetskänslan. Kringytorna vid godsmagasinet är förvildade och eftersatta. För insekter har ruderväxterna och ogräsen ett visst positivt värde.



Bild 2. Svartå Bangata möter cykelparkeringen vid trappförbindelsen. Belysningen är undermålig vid både markparkering och cykelparkering.

TRAFIK OCH
KOMMUNIKATION

Planområdet kopplar både till Örebro:s södra stadsdelar söder om Södra Infartsleden och till Söder City och eventarenan Conventum mot öster. Östra Bangatan utgör en hårt trafikerad och bred trafikled som i hög grad verkar som barriär gentemot järnvägsområdet, men som i korsningen med Hertig Karls allé öppnar sig med siktlinjer mot högre punkthusbebyggelse i tegel som landmärken och mot kvartersstruktur. Båda gatorna har signalreglerade korsningar i vilka passage för gående är möjlig. För fordonstrafik söderifrån verkar Östra Bangatan i denna sträcka som en inkörsport till stadens centrala delar och med dominerande grön karaktär.

Enligt Trafikmätningar från 2025 har Östra Bangatan, öster om området cirka 15 000 fordon per dygn. Norr om området finns Hertig Karls Allé/Rudbecksgatan med 25 000 fordon per dygn. Väster om området går Svartå Bangata och med sina 5000 fordon per dygn är det områdets lugnaste del trafikmässigt. Gatan har en fil i vardera riktning, men tillsammans med järnvägen så utgör området en barriär för gående. Alla tre utgör kommunala gator.

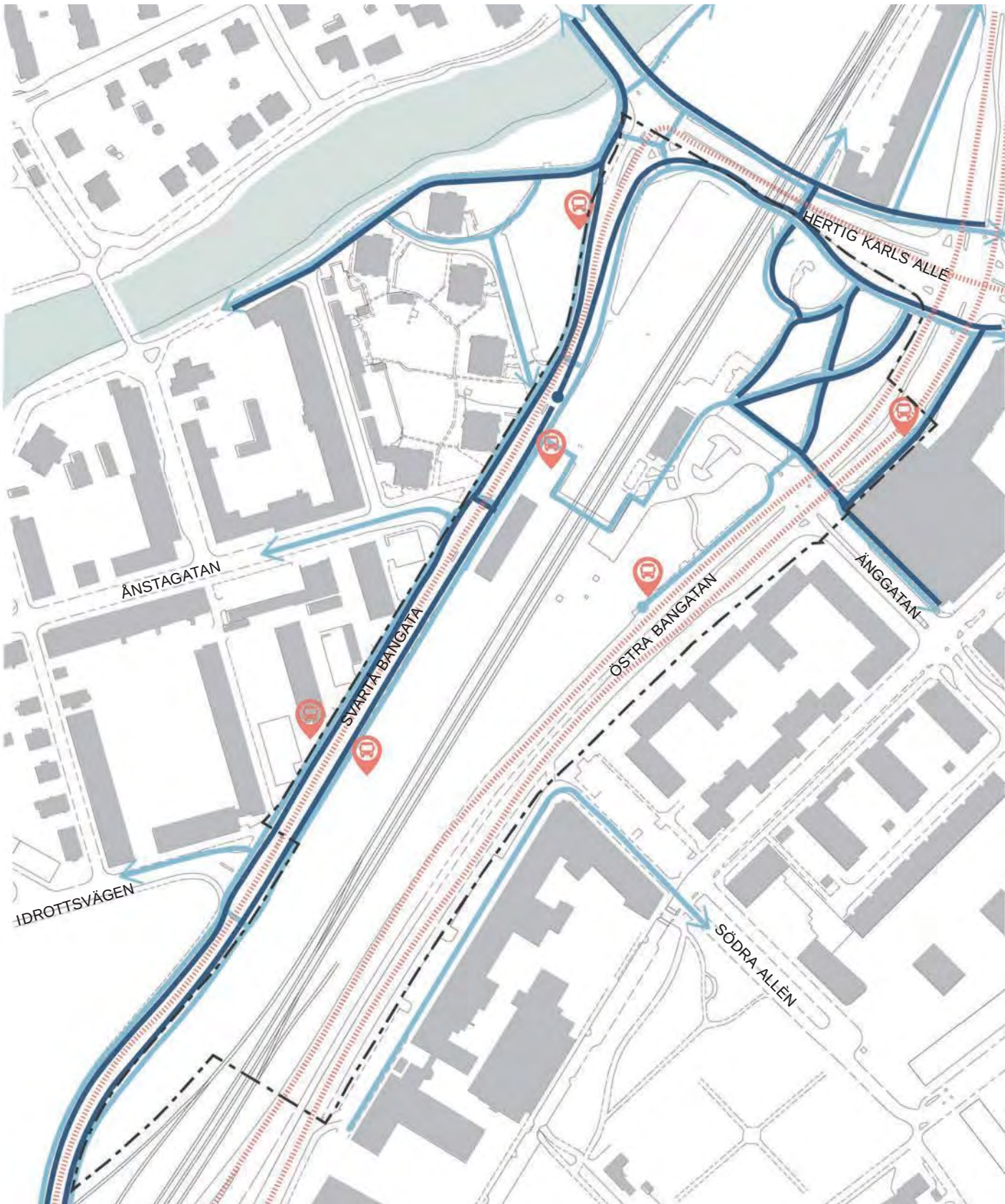
Genom Eugenparken leder ett GC-stråk parallellt med järnvägen över Hagapassagen under järnvägen norrut, som kopplar till Kulturkvarteret och åpromenadens östra sida. Här ökar kontakten visuellt med staden och kvarteret norr om Hertig Karls allé, medan sträckan genom Eugenparken nära spåren är skymd p.g.a. höga buskplanteringar.

Rudbecksgatan/Hertig Karls allé har långsgående gång- och cykelbanor på båda sidor av gatan, men att det saknas cykelbanor längs Östra Bangatan och även bra passage vid Virginska skolan, där elever dagligen korsar gatan på ett trafikfarligt sätt.

En stor brist är också en bra gång- och cykelväg längs med Södra Allén. Även Svartå Bangata har en bristande cykelinfrastruktur med målade cykelfält i vägrenen. Cykelfälten på Svartå Bangata leder från Aspholmen i söder och är en viktig länk för att knyta samman stadsdelarna.

Planområdet angränsar till den stängda korsningen vid Södra Allén. Gatan utgjorde tidigare en sammanhängande länk mellan Södermalmsallén i söder och Östra Bangatan i norr men har genom åren kapats och delats av i flera etapper. Gatan utgör dock fortfarande ett sammanhängande cykelstråk och är utpekad som en länk i stadscykelnätet enligt kommunens cykelnätsplan och Översiktsplan. Södra Alléns sträckning mot Östra Bangatan är idag till största del planlagd som kvartersmark och är inte öppen för allmän körtrafik på denna del. Gatans utformning med trädalléer och hårdgjorda ytor för körfält är i stort intakt, dock blockerar markparkering tillhörande fastigheten *Tågmästaren* 23 gatusektionens mittersta del.

Hagapassagen under järnvägen i betong har låg stadsmässighet. För oskyddade trafikanter upplevs passagen under järnvägen trång och nergången. Anslutande släntplanteringar på södra sidan är förslyade. Gång- och cykeltrafiken leds genom passage under järnvägen på en högre nivå än körfälten. Hagapassage är enkelriktad för cyklister och eftersom bra passagemöjligheter saknas över Hertig Karls Allé i anslutning till passagen under järnvägens östra sida (mot centrum) är det många som cyklar i motsatt riktning under järnvägen eller leder cykeln.



Analysdiagram befintlig trafik och kommunikation



Tågtrafik

Järnvägsspåren trafikeras både av gods- och persontrafik. I planområdets södra delar finns växlar till kommunala industrispår. Nästan alla persontåg som passerar stannar både på Örebro Central och vid Örebro Södra. Järnvägen är i dagsläget hårt utnyttjad av alla tåg och enligt prognoserna kommer trycket att öka.

Det har genomförts resanderäkningar på Örebro Södra och från dem har framkommit att Örebro Södra har mer frekventa resenärer som pendlar i hög grad till Kumla, Stockholm och Hallsberg.

Busstrafik

Områdets tillgänglighet med kollektivtrafiken är god.

I dagsläget angörs området Östra Sida längsmed Östra Bangatan av flera viktiga regionbusslinjer med många resenärer. Längsmed Svartå Bangata angör även Stadsbusslinje 4. Det finns inga busskörfält eller andra anpassningar för kollektivtrafiken på denna sträcka i dagsläget.

Väderskydd saknas på flera hållplatser och är ett uttalat behov enligt resenärsundersökningar.

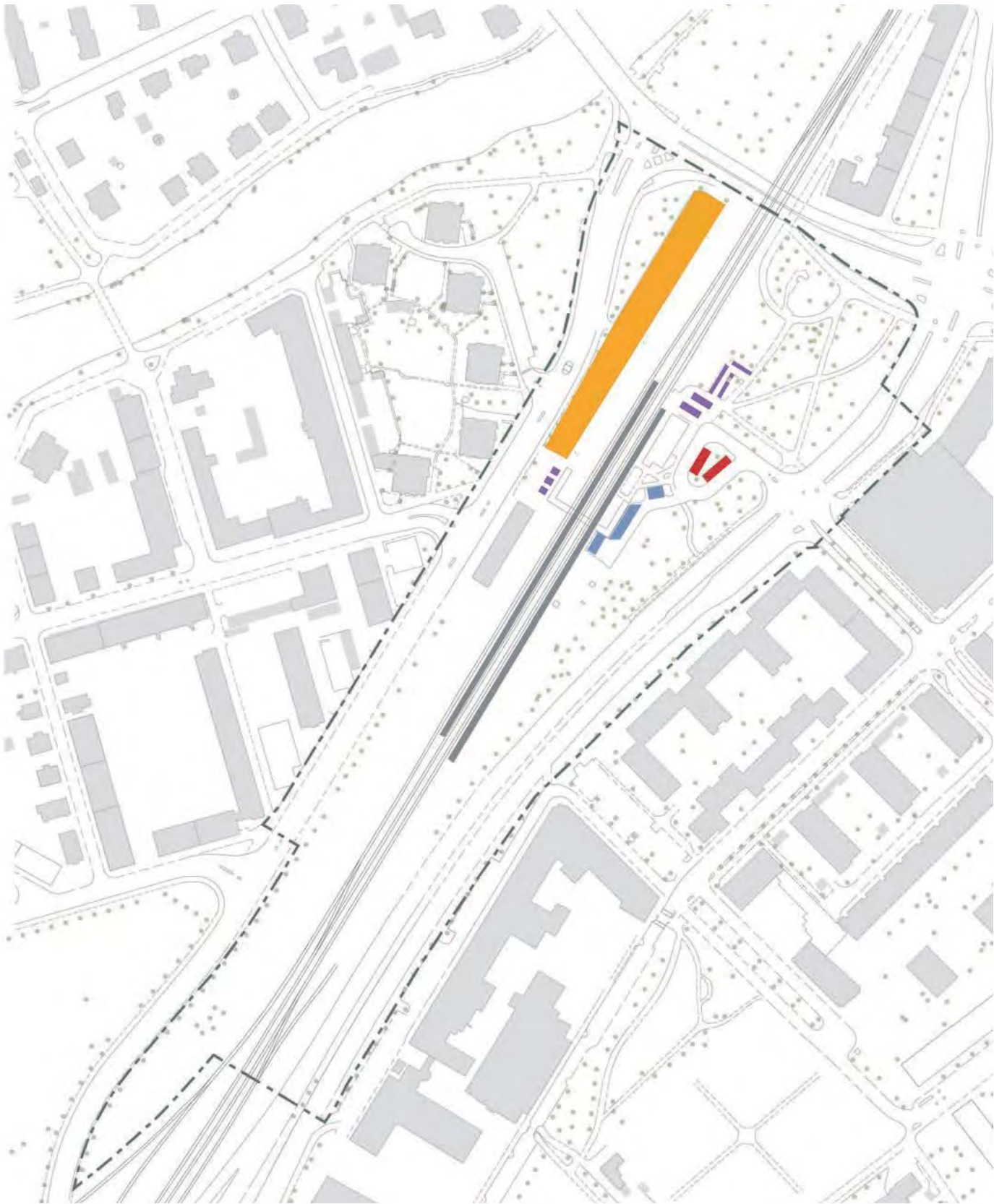
Parkering och angöring

Stationsområdet har hög tillgänglighet med bil.

I dagsläget finns angöring på båda sidor om stationen med vändslinga för taxi och privatfordon på östra sidan vid Eugenplatsen och stationsbyggnaden. Här finns också 10 stycken parkeringsplatser.

På den västra sidan är parkeringsplatserna fler, cirka 90 stycken och är koncentrerade till den uppfyllda markytan i norra delen parallellt med spåren. Efter att platserna blivit avgiftsbelagda, har mätningar visat att beläggningen har gått ner med hälften.

Idag beräknas det finnas 230 cykelplatser inom stationsområdet, varav 168 platser ligger under tak. Fördelningen är 60 platser på västra sidan och 170 platser på den östra sidan. Enligt genomförda inventeringar används de flesta cykelparkeringarna på östra sidan medan den västra sidans parkeringar är mer sparsamt använda. Totalt sett användes drygt hälften av parkeringarna under inventeringarna som genomförts. De har en 100%-ig beläggning och antalet cykelplatser behöver ökas om stationen ska fortsätta vara en attraktiv pendlarstation.



Analysdiagram befintlig parkering och angöring

GRÖNSTRUKTUR OCH GRÖNA SAMBAND

Örebros centrala delars grönstruktur bärs upp av dess parker, dess gröna gårdar och gröna förgårdsmark, men också av den stora mängd gatuträd som kantar gaturummen.

Svartåns stränder och kajer utgör ett viktigt blågrönt spridningssamband i östvästlig riktning, viktigt att värna då förtätningen har gjort att grönstrukturen har minskat i stadens inre delar. I dess ytterkant är tillgång på naturområden och parker god, liksom sambandet starkt med en omgivande ring av robust grönstruktur.

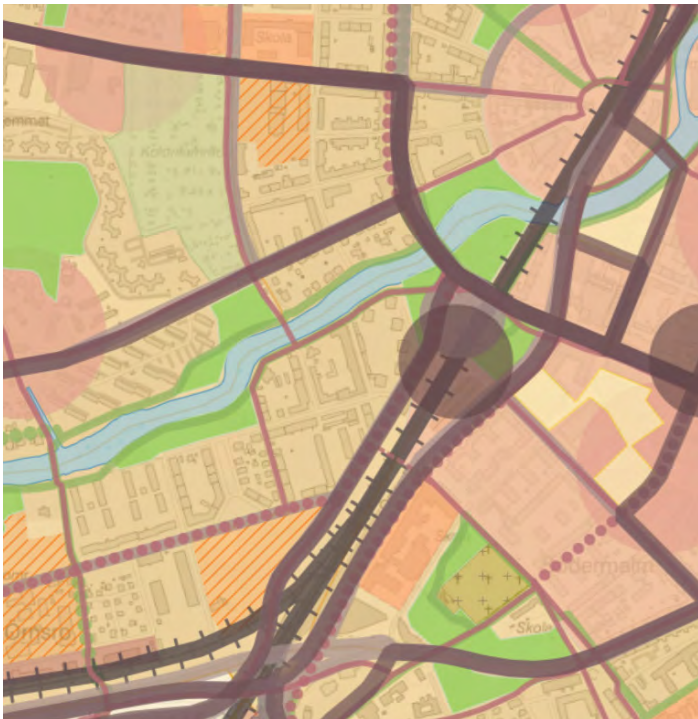
Att öka parkers och naturområdets sociala värden är ytterligare ett mål i grönstrategin och tillhör kulturella ekosystemtjänster. Det innebär att koppla samman parker med fungerande stråk, att öka tillgänglighet till och tryggheten i, samt att tillskapa mångfunktionella ytor och se till många målgruppers behov.

Örebro har i samrådsförslaget ÖP 2026 utvecklat en strategi att stärka både spridningssamband för olika växter och djur och möjliggöra ökad rekreation för människor i s.k. grönstråk. Här lyfts återigen Svartåns årums betydelse fram. Vattenkontakten och möjligheten att röra sig längs stråken ska förstärkas genom att utveckla befintliga värden och omdisponera befintliga ytor. Utpekade grönstråk ligger i planområdets närhet.

I tidigare planeringsunderlag, såsom FÖP Pulsåder (2015), är en strategi kopplat till Örebro Södra, att utveckla grönstrukturen. Det görs både genom att skapa tydliga entréer till innerstaden, men också genom att tillvarata och utveckla de näraliggande parkerna och koppla dem till Svartåns promenader: "Väståparken utvecklas och kopplas samman med Vasastan via en ny gångbro över Svartån".



Figur 1. Markerade grönstråk i grönt enligt ÖP 2025. Väståparken utgör en svag länk, men långsiktiga planer finns på en brokoppling. Källa: Örebro kommun, web.



Figur 3. Kommunal parkmark i i grönt enligt ÖP 2026. Väståparken utgör en svag länk, men långsiktiga planer finns på en brokoppling. Källa: Örebro kommun, web.



Figur 2. Spridningsvägar in mot planområdet. Tolkning av kommunala underlag.



Figur 4. Den sneda flygbilden från 2023 visar tydligt hur parkstrukturen kantar Svartåns stränder, men också hur större väg och järnvägsbroar skär av stråken. Vidare visas den mindre skalan på byggnader norr om ån i denna del av Örebro.

EKOSYSTEMTJÄNSTER OCH BIOLOGISK MÅNGFALD

Örebro kommun arbetar medvetet med att inarbeta ekosystemtjänster, med stort fokus på klimatanpassningsåtgärder (reglerande tjänster) som del i detaljplanearbetet. En fungerande grön infrastruktur ökar också motståndskraften mot negativa förändringar, exempelvis klimatförändringar. I Grönstrategin (2017) definieras de ekosystemtjänster som naturen ger oss människor. De brukar delas in i fyra kategorier: stödjande, försörjande, reglerande och kulturella tjänster. Exempel på ekosystemtjänster är rening av vatten och luft, pollinering, cirkulation av näringsämnen, reglering av klimat och kulturella tjänster.

Områdets reglerande ekosystemtjänster behöver stärkas

Planområdet ligger låglänt och på lera, med begränsade infiltrationsmöjligheter och med risk för översvämning vid skyfall och hyser flera större lågpunkter där vatten riskerar att bli stående. Bangården i väst med utbredning i söder, Östra Bangatan samt Hagapassagen under järnvägen är exempel på tre områden som omfattas av dessa lågpunkter. Östra Bangatan har idag en större lågpunkt, vilket vid 100-årsregn kan svämma och medföra framkomlighetsproblem för räddningsfordon, främst polis och ambulans. Marknivåerna inom planområdet skiljer sig relativt lite och varierar mellan +27,9 m och +29,1 m. Del av marken är uppfylld. Avrinningen sker både i sydlig och nordlig riktning. Se vidare dagvattenutredning.

Det gör att grönyttorna inom och intill Örebro Södra behöver kunna fördröja alltmer dag- och skyfallsvatten för att inte områden längre ner i systemet/nedströms ska drabbas i samband med kommande utveckling. Att reservera erforderliga ytor för att hantera regn vid stora flöden är överordnat andra intressen och markanspråk, (som t.ex. markparkering/ pendlerparkering). Här finns ett behov av att utveckla system för och reservera plats för vattenhantering både på allmän plats, inom järnvägsområdet och på och intill de nya fastigheterna/byggrätterna.

Betydelsen av träd

Även träd har en betydande roll utifrån flera aspekter, däribland reglerande ekosystemtjänster som rör det lokala klimatet.

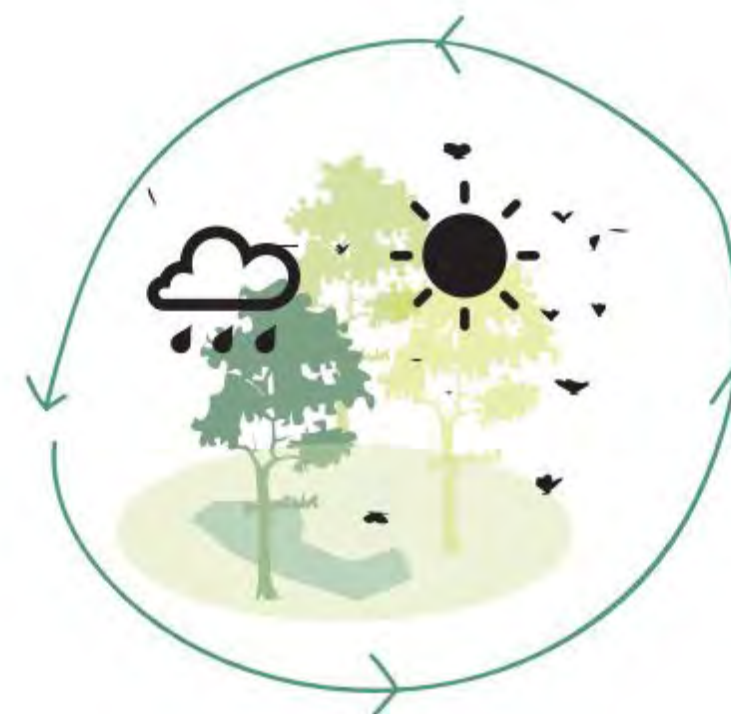
Träd påverkar i hög grad människans mentala hälsa och erbjuder värdefull skugga i hårdgjorda miljöer under varma dagar. Även den biologiska mångfalden är tydligt kopplad till träd, där det ofta handlar om att stora trädkronor ger störst värde.

Örebro kommun arbetar aktivt med att bevara träd i möjligaste mån, och planera fler träd på allmänna platser. Detta är en tydlig ambition även inom stationsområdet. Träd som kan växa sig stora planteras i så stor utsträckning som möjligt. Närheten till spårområdet begränsar lokalt möjligheten

att plantera stora träd. Vid de lägen där det finns begränsningar utifrån flera förutsättningar kan lägre buskträd och annan låg växtlighet planteras. I Eugenparken finns ett antal stora träd med höga biologiska värden, och längs gatorna inom planområdet växer träd som ingår i alléer och omfattas av biotopskydd. Träd som ligger på allmän plats eller på mark tillhörande kommunala bolag ska, om de utgår, ersättas eller kompenseras för i enlighet med kommunens trädpolicy.

Minnesträd i Eugenparken

Ett träd i Eugenparken har fått en symbolisk betydande som minnesplats efter den tågolycka där flera ungdomar dog. Trädet bör fortsatt värnas och skyddas.



PARKER DELOMRÅDEN

1. Parkyta väster om järnvägen mot korsning Hertig Karls allé

Parkmarken inom planområdet öster om Svartå Bangata och väster om järnvägen är avstyckad och av mindre betydelse idag som rekreationsmiljö. Den ligger inom riskavstånd mindre än 25 meter och är också svårt bullerutsatt från flera håll. Marken längs spåret nyttjats som markparkering. En stor vital ask upplevs värdefull och är väl synlig från gaturummet mot Hertig Karls allé. En vidkronig lind är ett blickfång från Svartå bangata. Trädens värde består i att de utgör tidigare parkträd i Väståstorg och som sådana del i en svag spridningslänk främst för fåglar mellan Västå torg, Väståparken och Eugenparken. Visuellt bäddar de in korsningen med en grön fond sett från bron mot sydväst.

Brister och behov

Alla uppvuxna träd i nära anslutning till etablerad parkstruktur och till årummets grönstråk är värdefull som spridningslänk för stadslandskapets fåglar, men också för att bilda stomme i en grön rekreativ och identitetsskapande parkstruktur utmed årummet.

Träd i bullerstörda miljöer har en roll i att dämpa buller och att rena luft i stadsmiljön. Det är också positivt att markparkering har förlagts där träd kan erbjuda skugga.



Den sparade parkremsan i korsning mot Hertig Karls allé ramar in mötet med Svartå Bangata.

2. Grönyta inom järnvägsområdet längs Svartå Bangata i söder

Grönremsan i planområdets sydvästra del tjänar idag främst som reglerande ekosystemtjänstyta för dag- och skyfallsvatten. Den har heller inga stora rekreativa värden, men används emellanåt för rastning av hundar. Inom området växer både planterade och förvildade träd. I kant mot Svartå bangata dominerar lind och i bakkant mot spårområdet växer främst lönn och asp. Miljön kan kännas otrygg, då gatan i denna sträcka har få "ögon".

Brister och behov

Grönrytans funktion som fördröjningsyta uppskattas öka framöver i och med klimatförändringar. Det finns behov av att begränsa buskskiktets utbredning och hålla uppe höjden på krontaket. Det finns också behov av att öka artrikedomen i trädskiktet och tillse att ytan kan innehålla träd även framöver, då de utgör en visuell buffert gentemot Södra infartsleden.



Asp i kant mot spårvalen och lind i kant mot Svartå Bangata.



- Parkmark befintlig
- Grönyta, befintlig
- Alléträd

Analysdiagram grön- och parkområden

3. Parkmark öster om järnvägen Eugenparken idag

Parken är idag enbart en plats som passeras av tågresenärer, respektive betraktas från omgivningen. Innehållet utgörs av plana överblickbara gräsytor med ett flertal större trädvolymmer och enstaka partier av friväxande buskar. Flera promenadvägar korsar parkrummet i olika riktningar, vilka även nyttjas av cyklister till cykelparkeringarna nära stationen. Höga bullernivåer från järnvägen i väster och huvudgator i norr och öster bildar tillsammans en bullermatta som gör de inre delarna av parken intressanta för dem som önskar en lite lugnare miljö att slå sig ner på. Flödena är styrda och bristande kopplingar begränsar fri rörelse till och från parken.

Parkens biologiska och ekologiska värden består i första del av den stora mängden uppvuxna lövträd av ett flertal olika arter. Parken äldsta träd är daterat till 1901 då parken anlades Bland trädarterna återfinns lärk avenbok, ask, rönn, bergek, vingnöt, bärapel, hästkastanj, bok, björk, pil och olika lönnar och lindar. Parkens äldsta delar närmast spårområdet har enligt kommunens tidigare inventeringar högst ekologiska och biologiska värden.

Krokusplanteringar i parkens södra del ger upplevelsevärden under tidig vår och bidrar till ekosystemtjänster som nektar/födokälla för pollinatörer.

Brister och behov

Eugenparkens kulturella ekosystemtjänster bör värnas, både som identitetsskapande miljö och för att uppvuxna lövträdsmiljöer bidrar till att skapa attraktiva och trivsamma rekreativmiljöer. Det ger kvaliteter för fler att röra sig i en parkmiljö och främjar cykling

och promenader. Kommunen ser behov av att komplettera svaga kopplingar för cykel, men också att tillskapa lugnare zoner i parkens mitt.

Cykelparkering inne i parken stäl fokus från parkupplevelsen och ger ett rassligt intryck.

Kvarvarande park skulle behöva organiseras bättre för bättre genomströmning och för användning av flera samt trygghetsskapande åtgärder utföras för överblick. Idag upplevs det buskrika området närmast spåren som särskilt otrött.

I närområdet bor en hög andel äldre, vilket utgör en utpekad målgrupp som skulle gynnas av ett mer kvalitativt innehåll i det som finns tillgänglig idag och framöver.

Idag saknas parkbänkar, bra parkbelysning och otydlighet råder i stråkens hierarki. Att minska buller från bildäck och från tågområdet är också behov att föra vidare. Det finns också behov av att skapa en grön inramning, som visuellt och audiellt håller trafiken utanför parkrummet.

God ljudmiljö handlar inte bara om frånvaro av störande ljud, minst lika viktigt är att man kan höra attraktiva ljud – och där är fågelkvitter och fågelsång i en klass för sig.

Eugenparkens norra del har många lövträd som bidrar med att reglera lokalklimat genom skugga och genom att rena luften från luftpartiklar. Vid värmeböljor har Eugensparkens krontak potencial att sänka lufttemperaturen, vilket inte minst äldre stadsinvånare drar nytta av, där vandrande lövskugga är att föredra framför hård skugga från byggnader. Detta behov bedöms öka

i framtiden och här är varje parkmiljö med äldre träd värdefull.

Träden bidrar till höga estetiska värden i staden alla årstider. De ger stadsrummet karaktär och lövträdens årstidsskiftningar skapar variation i stadsmiljön. Lövmiljöerna är även viktiga för småfåglar och sångfåglar, som i sin tur är viktiga för ljudmiljön. Befintliga träd är av olika vitalitet, men att värna träd, artrikedom och trädstrukturen är viktigt. En översyn av kvarvarande trädbestånd avses göras i kommande arbeten. Befintliga luckor som uppstått p.g.a. tidigare oväder bör kompletteras.

Genom att öka biologisk mångfald, grunden för alla ekosystemtjänster, innebär även att öka arealen blommande mark. Det finns behov av att stärka reglerande ekosystemtjänster med alternativ till kortklippta gräsmattor och öka arealen blommande mark. Tillskott kan införlivas i parkkaraktären med fler blommande träd, lägre buskar, perenn- och sommarblomsplanteringar och tidig vårlök med nektar.



Bild 1. En av Eugenparkens identiteter är massplanteringen av krokus, som mycket uppskattas av Örebroarna. Bilden visar även raden av höga skogslönnar utmed Östra Bangata och den visuella närheten till Conventum. Källa: FB web, Örebro kommun.



Bild 2. Ett av parkens största träd, som tyvärr har fått ett inklämt läge.



Bild 3. Eugenparkens norra del har en lugn karaktär och är den artrikaste delen i planområdet. Det finns vistelsekvaliteter, trots buller, men nya kvaliteter och en upprustning av parken är önskvärd för att den ska hålla över tid.

GATUTRÄD

Biotopskydd råder

Träd utmed gaturummet som står fem eller mer i rad klassas som allé enligt länsstyrelsen. Dessa träd har s.k. biotopskydd, vilket kräver dispens om de behöver avverkas. Biotopskydd enligt förordning (1998:1252) om områdesskydd beskrivs mer utförligt i miljöbalken m.m. Örebro kommun avser att fördjupa utredningen gällande status och definition av vilka träd som inkluderas i skyddet i kommande skeden.

Svartå Bangata

Karaktärsträdet för trädrader utmed Svartå Bangatas gaturum inom planområdets västra sida är skogslind. Vid godsmagasinet och i parksnutten norrut finns enstaka andra arter, som skogsek, björk och skogslönn, som läses samman i trädraderna.

Östra Bangatan

På Östra Bangata är skogslönn karaktärsträd utmed gaturummet. På östra sidan i kant av plangränsen är träden utplacerade i en längre rad i en slänt ner mot Södra alléns parallella gatusträcka. De är betydelsefulla som ett strukturerande element i stadsbilden mot det större vägrummet. Träden står inte spikrakt i rader, men läses samman som en trädrad.

Mot spårsidan är trädraden kortare och glesare och i en smalare grönremsa mot Trafikverkets inhägnade område. Vissa skogslönnar har ordentliga torkskador. Sikt ges till godsmagasinet och den västra sidan genom luckor i trädraden.

Även skogslönnarna i kant av Eugenparken klassas som alléträd om de står i rad, men de är också parkträd.

Södra allén

Södra allén möter planområdet med en allé av lind. Markparkering och väderskydd är insprängda bland träden och drar ner alléns dignitet.

Hertig Karls allé

Inom planområdet Eugenparkens norra del, kantas slänten av en rad av ask. Trädraden fortsätter på västra sidan.

Brister och behov

Alléträdens status och ekonomiska värde avses inventeras i kommande utredningsarbete av sakkunnig arborist/ trädexpertis enligt Örebro kommun. Det finns behov av att stamma upp träden för att tillskapa bättre genomsikt under trädkronorna. Lönnar är känsliga för beskärning under tiden de savar. Ett kompletterande alléträd kan väljas, som tål stadsklimat i utsatta miljöer.

Trädplanterade gaturum är en karaktär som återkommer på fler sträckor utmed Östra Bangatan och som kommunen ser som värdefullt i mötet med infartsleden. Liksom för Eugenparken gäller det att minska buller från bildäck och från tågområdet vilket är behov som träden bidrar med, liksom att rena luften från luftpartiklar. Det finns behov av att uppkomna luckor i trädraderna ersätts med nya träd.

Kopplingen till Södra allén bör stärkas och allémotivet framhävas i gestaltning och i siktlinjer.

Med avsmalnande gator till nya stadsgator ändras gatusektionen och hur stråken förläggs.

Det gör att en del träd kommer att drabbas och behöva ersättas p.g.a. ombyggnation och ny höjdsättning. Vid förslagets genomförande kommer förutsättningar att förbättras genom att grönremsor i kanten av gatorna helt enkelt blir bredare. Där nya gatuträd kan planteras med bättre förutsättningar i form av nya växtbäddar och mer vattentillförsel.

Träd får inte planteras närmre än 10 meter från närmsta spårmitt, men genom de avsmalnande gatorna, hamnar nya träd på längre avstånd från spåren och fler alléträd kan planteras.

Det finns också möjlighet att plantera flera sorters träd i trädrader för att skapa rytm, intressanta effekter vid årstidsväxlingar och för att öka den biologiska mångfalden.

För ekosystemtjänster och upplevelsevärde, ska de uppvuxna gatuträd som kan vara kvar i sitt läge, sparas. Lokala anpassningar av t.ex. cykelstråkens bredd övervägs.



Bild 1. Svartå Bangatas lindrad bildar skydd från spårområdet mot bostadshusen. I raden finns också en björk och en ek.



Bild 2. Skogslönnar i kant av Östra Bangatan, varvat med luckor.



Bild 3. Södra alléns träd består av lindar, men sikten störs av markparkering och väderskydd.

Planförslag

FÖRSLAGET I KORTHET

Stationsområdet Örebro Södra omdanas och integreras i stadsmiljön i enlighet med pågående stadsutvecklingsvisioner i södra Örebro. Samtidigt renodlas miljön som pendlarstation med effektivt byte mellan trafikslag och förbättrade kopplingar för samtliga trafikslag.

Trafikverket har som inledande trafiksäkerhets- och tillgänglighetsförbättrande åtgärd påbörjat flytt kontaktledningsbryggor, avvecklat mittplattform och passage över spåren och ersatt dessa med en ny sidoplattformslösning i väster inklusive kompletterat trappförbindelsen med hissar på ömse sidor.

En första åtgärd från kommunens sida planeras bli ombyggnation av delar av allmän plats och gata väster om stationen 2027. Nedan beskrivning har målhorisont färdig utbyggnad till 2035, inklusive nybyggnation av landmärken på västra och östra sidan av spåren.

Örebro kommun kommer att anlägga, förvalta och drifta mer mark inom stationsområdet än i dagens situation. Det förutsätter nya överenskommelser, marklösen och innebär nya fastighetsgränser gentemot Trafikverkets spårområde, men ger en möjlighet för kommunen att omvandla stationsmiljön till en sammanhängande helhet. En förutsättning i projektet är att genomförandet kommer att utföras i etapper, där vissa inslag kan komma att dröja många år innan de realiserar. Andra insatser behöver synka med Trafikverkets planer och finansiering/investerings.

Östra Bangatan och Svartå Bangata omvandlas från breda vägrum till stadsgator genom att gaturummet omfördelas och får fler funktioner. På den västra sidan samlas hämta/lämnafunktioner, taxi och korttidsparkering.

En ny passage under järnvägen anläggs för gång och cykel, som kommer att ge en permanent möjlighet att passera området i öst-västlig riktning och minska den barriäreffekt som spåren utgör idag. Tillsammans med nya passager över gatorna kommer stadsdelarna att kopplas ihop bättre.

Gång- och cykelstråk kopplas samman och leds in i stationsområdet via kompletterande överfarter vid korsning mot Södra Allén i öster och Ånstagatan i väster. Passagen vid Idrottsvägen anpassas för gång- och cykel och flyttas norrut.

Stationstorgens utformning kommer att bilda en ny årsring i staden och som ett sammanbindande element i stationsmiljön med högre stadsmässighet är idag. På torget och mot plattformarna planeras för grönska med syfte att stationsmiljön ska bli grön och välkomnande.

Cykelparkering utökas och placeras på stationstorgen i väl synliga lägen från plattformar och stråk.

Mellan passagen under järnvägen och stationstorgens nivå tillkommer nya generösa trappanläggningar för genare koppling mellan spårsidorna.

Den befintliga stationsbyggnaden rivs. Servicefunktioner tillhörande stationsområdet inryms i godsmagasinet, som byggs om för att möta nya krav. I byggnaden lokaliseras vänthall, toaletter, cykelgarage och servicebutik med servering. Entréer tillgängliggörs och tryggheten ökas till en omhändertagen miljö.

Den södra delen av Eugenparken utgår och ger plats för nya byggrätter på östra sidan. De två volymerna markanvisas till kontors- och hotelländamål, men inrymmer även kompletterande reseservice i markplan. Det innebär samtidigt att den historiska parkens utbredning och historiska koppling till en stationsbyggnad försvagas.

Kvarvarande del av Eugenparken, ca 60-80 % av den tidigare arealen uppgraderas samtidigt och framtidssäkras för att svara mot både bärande del i platsens identitet, en möjlighet att flanera genom, alternativt nyttja som kontorspark för de som har Örebro som framtida arbetsplats.

Två nya byggrätter tillskapas på västra sidan utmed Svartå Bangata och med exponerat läge från Hertig Karls allé. I den del av den nordvästra byggrätten inryms ett mobilitetshus.

Kollektivtrafiken planeras att samlas på den östra sidan. Fram till dess att Södra Infartsallén byggts om, kommer kollektivtrafik även att kunna trafikera Svartå Bangata.

En yta i söder reserveras för långtidsparkering.

Gaturummens karaktär kommer att förändras. Det är ofrånkomligt att vissa park- och gatuträd kommer att tas ner i samband med ombyggnation, men nya grönytor tillskapas också, som ger nya möjligheter till nya gröna karaktärer och nya lägen att plantera gatuträd där det tidigare inte har varit möjligt. Det är kommunens avsikt att kompensera för de träd som utgår och tillse att en stabil stomme av nya träd planteras/planeras utmed de gator som ingår och gränsar till planområdet.

Ett integrerat dagvattentänk genomsyrar gestaltningen och bidrar till goda offentliga miljöer och ett framtidssäkrat stationsområde. Gaturummen Östra Bangatan och Svartå Bangata får en framträdande roll att hantera dagvatten i ett blågrönt system med ett flertal tekniska lösningar. Ekosystemtjänster blir en naturlig del av områdets gestaltning.

En större fördröjningsmöjlighet i form av en urskålad parkyta för skyfallsvatten reserveras i planområdets sydvästra del. Dess funktion för skyfall är vid extrema väderhändelser och säkerställer att inte fastigheter nedströms påverkas negativt av de ökande flöden p.g.a. klimatförändringar.

AXIOMETRI

Stationstorg
möter
perrongstråk

Eugenplatsen
Parktorg/
koppling mellan
park och torg

Nya byggrätter
Cykel-
parkering

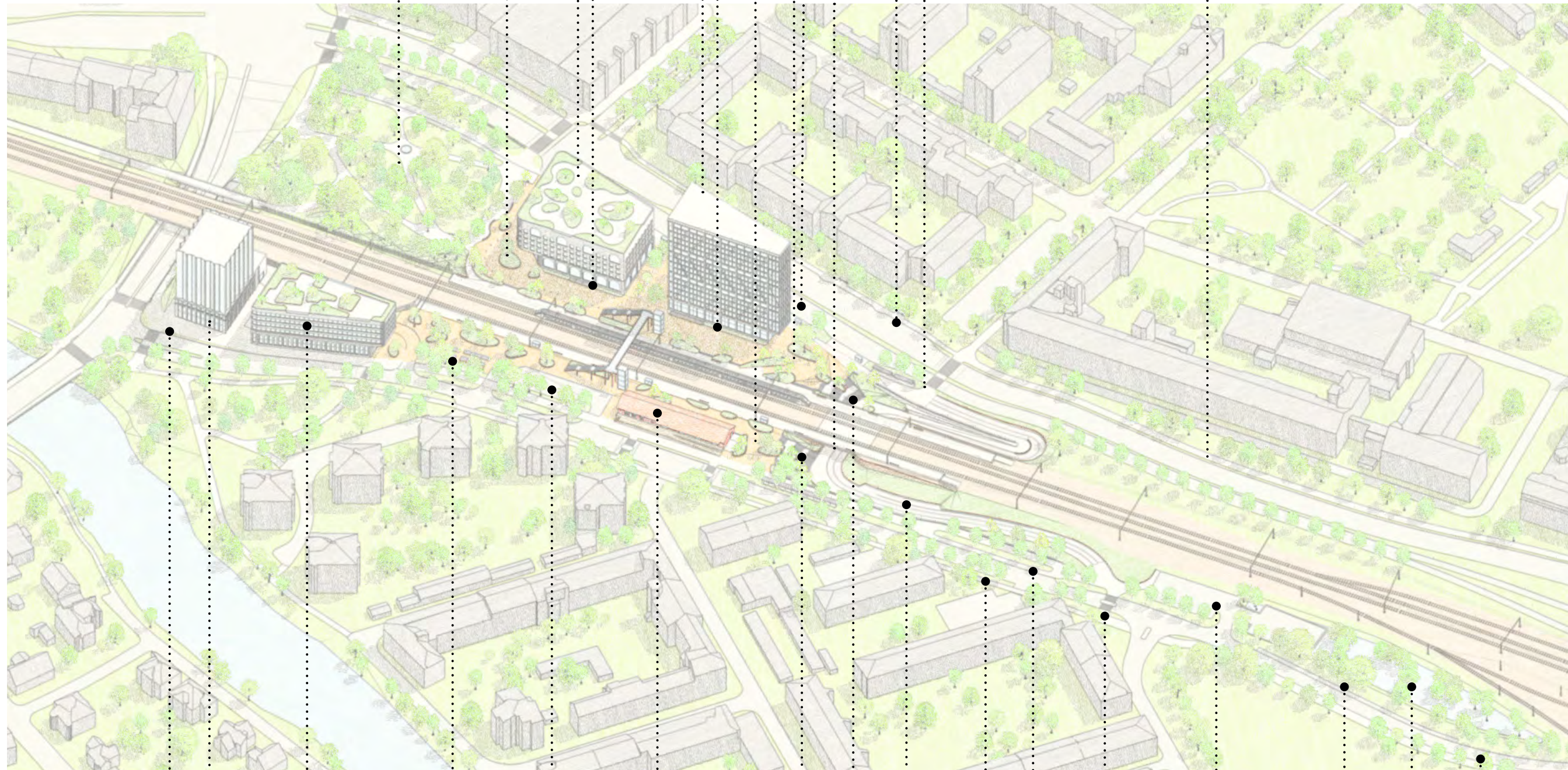
Kollektivtrafik buss

GC-
passage
under
järnväg

Nytt övergångsställe
mot Södra Allén

Östra Bangatan kompletteras med
gång- och cykelbana samt busskörfält.
Grönska och gatuträd planteras och
gatan anläggs med blågröna lösningar för
hantering av dag- och skyfallsvatten.

Eugenparken rustas upp
med nya gångstråk och
frodiga planteringar
samt utökas mot spåren



GC-bana

Nya byggrätter

Cykel-parkering

Hämta/lämna

Godsmagasinet
cykel-parkering,
väntsal och
service-
funktioner

Nya trappor med
gradängar och gröna öar

Cykel-
parkering

Hållplatslägen
ersättningsbuss

Långtidsparkering

Nytt övergångsställe mot
passage under järnvägen

Skyfallsparken

Kantstensparkering

Svartå Bangata smalnas
av och görs stadsmässig

FUNKTIONSPLAN ENLIGT
DETALJPLAN

- Planområdesgräns

Järnvägsspår

Skyddsåtgärd/spårskydd och stängsel

Skyddsåtgärder grön vall

Befintliga byggnader

Fotavtryck byggrätter enligt detaljplan
- Buss hpl

Gångbana

Gång och cykelbana

Plattform

Trapp- och hissförbindelse

Cykelparkering utomhus

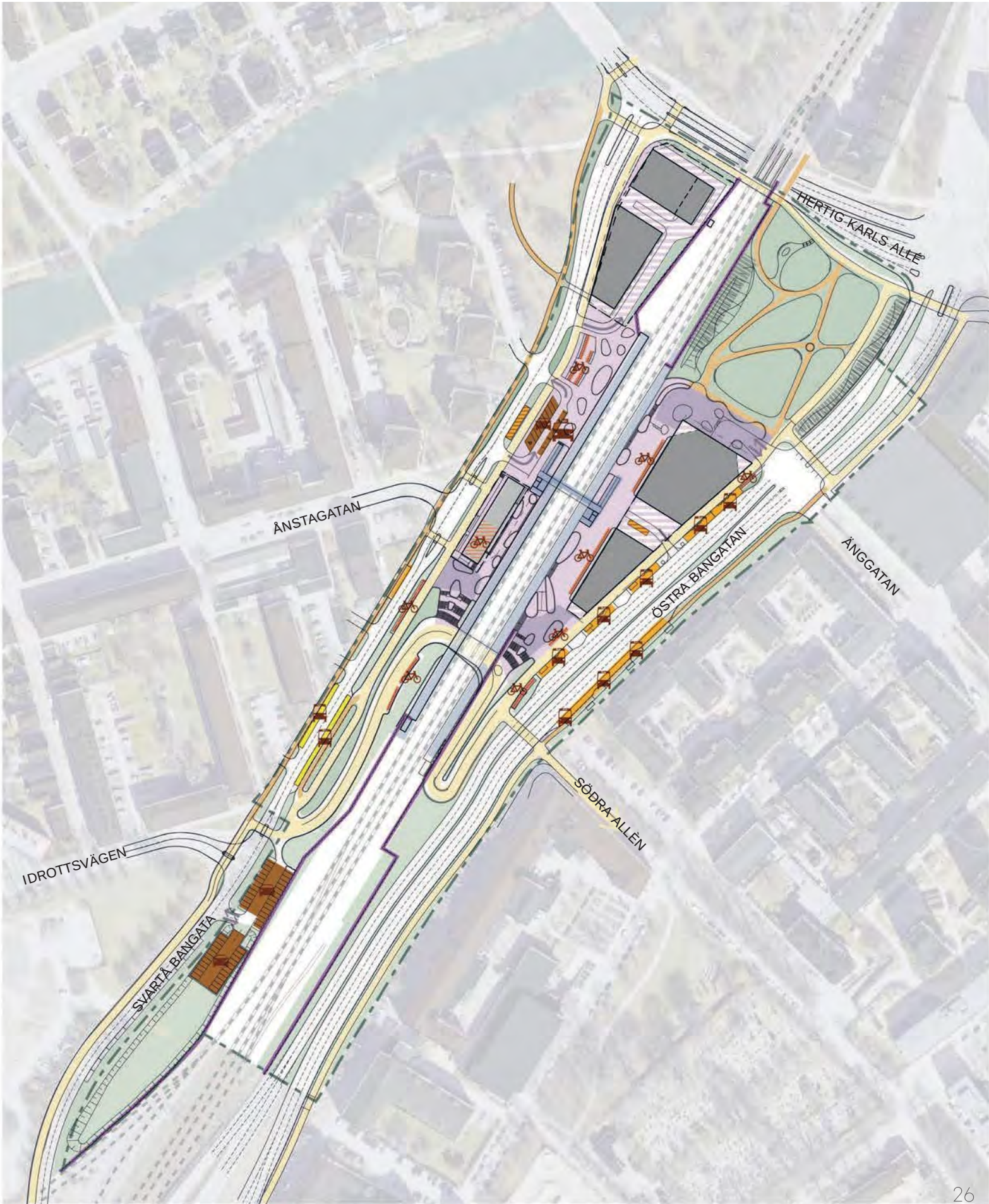
Bilparkering

Perrongstråk

Platsbildning kvartersmark

Stationstorg

Grönyta



FLÖDESANALYS

Större flöden från de södra stadsdelarna

Flödesanalysen till höger är ett försök att illustrera framtida flöden av oskyddade trafikanter (gångtrafikanter och cyklister) vid ett fullt utbyggt förslag. Scenariet är 2035 och förutsättningen är att antal resenärer vid stationen har fördubblats jämfört med tidigare manuella mätningar, (år 2017) vilka har utgjort grund för mängder.

Tydighet i rörelsestråk spelar en central roll för att stationen ska fungera tillfredsställande. Den nya planskilda passagen under järnvägen, de förbindande trapploppen, de breddade sidoplattformarna och de sammanbindande gång- och cykelstråken skapar nya förutsättningar att ta sig till och från stationen.

Flöden varierar över dygnet och bedöms vara störst i rusningstrafik en vardag. Efter planerad omläggning av Södra Infartsleden, kommer också möjligheten att röra sig in mot stationsområdet från de södra stadsdelarnas utbyggnadsområden att förbättras, vilket gör att flödena söderifrån kan öka, jämfört med idag.

Flöden styrs av vilka målpunkter som finns i närområdet, men också var pendlarna bor och var målet med resan är. I scenariet till höger, bedöms fortfarande stadens koppling till Conventumområdet och till Södra Allén generera höga flöden. Att de östra byggrätterna har möjlighet att passera över kvartermarken ger genare flöde och större spridning till busshållplatserna i södergående riktning på Östra Bangatan. Bussfickor och en varierad bottenvåning utmed Östra Bangatan ger också många möjlighet att passera utmed gatan på GC-bana.

Tågtrafiken till/från Örebro förväntas fördubblas till 2040 till följd av bl.a. snabbspårssatsningen Oslo- Stockholm 2.0. Detta innebär en framtida resandemängd på 2000-2500 resenärer till/från Örebro Södra per dygn, som vardera gör 2 resor. Under förmiddagen pendlar fler norrut än söderut, vilket belastar den västra sidan.

Vid rusningstrafik eftermiddag, ca kl 16-17, belastas den östra sidan mer. Varje resa kräver antingen passage under järnvägen eller över spåren med trappförbindelsen, varpå trapporna också genererar flöden till stationstorgen. En fördubbling av busstrafik innebär totalt 4000 resor per dygn i ett framtida scenario, där flödena i eftermiddagstrafik kommer att koncentreras till Östra Bangatans västra sida för södergående busshållplatser. Det gör också att det finns behov av servicefunktion på den östra sidan, något lite kafé eller en uteservering utanför zoon för stadigvarande vistelse.

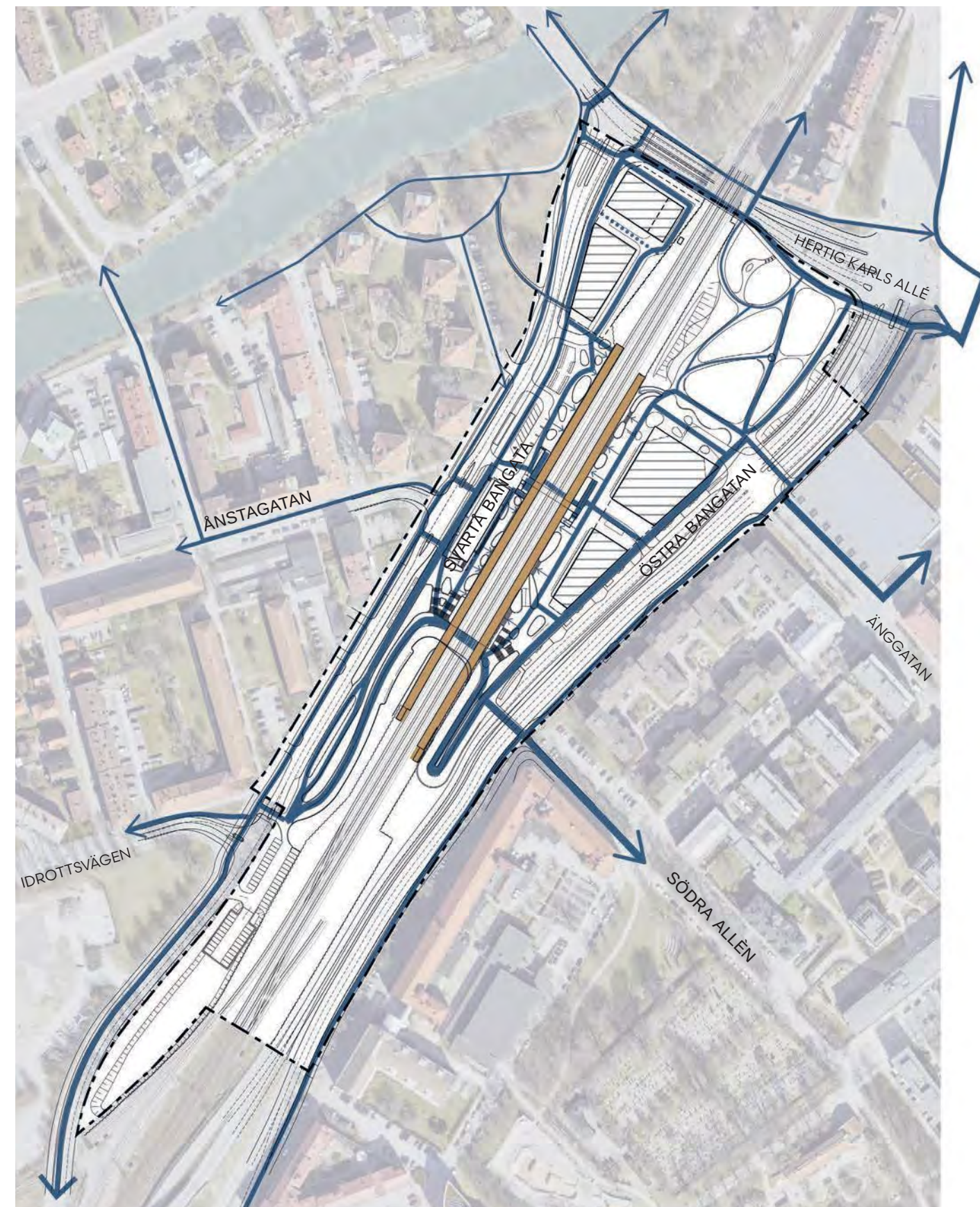
För att en pendlarstation som Örebro Södra ska fungera tillfredsställande är det viktigt att människor kan komma till och från stationen på ett smidigt sätt med alla färdmedel. Ytorna vid Örebro Södra är begränsade och dessutom mycket långsmala vilket, tillsammans med alla nya funktioner som ska tillskapas, utgör en utmaning för projektet. Här är det viktigt att skapa tvärkopplingar ut från perrongerna och ge goda vistelsemiljöer utmed stationstorg och stadsgator.

Angöring och parkering har renodlats till den västra sidan medan bussfunktionen har förlagts till den östra sidan av spårområdet.

Det ska också finnas valmöjlighet i var man önskar parkera sin cykel; att ta sig nära perrongen när man är på väg till tåget, eller snabbt hem igen.

Eugenparken får ökad användning av bredare grupper, då fler bor norr och öster om parken.

Persontätheten som tillkommer som följd av exploatering av byggrätterna i detaljplanen förväntas landa på ca 1500-1700 personer. Nattbefolkningen (hotell) förväntas uppgå till ca 360 personer, förutsatt att 1/3 av den totala BTA:n som möjliggörs i planen utvecklas som hotell. Mest lämpligt läge för hotell är den nordöstra byggrätten, mot Eugenplatsen.



Analysdiagram flöden

— Flöden oskyddade trafikanter
 — Tjockare linje indikerar större flöden

TRAFIK OCH KOMMUNIKATION

Gång

Att kunna ta sig till fots på ett tryggt, säkert och smidigt sätt, utan onödiga omvägar är viktigt för utvecklingen av bra stadsmiljöer. Flera gång- och cykelstråk är viktiga, d.v.s koppla samman genom att laga svaga länkar, höja orienterbarheten och effektivisera flödena. Detta ger en struktur som skapar flera mötespunkter med Örebro Södra. Stråken utgör anslutning till Örebro Södra samtidigt som de är delar av stadens nät.

Förslaget innebär förbättrade kopplingar med fler passager vid Östra Bangatan och Svartå Bangata, men också breddade gångbanor. Stärkta övergångar kommer också att finnas vid godsmagasinet.

På Svartå Bangata kommer gatusektionen att växla, men gångbana finns på både den västra och östra sidan.

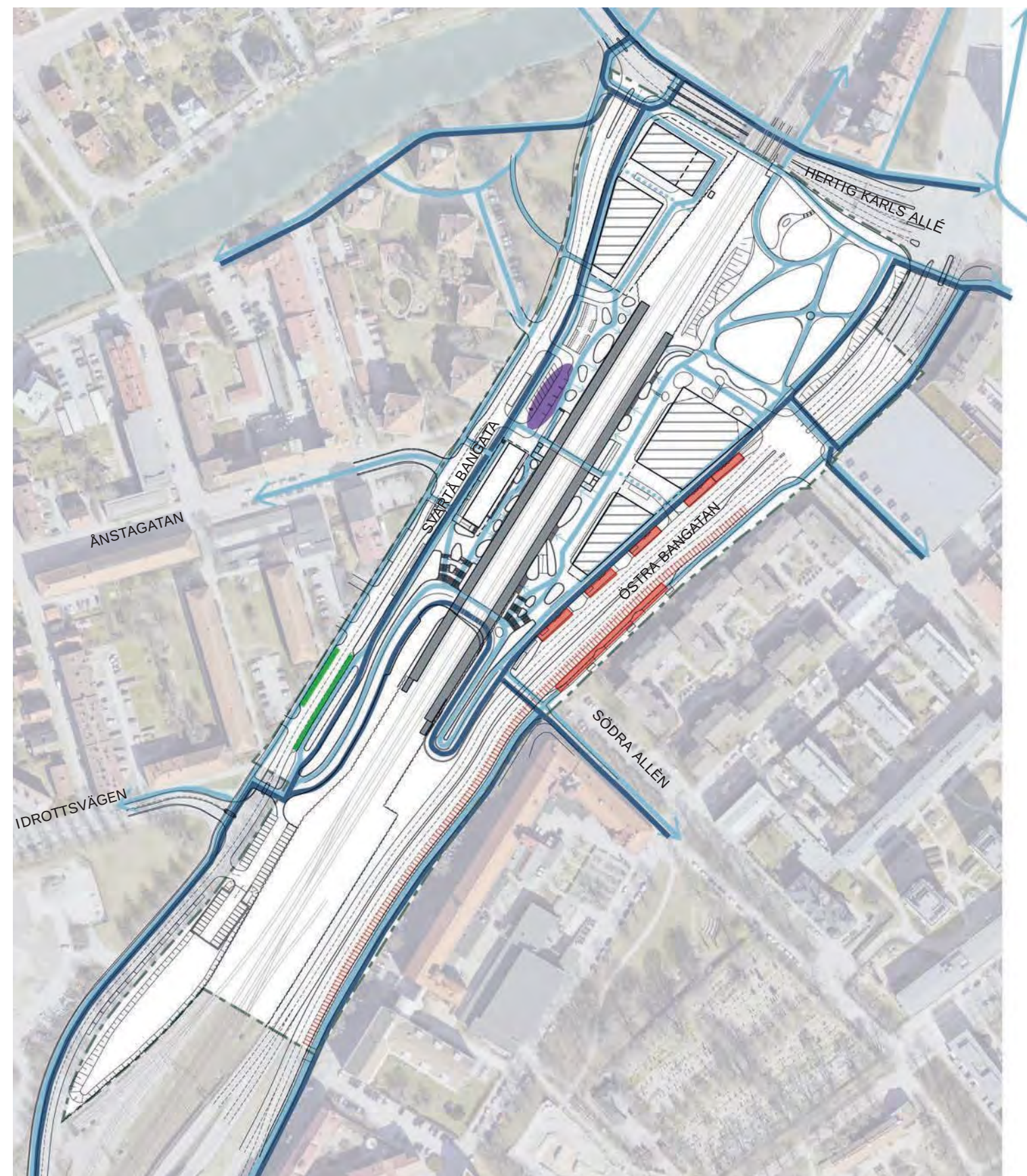
Den nya GC- passagen under järnvägen kommer att kopplas samman med den nya GC-banan på Östra Bangatan i höjd med Södra Allén och till den nya GC-banan längs Svartå Bangata. Passagen under järnvägen kommer fungera som access till sidoplattformarna via trappor och blir en central del av stationsområdet.

Cykel

Cykelnätet kopplas samman och leds in i stationsområdet via kompletterande överfart vid korsning mot Södra Allén i öster.

Utmed Svartå bangata kommer cykelstråket att breddas och separeras från körbanorna, vilket ger en säkrare trafikmiljö. Läget växlar; från söder ligger GC-stråket på västra sidan, men leds över till den östra i linje med entrén till GC-passagen under järnvägens mynning.

Cykelstråket beräknas vara väl nyttjat för cykelpendling.



Analysdiagram trafik och kommunikation

Busstrafik

Förutsättningar för busslinjerna förbättras och effektiviseras. Ett busskörfält skapas på Östra Bangatan i norrgående riktning mot centrum, vilket minskar fördröjningar för busstrafiken på grund av köbildning vid trafiksignalerna.

Längs Östra Bangatan angör både stads- och regionalbussar. Med egna fickor är det enklare både för bussen att se om någon väntar på den och för resenärerna är det bekvämt att stå på rätt plats från början.

I södergående riktning har regiontrafiken 3 lägen för av och påstigande och en extra för enbart avstigande. Östra Bangatan har ett högt av- och påstigningstal.

Regionen planerar att ta bort stadsbuss från Svartå Bangata. Vid de tillfällen ersättningsbuss för tåg behövs, kommer de att avgå från två lägen mellan Idrottsvägen och Ånstagatan, ett i norrgående och ett i södergående riktning.

Tågtrafik/spårområdet

Trafikverket äger frågan kring spårområdet och avser att bygga om plattformarna. Plattformbredden ska dimensioneras utifrån en zonindelning av plattformen med säkerhetszon, gångzon med ledytor samt möbleringszon, samt utifrån övriga krav på utformning och utrustning. Örebro Södra definieras som en pendlarstation med klasstillhörighet 3. Målet med stationsmiljön är att skapa en smart och modern bytespunkt som tillfredsställer vardagsresenärens behov.

Trafikverkets sidoplattformar har breddats och förlängts. Längden uppgår till 230 och 240 meter och den nya bredden är 5 meter. Plattformen ska ha funktioner för en effektiv och säker på- och avstigning samt vara platsen där man väntar på och byter tåg. För en effektiv på- och avstigning, som bidrar till punktligheten, är utbredningen av vänt- och väderskydd längs plattformen en viktig förutsättning för en spridning av resenärer längs plattformarna. Denna utrustning på plattformen inklusive informationsutrustning är även viktig för komforten, eftersom den stressade resenären ofta går direkt till plattformen för att kunna vänta nära sitt tåg.

Nya sidoplattformar ger möjlighet att öppna upp stationsområdet och minska längden på nuvarande inhägnad. Som komplement förbättras säkerheten norr och söder om plattformarna med nya spårskydd och kompletterande stängsel. Anläggningarna placeras helt inom kommunens mark och med möjlighet för Trafikverket att drifta från båda håll.

Biltrafik

Östra Bangatan omvandlas till en grönare och mer attraktiv stadsgata. Fortsatt gäller 2 separata körfält i vardera riktning och mittrefug. Kapaciteten kommer att bibehållas men gatans barriäreffekter minskas med smalare mått på körfält samt ökad prioritering av gång- och cykeltrafikanter och buss, med separat busskörfält mot centrum. Sektionens bredd varierar och även marknivåerna, varav den västra sidan planeras lägre än den östra. Hastigheten behöver ses över i samband med gatorna får ett nytt utseende. Trafikflöden i korsningspunkter regleras med trafiksignaler, med möjlighet att prioritera trafikslag. Ett par överfarter för gång- och cykel tillkommer; Östra Bangatan/Hertig Karls Allé och Östra Bangatan/Södra Allén där den ansluter till den nya gc-passage under järnvägen.

Därtill möjliggörs utrymme för ytor för grönska och dagvatten- och skyfallshantering i mittrefug samt ökade ytor för trädplantering på västra sidan av gatan.

För Östra Bangatan finns möjlighet att med olika nivåer på körbanorna tillskapa ett tillfälligt magasin vid 100-årsregn på den norrgående körbanan, vilket möjliggör för räddningsfordon att enklare passera området i södergående riktning.

Svartå Bangata utvecklas som stationsgata med smalare körfält i vardera riktning och breddade zoner för grönska. Det innebär också avsmalnade korsningar mot anslutande bostadsgator.

Fler övergångar skapas. Cykelstråk dubbelriktas, separeras från körfälten och ligger i söder på gatans västra sidan, men leds över till den östra sidan i läge vid passage under järnvägenpassagens möte med gatan.

Funktioner som hämta/lämna, taxi och korttidsparkering samlas på den västra sidan med infart mot stationssidan strax norr om Godsmagasinet.

Gatusektionen medger i några lägen söder om Idrottsvägen kantstensparkering eller korttidsangöring, men detta är inte beslutat. Längd på en p-ficka längs gatan skulle kräva 7 meter och en separat gångbana innanför. Parkeringen utreds fortsatt av kommunen.

Angöring och korttidsparkering

Med utbyggt förslag, kommer hämta/lämna-funktioner att flyttas från den östra sidan till den västra.

Hämta- och lämna och korttidsparkering ger ca 15 platser platser. Angöring för färdtjänst sker i en rundkörning norr om godsmagasinet.

Tillgänglighet till vänthall, perrong och hiss

Parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till väntsal och till servicefunktioner på den västra sidan. Likaså ska angöring för personbil till perrong och till hissar på västra sidan möjliggöras inom 25 meter från perrong. Längden på en parkeringsplats längs gatan för rörelsehindrade är 6–7 meter.

Anslutning med nivåskillnader

Plattformarna är upphöjda i förhållande till omgivande mark och innebär i sig urspårnings-skydd. Det är viktigt att överbrygga nivåskillnader med små lutningar i längs- och sidled samt att beläggningen är jämn, hårdgjord och halkfri. Passage under järnvägen föreslås få vilplan vart tionde meter med max lutning på 5 % mellan vilplanen. Viss del av trappor upp mot perrongerna kan undantas snöröjning vintertid och då kommer rampernas betydelse än mer att öka.

Nivåskillnader mellan perrong och stationstorg innebär också möjligheter att i utformningen hindra oönskad fordonstrafik upp till perrongerna, vilket är en säkerhetsaspekt.

Godsmagasinet förses med ramper och anslutande trappor. Plats finns på trädäcket framför entréerna för en uteservering mot Svartå Bangata.

Pendlarparkering

Inom planområdet är det inte möjligt att reservera mer än föreslagen yta för markparkering (24-48 timmar).

Planen möjliggör en långtidsparkering med plats för ca 50 bilar. Tekniska lösningar, exempelvis parkering på påldäck (öppet bjälklag) studeras vidare. En idé att se över är om kantstensparkering längs Svartå Bangatas östra sidan kan medges under förutsättning att göra långa parkeringsfickor (7 meter), där bilar inte tvingas backa ut ur p-rutan. Målbilden är att 50 platser ska svara mot behovet. Kommunen anser att goda alternativ finns att parkera i närområdet och avser fortsätta utreda frågan framöver samt samstudera den i relation till föreslaget mobilitetshus.

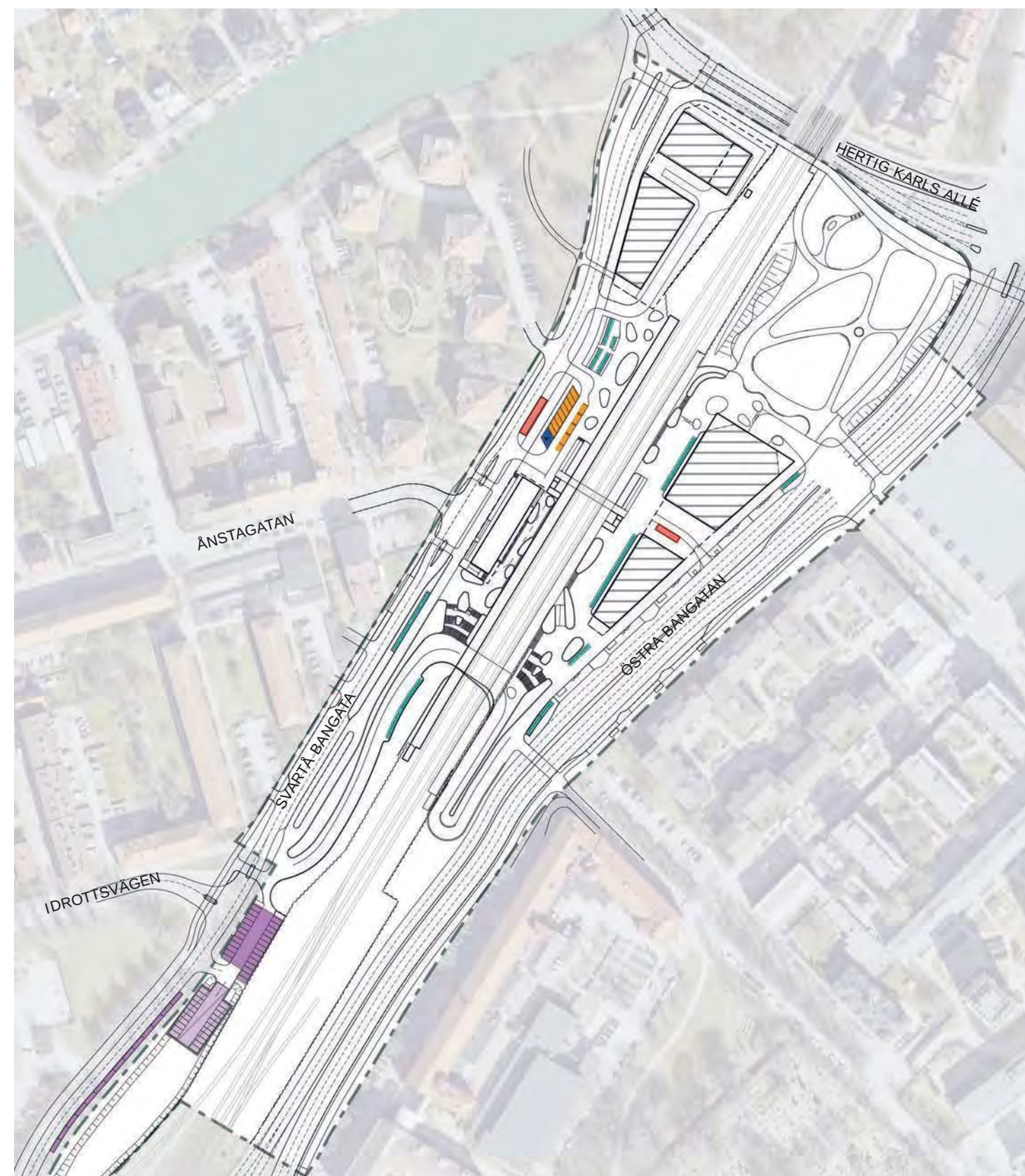
Cykelparkering

Tydliga möbleringszoner för cykelparkering anordnas med god överblick.

Bra cykelparkeringar är en viktig del av infrastrukturen för cykel. Cykelparkeringar föreslås placeras i möbleringszonen (minst 2,0 meter bred) utmed planteringsytan längs med fasader eller möbleringszoner mot cykelstråken. Cykelparkeringarna ska vara säkra. Invändig cykelparkering i godsmagasinet kompletterar utbudet med ytterligare 110 platser. Norr om godsmagasinet tillskapas en centralt belägen cykelparkering, inramat av häckar.

Kommunens beräkningar ger erforderlig mängd utvändiga cykelplatser uppgår till ca 340 stycken, fördelat till ca 180 platser på östra sidan av spåren och ca 160 på den västra. Kommunen planerar för att 50 % av platserna ska vara under tak.

Förslaget tar höjd för att medge viss flexibilitet att minska eller omfördela parkering utmed planteringar vid byggrätterna, då entrélägen för ex. cykelrum ännu inte har bestämts. I förslaget är inritat 255 platser under cykeltak och 216 platser utan tak, totalt 471 platser.



Analysdiagram parkering och angöring

- | | |
|-----------------------------------|-------------------------------|
| --- Planområdesgräns | Långtidsparkering |
| ■ Befintliga byggnader | Korttidsparkering/Hämta/lämna |
| ▨ Fotavtryck byggnader, enligt DP | Långtidsparkering, på påldäck |
| ■ Cykelparkering | |
| ■ RHP | |
| ■ Angöring | |

Stadigvarande vistelse

Farligt gods kommer fortsatt att passera Örebro Södra. Planförslaget kommer inte att uppmuntra till stadigvarande vistelse inom 25 m från spårmitt. Cykelparkering och enstaka sittplatser för väntande resenärer är förenligt med kraven, förutsatt att det även finns urspårningsskydd i form av perrong. Kompletterande spårskydd avses anläggas mot Eugenparken och mot de västra byggrätterna.

Uppställningsplatser räddningstjänst

Behov av uppställningsplats och fri väg för räddningstjänsten ska säkerställas. Uppställningsplatserna ska fungera för räddningsinsatser mot plattformarna vid en eventuell olycka. Ett räddningsfordon får bra tillfartsväg. För att lämna området krävs dock vissa backande rörelser.

Trafikverkets spårområde och plattformar

Trafikverket behöver access till sitt område för för angöring, säkerhet och drift och alla dessa funktioner ska säkerställas. För säkrare plattformar ska inte behöriga fordon förhindras att ta sig in på plattformen.

För att stärka säkerhetsmiljön behöver gränsen mellan de olika trafikstråken och angöring till plattform eller mellan plattformar och omgivande trafik eller hållplatser förstärkas. Denna gräns ska göras tydlig så att ansvars- och säkerhetsfrågor blir entydiga. Detta kan ske genom en fris eller med nivåskillnader i gränsen. Sådana åtgärder säkrar att inga fordon av misstag kör in på plattformen, med risk att falla ner på spåret. De bidrar också till att styra så att resenärströmmen mellan plattform och omgivning blir tydliga. Mot spåren ska alltid finnas en säkerhetsszon med en taktill varningslinje mot den del av plattformen där resenärerna vistas.

Nyttotrafik tyngre fordon

I detta arbete har körvägar för byggrätterna utretts på en principiell nivå. Behovet av lastplatser för byggrätterna avses att utredas i kommande markanvisningar. Anöring sker inom kvartersmark. Bra mått, bra sikt vid korsningar och vid utfarter behöver säkerställas. Funktioner som t.ex. sophantering och varuleveranser bör samordnas för att minimera ytor som dessa fordon ska köra på. Branduppställning kan ske på stationstorgen, men framtagandet av lämpliga platser för detta ändamål ska ske i dialog med kommunen.

Inom planområdet ska många trafikfunktioner samexistera och kollektivtrafiken gynnas. Det innebär att lastplatser och infarter till byggrätterna är låsta. Vid de östra byggrätterna kommer det inte att vara möjligt att tillskapa angöringsplatser utmed Östra Bangatan med hänsyn till den trånga gatumiljön.

En vändslinga för 9,5 meter långa fordon (Los) tillskapas norr om den östra byggrätten. Här föreslås också ett läge för garageinfart till ett gemensamt underjordiskt garage i det fall en exploatör önskar bygga ett garage. En möjlighet är då att få till en invändig lastning/lossning. Den östra byggrätten är uppdelad i två volymer ovan mark. Planen medger en möjlig lastficka inom kvartersmark mellan volymerna inom en 12 metersbredd. Körvägen enkelriktas söderut mot Östra Bangatan och p-förbud införs för andra fordon än behörig trafik.

Den västra byggrätten medger inte rundkörning och heller inte att backning tillåts ut mot stationstorgen för nyttotrafik. Plats för vändslinga har tillskapats i detaljplanen tills att andra alternativ befinns tillfredsställande trafiksäkerhetsmässigt.



Analysdiagram branduppställning och riskavstånd stadigvarande vistelse samt TRV:s tillfart

-  Uppställningsplats räddningstjänst
-  Skyddsavstånd 10 m
-  Rekommenderat skyddsavstånd stadigvarande vistelse 25 m
-  Tillfarter till Trafikverkets spårområde

KULTURMILJÖ OCH KARAKTÄR

Stadsbilden förändras och nya karaktärsområden träder fram

Stadsbilden kring planområdet har en brokig identitet med skilda karaktärer på den västra och den östra sidan av spåren.

Årsringarna stammar från förra sekelskiftet, både parker, gatustruktur, småindustri och bostadshus, men har därefter berikats främst med bostadsbebyggelse under 1900-talet med mer öppen karaktär på den västra sidan och mer kvartersbunden bostadsbebyggelse på den östra sidan. Delar revs för att ge plats för Conventum Arenas 2008 för publik verksamhet. Tidigare karaktärsområden, som parkerna i norr, har efter flera omdragningar av gator kring stationsområdet, fått ett mer otydligt samband.

Med detaljplanens storskaliga volymer för nya byggrätter och områdets omdaning är det viktigt att se vilka nuvarande och framtida karaktärer och kvaliteter stationsområdet ska flätas samman med upplevelsemässigt/visuellt för att utvecklingen ska bli bra.

Olika karaktärer ska utgöra solida enheter i sig själva, men också samverka med varandra eller kontrastera på ett medvetet sätt. Det finns ingen given identitet som kan gälla, men i mångfalden går det att identifiera gemensamma enheter och hitta inspiration till de gestaltungsprinciper som ska harmonisera med platsens förutsättningar och som tjänar Örebro Södra.

I analysen nedan har ett kringområde till planområdet delats in utifrån karaktärer. Från det har det gjorts en områdesindelning. Se diagram till höger och karta på nästa sida.

1. Den första karaktären, i grönt, är den etablerade parkmiljön med kontakt med å-rummet. Här avses Väståparken och Västå torg, båda kommunala parker. Ur landskapsbildssynpunkt är å-rummets gröna karaktär längs med Svartån av vikt för hela upplevelsen av Örebro som stad, formulerat i flera styrdokument. Parkrummen vid planområdets norra del har potential att flätas samman till ett längre rekreativstråk på sikt. Skalan är lägre och trädtopparna är tongivande.

Delområdet hade tidigare starkare samband med Eugenparken och består av uppvuxna, friväxande träd och gräsmattor och med spårens banvall nära. Eugenparken inkluderas i parkkaraktären som ett medvetet anlagt stadsbyggnadselement och som bör få sin plats i stadsbilden.

2. Den andra karaktären, i mörkrött, består av varierad kulturmiljö med nära koppling till tidig stations- och industrihistoria och som är karaktärsgivande till platsen och som främst sträcker sig i öst-västlig riktning. Här ingår före detta skofabriker, godsmagasinet, Södra allén och vidare koppling sydöst samt i norr, kv. Glasmästaren. Det är byggnader och miljöer som ger möjlighet till intressanta fondmotiv och som berättar en platsspecifik historia.

3. Den tredje karaktären, i lila, är modern stadsutveckling i förvandling och med en tydlig ny årsring. Det är en karaktär som förenar de nya, höga byggrätterna och de mer vibrerande stads- och eventkvarter österut. I dessa områden går utvecklingen medvetet i högre skala för att representera centrumbebyggelse, utgöra landmärken och berätta om den moderna och vitala staden Örebro. Volymerna är förenliga med Kv. Krämarens höjdskala. Karaktären kommer att utvidgas mot söder i och med den kraftiga stadsutvecklingen och gå mot en tätare kvartersstruktur.

4. Den fjärde karaktären, i gult, är mer uppbruten planstruktur med övervägande bostadshus och med generös förgårdsmark och öppna gårdsrum som interagerar med Svartå Bangatas gaturum. Byggnaderna ligger inte parallellt med gatan och tvärgatorna möter inte heller rakt på, utan i vinkel med flera platsbildningar i korsningarna. Byggnaderna håller en lägre mellanskala och kulörerna drar åt det ockrafärgade gula hållet. Mellanrummen mellan husen skapar luft i stadsbilden och de stora träden på kvartersmark bidrar till gatuupplevelsen.

5. Den femte karaktären, i ljusare grönt, har utgjorts av en gränsszon mellan infartsled och stadsmiljö och bestått av lite mer ruff naturpark och gräsbeklätt spårrområde. Kanterna definieras av vägbana, spårvall och inhägnader. Där det har varit möjligt, har vertikaler/vegetationsskärmar anlagts, som förstärkt gränsen mellan den östra och den västra sidan av spåren.



Figur 1: Delområde 1-5



1. Delområdet utgörs av en etablerad parkstruktur med friväxande träd, gångar och med god sikt till bebyggelsen intill.



2. Det finns en historik kring tidigare export av gods, främst skor från näraliggande skofabriker som Örnens skofabrik och Oscaria-fabriken. Det stöder en kontakt i östvästlig riktning och med godsmagasinet som nod. Mot norr utgör kv. Glasmästaren ett fondmotiv.



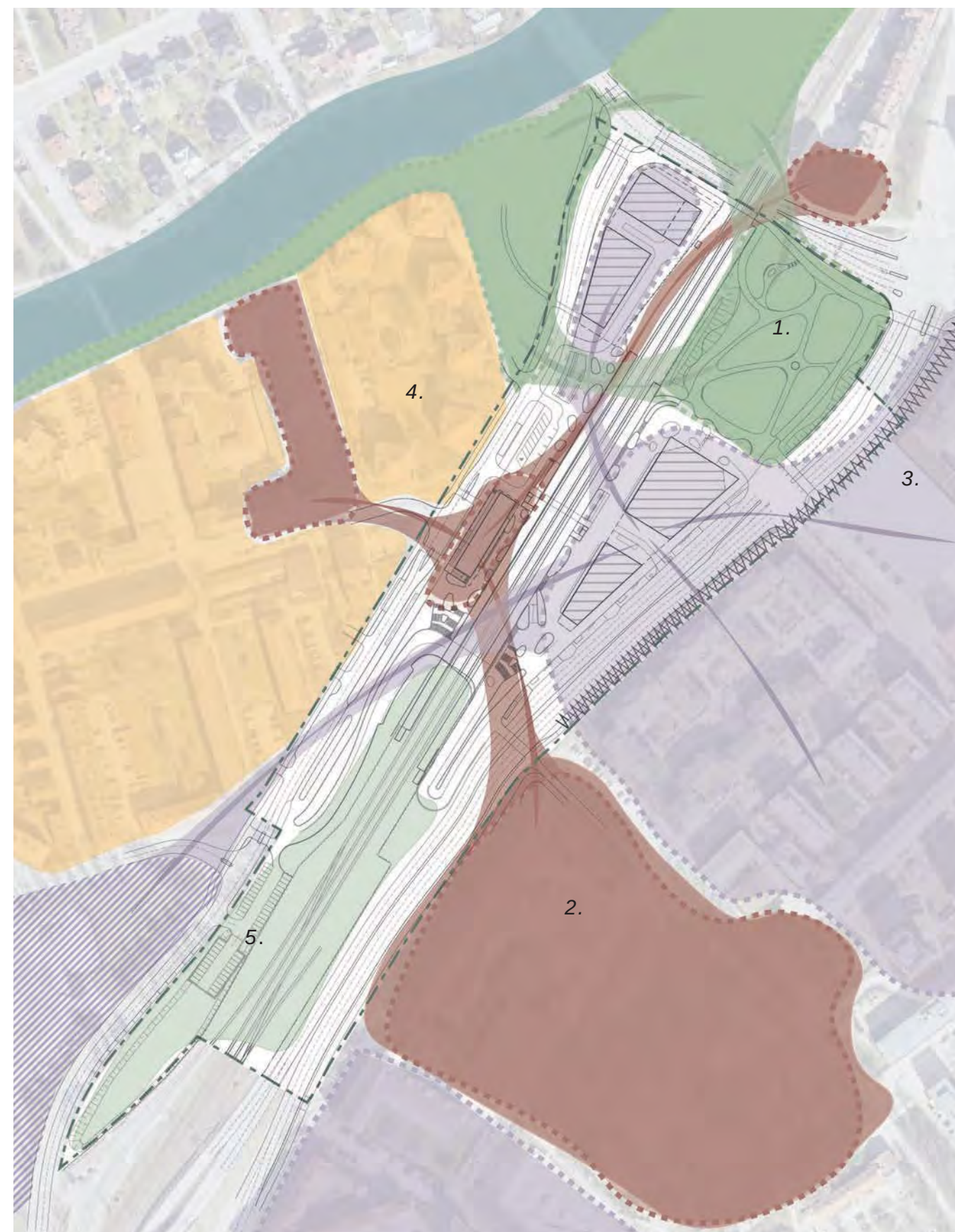
3. Området kännetecknas av högre och tätare stadsutveckling med blandade kvarter där nya årsringar ges plats i stadsbilden. I förgrunden Conventumområdet.



4. På västra sidan stationsområdet, längs Svartå Bangata, finns en mer uppluckrad stad med punkthus i gult tegel, och ljusa, putsade lamellhus. Allt inbäddat i grönska. Sikten mot spårområdet är betydligt öppnare. Träden tittar fram i gaturummet.



5. Grön och mer vild gränsszon mellan infartsled och stadsmiljö



Analysdiagram karaktärer delområden

SIKTLINJER, VISUELLA OCH FYSISKA KOPPLINGAR OCH BARRIÄRER

Nya entréer till området

Att lyfta fram områdets karaktärer ger anläggningen både modernitet och tidsdjup, vilket gör att den som helhet bättre står emot tidens förändringar i stilideal. Det behövs också en upplevelse av luft och kontakt mellan den östra och den västra sidan, där greppet att lyfta fram kulturkaraktärer i stadsbilden kan vara välgörande. Gula prickar på kartan till höger visar ett antal noder/ platser där många kommer att röra sig förbi och som utgör viktiga delar i att skapa en identitetsmässig helhet för Örebro Södra.

Passagen under järnvägen stärker stadsutvecklingen österut

En förbättrad koppling i vardagslivet genom en ny GC-förbindelse skapar rörelse och platskvaliteter intill passagen under järnvägen och trappor, men även ett ökat flöde till Södra Allén och Idrottsvägen. Trapporna tillför ett ökat flöde och visuella kopplingar som binder ihop stationsområdets båda sidor och ger kraft åt stadens utveckling söderut.

Föreslagna entrélägen till byggrätter

Stationsområdet kommer också att koppla an till nya entréer som uppstår där nya fysiska kopplingar i öst-västlig riktning möter stationstorg, nya parkentréer och passage under järnvägenstråket under järnvägen. Medvetenhet om visuella kopplingar kan vara ett verktyg i kommande gestaltungsarbete.

Byggrätterna utgör nya landmärken

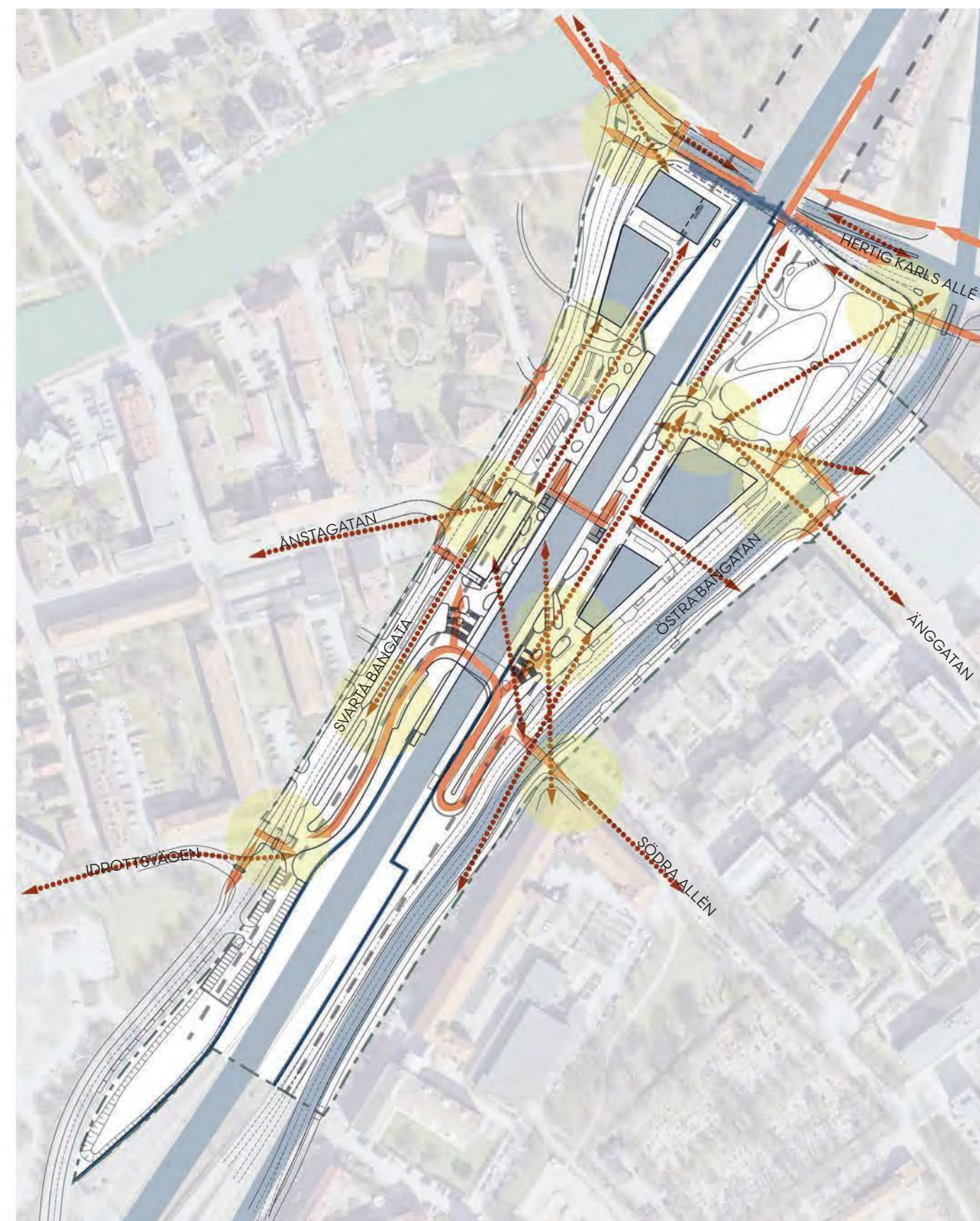
De tillkommande volymerna kräver en hög arkitektonisk nivå som svarar mot läget, med tydliga grepp, men också med medvetenhet om de stadsbyggnadskaraktärer som stationsområdet relaterar till och som ska stärkas. Volymerna blir påtagliga i stadsbilden och signalerar visuella entréer till stationsområdet sett från Östra Bangatan och Svartå Bangata. De fasader som vetter ut mot gaturummet och mot stationstorgen blir viktiga fondmotiv.

Förbättrad orienterbarhet och ökad tillgänglighet

Det ska vara lätt att orientera sig i gångnätet och över stationstorgen och likadels lätt att ta sig vidare in mot söder, till stadskärnan, mot årummen eller eventområdet.

Orienterbarheten kan stärkas genom ledstråk (taktila och visuella) till, från perrongens ramper och målpunkter. Även de upphöjda murarna för de inramade planteringarna fungerar som naturliga ledstråk, liksom kanter i parkerings-/angöringszonen i körbanan. Långa siktstråk och rörelsestråk parallellt med spåren värnas på stationstorgen för smidiga flöden.

- Planområdesgräns
- Befintliga byggnader
- Säkerhetszon spårmit 25m
- Visuell koppling
- ➔ Koppling stråk
- Barriär
- Barriär topografi
- Vertikala barriärer
- Noder/platser att utveckla



Analysdiagram siktlinjer, visuella och fysiska kopplingar och barriärer

Planområdets möte med å-rummets parkstruktur

Planområdet gränsar i norr till riksintresseområde för kulturmiljövården, vilket gör både skalmöten och hur gränzoner utformas till en fråga som särskilt kommer att bevakas från kommunen och länsstyrelsen.

Den kvarvarande gröna parkstommen i Väståparken och Västå torg bör lyftas in i det strategiska arbetet kopplat till Örebro Södra och trädstrukturen värnas. I delområdet finns storvuxna träd och utblickar ner mot ån och över till den mer småskaliga bebyggelsen närmast strandkanten. Det kan även bli fråga om trädkompletteringar med fler solitärer för att ”bygga visuellt avstånd ” till å-rummet. Det är också viktigt att kunna tillskapa fler gatuträd utmed Svartå Bangata för att öka skärmverkan från årummet.

Grönskans roll ur stadsbildssynpunkt

För att området ska upplevas grönt och varierat, behöver området länkas samman med gröna strukturer i planområdets ytterområden. Det inkluderar att stärka grönskan i gaturummen och se till hela gatusektionen, även om planområdet på vissa sträckor inte inbegriper motsatt sida av gatan.

Stora resurser kommer att läggas på att etablera planområdets nya gröna stomme. Både gaturum och stationstorg ska komplettera det befintliga gröna hjärtat i anläggningen – Eugenparkens norra del.

Greppet att smalna av Svartå Bangata är värdefullt för att kunna tillskapa vistelsevärden på gatans västra sida och där den gröna förgårdsmarken tillsammans med mötande parkmark bjuder på kvaliteter.

Den västra byggrättens möte i nordväst och Hagatunneln

Särskilt känsligt ur stadsbildssynpunkt är planområdets gröna möte mot nordväst. För resenärer västerifrån Hagabron på väg mot Svartå Bangata eller Hertig Karls allé kan skalmötet med den nya byggrätten riskera att upplevas hårt om inte någon form av förplats/platsbildning tillvaratas med antingen några sparade träd eller nya träd (stepping stones). Här behöver en zon för ny inbäddande grönska definieras. I det framtida markanvisningsarbetet bör bevakas att siktlinjen från Hagabron inte störs av den nya byggrättens trafikfunktioner, d.v.s. att de inte hamnar visuellt exponerat från gaturummet utan dras tillbaka. En fråga i planskedet är att tillse att för höga, hårdgjorda och branta kanter ner mot Hagapassagen under järnvägen kan minskas. En möjlighet i kommande markanvisning är att kvartersgatan ges en kraftigare lutning (sänkas med 1,5 meter mot norr) för att tillskapa bättre kontakt mellan GC-stråket utmed Hagapassagen under järnvägen och kvartermarken.

Svartåborg är en värdefull tillgång

I förslaget har anpassningar gjorts av gångstråkets gragning på västra sidan av Svartå Bangata för att frikoppla stråket från gatukant, tillskapa större grönytor för nya gatuträd och leda in fotgängare i Väståborgs parkrum för fler upplevelsevärden.

Parken Svartåborg spås få en ökad betydelse för fler som en alternativ lugn oas i soligt läge. I sidoprojekt föreslås parken ges omsorg som en plats att besöka för de resenärer som har gott om tid.



Bild 1. Drönarvy över planförslaget med årummet till vänster ibild - ska kompletteras med fler träd. Tengbom/Doubleaction

GRÖNSTRUKTUR

Eugenparken får en roll som kvarterpark

I förslaget kommer kvarvarande parkdel, den största, bilda stomme i en ny parkkontext.

Norra delen av Eugenparken rustas upp, där trädens stomme blir kvar, men stråk och formspråk ses över. Den befintliga rollen som stationspark behålls och förstärks. Parken ska erbjuda ett representativt första intryck och vara en grön passage för resenärer till och från tågen. Förhoppningen är också att den nya Eugénparken ska locka till längre tids vistelse i linje med stationsparkernas tradition av att locka flanörer, erbjuda lugn och ro, och vara arena för möten mellan stadens invånare.

Platsen kommer dessutom att få en ny roll som kontorspark med passage till och från sin arbetsplats, och även möjlighet till paus och återhämtning under arbetsdagen.

Att stärka Eugenparken roll som kvarterspark att flanera genom, svarar mot behovet av medelstora parker i denna del av staden. Kommunens riktvärden är att boende maximalt ska ha 200-300 m till en kvarterspark.

Så många befintliga träd som möjligt sparas. Cykelbanans dragning anpassas till de befintliga träden och kan smaltas av lokalt till 4,5 m. Träden ges bästa förutsättningar med förnyade växtbäddar. Flytt av valda träd från södra delen av Eugenparken till den norra övervägs med hänsyn till trädens höga ekologiska värden.

Det är, utifrån fördjupad översiktsplan och pågående översiktsplanarbete (samråd 2025) ett grundat vägval av kommunen att bebygga den södra delen av Eugenparken, trots att Örebro innerstadsparker övergripande är undantagna förtätning enligt Grönstrategin (2017). Den södra delen av Eugenparken utgår och ger plats för nya byggrätter och ett nytt stationstorg på östra sidan spårområdet. Det innebär samtidigt en negativ konsekvens att den Eugenparkens utbredning minskar med ca 30 % och dess historiska koppling till en stationsbyggnad försvagas när stationsbyggnaden rivs.

Delar av parken kommer också att bli mer skuggig än tidigare p.g.a. slagskugga från byggrätterna. Det föder ett behov av fler sittplatser på olika delar av kvarvarande Eugenparken för att erbjuda alternativ utifrån hur skuggan står denna tid på dagen.

-  Fotavtryck byggrätter enligt detaljplan
-  Snabbt
-  Lugnt
-  Parkmark breddas med ett skyddsområde mot spårområdet
-  Parkmark
-  Solig plats
-  Entrétorg/Eugenplatsen
-  Entréplats till Eugenparken
-  Sittmöjlighet
-  Befintligt träd
-  Nyplanterat träd
-  Grön skyddszon/vall med plantering
-  Mur för att dämpa trafikbuller



Analysdiagram organisering Eugenparken - parken utökas mot spåren

Byggrätternas anspråk i förhållande till offentliga rum

Förslaget redovisar fyra byggrätter, som kan nyttjas/byggas med flera fastighetsägare, men ändå få gemensamma funktioner i bottenplan. Byggrätternas konkreta utformning blir en senare uppgift, men hur dess funktioner ska berika de offentliga stadsrummen behandlas nedan. Byggnadernas tillkomst berättigas av att de bidrar till högre flöden och därmed ökad trygghet och förväntas höja den kvalitativa upplevelsen av Örebro och av stationsområdet.

En hög grad av offentlighet innebär att de offentliga rummen runt byggrätterna upplevs som allmänna mot gaturum och mot stationstorg och perrongstråk. För att säkra detta, har kommunen mot stationstorgen och mot stadsgatorna satt en gräns för kvartersmark i eller en halv meter utanför husliv. I gaturummet mellan byggrätterna föreslås marken utgöras av kvartersmark, men med servitut för allmänhetens passage och fortfarande med en hög grad av stadsmässighet och krav på grönska.

Kommunen har också formulerat tydliga funktionskrav för stationstorgen och för den framtida Eugenparken. Den nya bebyggelsen ska locka till närvaro och ett aktivt stadsliv. Här är det angeläget att slå vakt om byggnadernas två nedersta våningar som visuellt och mentalt tillhör gatu- och torgmiljön. De trånga måtten gör också att indrag i volymerna kan behöva göras på strategiska ställen med syfte att öka sikten och skapa plats för gående och trafikfunktioner. Det ska vara säkert att passera byggnaderna och flödena ska styras, både på gatusidan och mot stationstorgen.

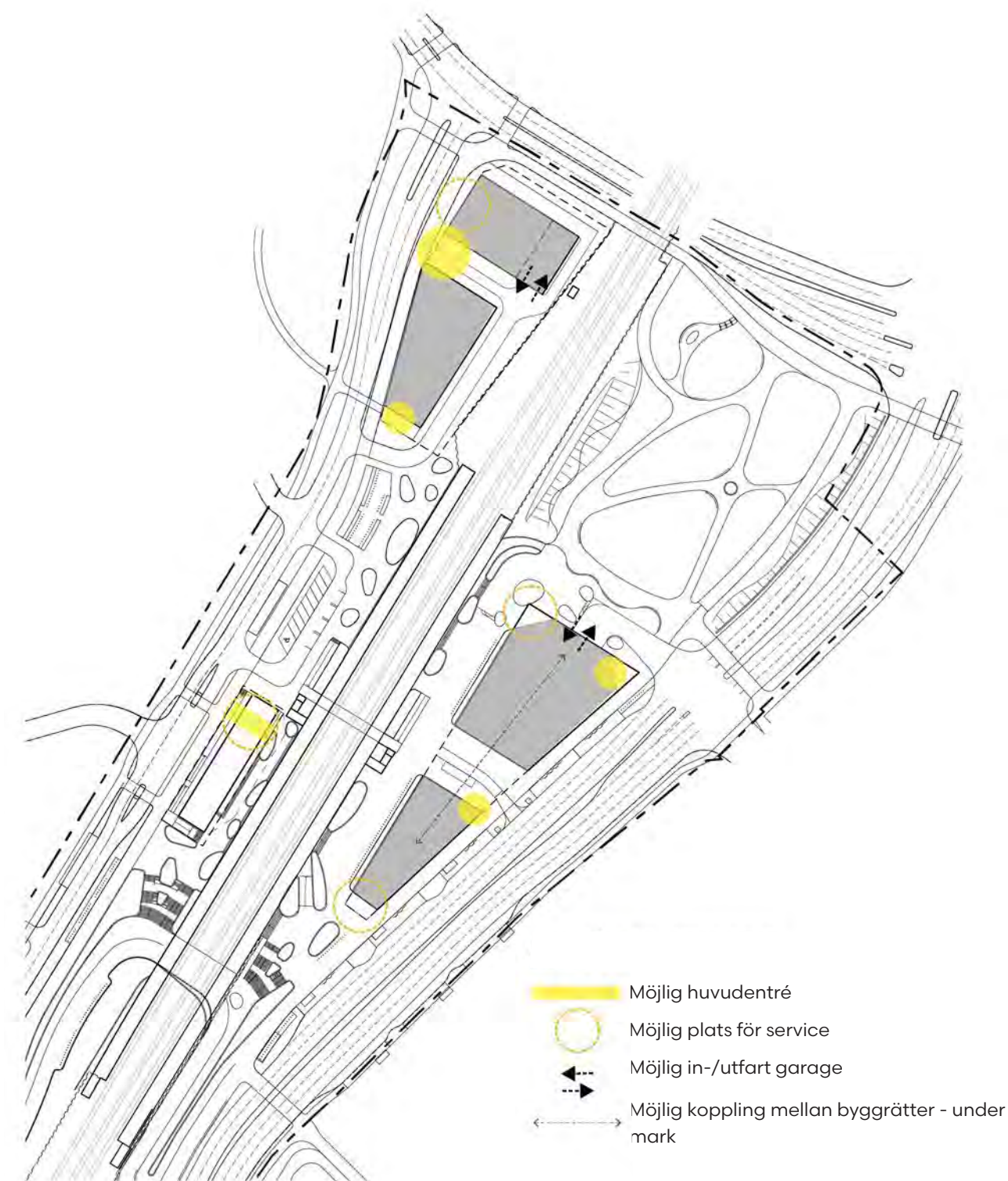
Placering huvudentréer

Entréerna är viktiga komponenter som skapar rytm i gaturummet. De möjliggör ett bra samspel mellan ute och inne och är gränzonen mellan privat och offentligt. Entréer skapar flöden och ger ögon på gatan, vilket är bra ur trygghetshänseende.

Huvudentréer för de östra byggrätterna förläggs väl annonserat från gaturummen, gärna mot norr, där både långsida och kortsida, över hörn nyttjas. Stationsnära entréer för service, möjlig uteservering för lokal/butik kan förläggas utmed byggrätternas kortsidor i söderläge och utanför säkerhetszonen på 25 meter. Sekundära entréer och cykelrum kan placeras mot perongstaken, byggnadernas långsidor. Se utsnitt karta till höger och illustrationsplan.

Parkering tillhörande byggrätterna

Det kommer an på byggherrarna att redovisa hur angöring till byggrätterna ska anordnas och hur parkering ska lösas, genom möjlighet till garage. RHP förutsätts tillgodose inom kvartersmark. Örebro kommun avser att styra kraven i kommande markanvisning. Kommunen kommer att uppdatera parkeringsnormen under nästa mandatperiod med flexibla och lägre parkeringstal, där goda möjligheter till kollektivtrafik och cykelpendling medger möjlighet till ett lägre/ lågt parkeringstal.



Förslag och gestaltning

Förslag och gestaltning

GESTALTNINGSPRINCIPER

Ett sammanlänkande golv

Örebro Södra upplevs som en helhet med en sammanhållande gestaltning med tidlösa material i kombination med moderna uttryck

Förslaget bygger på en organisation av flera mindre och avlånga stadsrum, stationstorg, som länkas samman av tydliga stråk för gång och cykel utmed gaturummen. När stationsbyggnad rivs och väntfunktioner flyttas från den östra sidan till den västra, nya byggrätter tillskapas som nya landmärken på båda sidor om spåret, förskjuts jämvikten till att båda sidor blir jämbördiga bärare av en stadsmässig stationsmiljö. Stadsrummen ska upplevas som framsida både från perronger och tåg samt från stråk och omgivande gator.

Gestaltningen av Örebro Södra har utgått från behovet att i den brokiga miljön hitta något enande element, som samspelar med omgivning i färgskala, material och platsens identitet. Intill Örebro Södra och utmed årummet, finns en gul, jordfärgad färgskala, inte minst i den tegelarkitektur som finns i staden med Hagabros punkthus. Dagens gula stationsbyggnad utgår, men temat med ockrakulör kan återkomma som del i platsens framtida karaktär och omtolkat i nya material.

Ambitionen är att skapa ett stationsområde med karaktärsfulla miljöer där det sammanbindande elementet för torgmiljöerna blir dess golv, där marktegel i en milt varm gul färgskala ger omsorg för resande. Teglet blir identitetsmarkör inom hela området då det återkommer som friser i GC-passage under järnvägen. Det gula markteglet är ett signum och svarar väl mot stadens kulturhistoria som arbetarstad, men skiljer sig åt från Örebro Central och dess röda tegelinslag. Vertikala ytor såsom murar och trappor består av granitblock och cortenmurar som kompletteras med grönska.

Materialen är valda utifrån att de ska stå sig under lång tid framåt. Den nya tunnelpassagens murar på gatusidan inspireras av den grova beklädnadssten i granit som funnits på stödmurar i kant mot järnvägsområdet.

En enkelhet eftersträvas hellre än för många typer av uttryck och material. Ett sammanhängande markmaterial skapar tydlighet och orienterbarhet som bidrar till enkla byten mellan trafikslag.

Formspråket är genomgående mjukt.

Byggrätterna utförs med hög arkitektonisk verkshöjd, som motsvarar platsens dignitet och den exponering de höga byggnaderna får i stadsbilden. Örebro Södra är inte bara en pendlarstation, det är en framtida arbetsplats och ett möjligt hotelläge. Området införlivas i innerstadskaraktären och skapar miljöer för människor under fler av dygnets timmar. Det ger ökad attraktion och ökad trygghet för stationsområdet. I vidare arbete tillses att byggrätterna inte skapar baksidor mot stationstorgen och att passagera på kvartsmark upplevs inbjudande för allmänheten att passera som alternativa stråk.



Bild 1. Platsbild på befintlig beklädnadssten i granit i stödmur mot spåren på västra sidan.

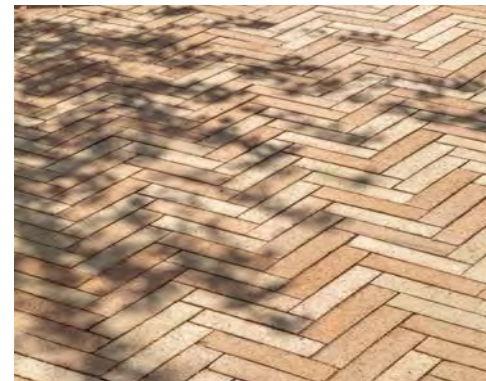


Bild 2. Teglet blir identitetsmarkör för Örebro Södra. Det mjukt gula markteglet skiftar i färg på ett naturligt sätt genom bränningen. Källa: Gestaltning: MASU Planning. Foto: Kristine Autzen. Används med tillstånd för detta projekt.



Bild 3. Referens torgbildning i marktegel i vacker kontrast till grönska. Källa: Gestaltning: MASU Planning. Foto: Kristine Autzen. Används med tillstånd för detta projekt.

GESTALTNINGSPRINCIPER
Gröna öar

Grön stationsmiljö som en modern motsvarighet till järnvägspark med gestaltad grönska i gröna öar.

En av Örebro Södras bärande identiteter är en grön stationsmiljö med en lummig stationspark; Eugenparken. Stationsmiljön var en av stadens stoltheter, en representativ miljö och det första ansiktet utåt.

Den norra delen av Eugenparken uppgraderas med nya yskikt, ny belysning, prunkande planteringar och utrustning som spelar som en ny årsring mot det äldre trädbeståndets tidsdjup.

De gröna karaktärerna utvecklas både i gatumiljön, i de olika parkerna och på stationstorgen och perrongstråken som en modern fortsättning på den historiska stationsmiljön med järnvägspark. De gröna identiteterna stärks och utvecklas utifrån vilket karaktärsområde platsen ingår i.

Grönskan ges plats på torget i form av gröna öar som skapar rytm i stadsbilden. Upplevelsevärden ges i träd- och buskträdsplanterade upphöjda bäddar i gränsen mellan torgstråken och perronger på båda sidor. Kanterna görs sittvänliga för enstaka platser i den omfattning som är lämplig med hänsyn till riskaspekten.

Trapporna ner till g/c-passage under järnvägen placeras intill gröna öar och är vända mot söder. Trappanläggningen utvecklas med gradängar, vilka erbjuder alternativa sittplatser för resenärer i väntan på tåget och likaså ökad trygghet för de som rör sig genom passagen.

Förslaget bygger på att skapa ytor som är multifunktionella, sociala platser som kombinerar ekologiska tjänster, exempelvis dagvatten- och skyfallshantering.



Bild 1. Referens gröna öar med prunkande grönska och överblickbar höjd och med kanter av korten och infällda sittplatser.



Bild 2. Referens tapetgrupper i järnvägsparken i Norrköping, som bildar öar i gräsmattorna. I konceptet omtolkas tapetgrupperna som gröna rumsbildningar på ett torggolv.



Bild 3. Referens gröna öar med bred kortenkant och med sittplatser i bra solläge samt läge och med mjuka radier i form-språk. Källa: BD Landscape Architects and Jack Hobhouse



Bild 4. Även stilidealet i järnvägs-parkens stora bågar i gångsystemet, har inspirerat bärande idé.



Bild 5. Konceptskiss med gradängar och trappor i soligt läge mellan passag och stationstorg.

GESTALTNINGSPRINCIPER

Arvet från skofabrikerna

Platsens industrihistoriska arv sammanlänkar och skapar identitet och bildar grund i kommande konstprogram

Godsmagasinet centrala läge inom området minner om den skoindustri som tidigare varit ett signum för Örebro. Här lagrades skor innan de fraktades vidare ut i landet med tågen, och omgivande äldre fabriksbyggnader såsom Örnens skofabrik och Oscariafabriken är del i stadsbilden sett från perrongerna.

Denna hantverks- och industrihistoriska koppling föreslås lyftas fram som ett övergripande tema i en framtida gestaltning genom att hämta element från skoindustrin och placera dem inom stationsområdet. Det kan utföras mer subtielt exempelvis som en del av mönsterläggningen av det gula markteglet, öar som skapar skoliknande former och som kan upplevas från ovan eller i cortenmurarnas mönstrering. För det kommande konstprogrammet så föreslås skotemat återkomma som en del av utsmyckningen av passagen under spåren och på stationstorgen.



Bild 1. Inspiration namn och skyltar.



Bild 2. Konceptskiss skoformer. Tengbom.



Bild 3. Inspirationsbild mönsterverkan i beläggning som kan ses från håll och från högre höjd.



Bild 4. En av alla de hantverksmässiga skomodeller som tillverkats på Oscariafabriken. Källa: Örebro länsmuseum



Bild 5. Inspirationsbild skokartong från Oscariafabriken. Källa: Örebro länsmuseum



Bild 6. Foto av en av alla hantverksmässiga och eleganta skor från Oscariafabriken. Detaljer som håltagning och formspråk kan inspirera. Källa: Örebro läns museum.



Bild 7. Inspirationsbild skokartonger och exponering skor i en skobutik.

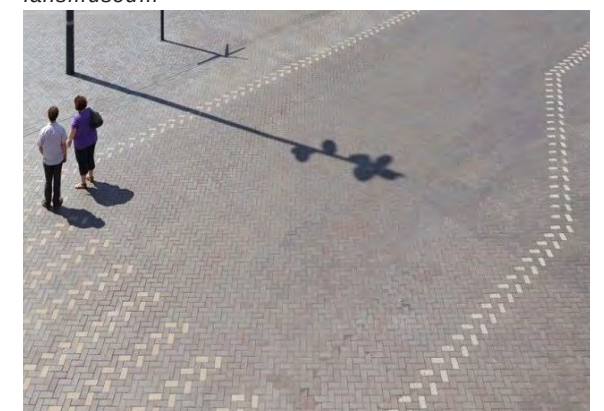


Bild 8. Inspirationsbild till hur sömmar och ornament med tema från skor kan vävas in i tegelgolv.

EKOSystemTJÄNSTER OCH BIOLOGISK MÅNGFALD

Förslagets tydliga inriktning är att Örebro Södra fortsatt ska vara en grön station, där alla gröna tillägg utgör del i grönstrukturen och där trädens framtida krontäckning ska utgöra 30%. Förslaget utvecklar olika gröna karaktärer som förstärker varandra och medger en bredd av ekosystemtjänster. När Örebro kommun har inventerat vilka befintliga träd som kan flyttas inom området, ges också möjlighet att värna redan etablerade ekologiska värden i trädbeståndet, tex. välja ut vilka livsdugliga träd (inte riskträd eller sjuka träd) som kan flyttas från Södra delen av Eugenparken till annan lämplig plats.

Andel park som Örebro kommun blir huvudman för (inklusive skyddszoner) ökar i areal mot dagens situation och ger kommunen bra förutsättningar att aktivt stärka biodiversiteten i området.

Blågröna lösningar ger multifunktioner

Förslaget uppfyller målsättningen att arbeta med blågröna, naturbaserade lösningar (s.k. BGG-system) i stället för slutna tekniska system. Åtgärderna utgår från naturens egen förmåga att möta samhällsutmaningar och utformas som multifunktionella lösningar som stärker flera ekosystemtjänster samtidigt.

Klimatförändringar och förlust av biologisk mångfald är tätt sammankopplade och det är även lösningarna. Genom sin multifunktionalitet och robusthet förstärker och kompletterar naturbaserade lösningar framtida osäkerheter. Vid både gatumark och på stationstorgen, på parkeringar för bil och cykel leds vattnet till regnbäddar. Fördröjning under mark sker i kombination av skelettjordar, planteringar och i öppna system.

Reglerande ekosystemtjänster stärks

För vattenreglering och översvämningsskydd stärks funktionen i och med anläggandet av torrdammen/översvämningssparken. Torrdammar och grönytor som håller kvar vatten längre i landskapet, mildrar effekter av torka samt reducerar risken för översvämningar, ras och skred. Växters rötter binder jorden och stabiliserar marken. Torrdammar och öppna dagvattenlösningar bidrar även till rening och fördröjning av dagvatten, samtidigt som de kan utformas för att gynna biologisk mångfald och skapa attraktiva miljöer. Detta bidrar även till att avlasta det kommunala vattensystemen.

Stödjande ekosystemtjänster

Områdets stödjande ekosystemtjänster stärks genom att öka artdiversiteten och medvetet arbeta med biologiska mångfald. Dessa tjänster bidrar till att reglera klimat, vatten och andra miljöprocesser. Det gäller artval för gatuträd, val av framtida parkträd i Eugenparken och Stationstorgen, samt ökad artrikedom i busk- och fältskikt. Biodiversa områden med hög art-, habitat- och genetisk variation är mer stabila och motståndskraftiga mot störningar som klimatförändringar och sjukdomar. En hög biologisk mångfald ger en säkrare leverans av ekosystemtjänster över tid.

Utveckling av livsmiljöer och spridnings-samband ska särskilt stärkas utmed årummet och via spridningssamband i Södra Allén. Det ingår redan i Örebro kommuns strategiska arbete. Hur kopplingar in mot stationsområdet görs konkret, blir en fråga att ta vidare i samarbete med ekolog.

Artrikedomen bland träd och buskar ökas inom området och dessa stråk kan fungera som värdefulla habitat och spridningsvägar. Invasiva arter motverkas. Del av södra området utgörs av ängsytor.

Inhemska arter prioriteras, men kompletteras med ett brett urval av andra arter för att öka anpassningsförmågan. Träd som behöver tas ned återanvänds som faunadepåer i parker.

Vårlök som krokus och andra tidigblommande arter är viktig födokälla för bin och kommer fortsatt vara en viktig våraspekt i Eugenparken och på stationstorgens öar.

Träden sänker bullernivåer

Ökad andel grönyta och lövrik vegetation bidrar även till att sänka bullernivåer i den byggda och trafikerade miljön.

Träden bär många värden

Äldre träd bevaras i möjligaste mån då de har höga ekologiska värden samt är identitetsskapande och innehar ofta ett kulturhistoriskt värde. Dessa bidrar till människors välbefinnande, identitet och upplevelse av platsen.

Förslagets gestaltningsidé är också att med olika grepp spara och framhäva särskilt vackra och betydelsefulla befintliga träd i området.

Minnesträdet i Eugenparken värnas och kan också lyfts fram i vidareutvecklingen av gestaltningen.

På stationstorgen ingår en variation av uppstammade träd men också en större andel lägre buskträd, flerstammiga träd med starka höstfärger, spännande blomning och arter som med sin fruktsättning ger födokälla till fåglar och insekter.

Hälsoperpektivet och upplevelsevärden

Parker, gröna stråk och vattennära miljöer skapar platser för social interaktion och gemenskap. Kopplingar till Eugenparken, åstråket och vidare mot parkstrukturen utmed Södra allén samt parker och rekreationsområden i södra Örebro stärks tack vare de förstärkta kopplingarna för fotgängare och cyklister genom området. Närheten till grönområden förbättrar fysisk och mental hälsa genom möjligheter till rörelse, återhämtning och naturkontakt.

Eugenparken får en förstärkt roll som kvarterspark och åstråkets kopping till planområdet utvecklas när den nya passagen ger möjlighet att passera i öst-västlig riktning. Det ökar närheten och fler ges tillgång till befintliga stadskvaliteter.

Nya karaktärer och kvaliteter tillkommer för upplevelse och ökad trygghet.

Det är Örebro kommuns intention att i vegetationsval och utformning bidra till större variationer i estetiskt uttryck, årstidsupplevelser och sinnesintryck. Eugenparken föreslås få en damm med fontän för att med vattenspel ge motvikt till trafikbuller i området, som inte går att bygga bort.

I kommande markanvisningar för byggrätterna kommer kommunen att styra kvartersmarkens möte med torg och även hur grönska på kvartersmark ska anläggas. På det föreslagna mobilitetshuset i den nordvästra byggrättens fasader kan en lämplig yta utgöras för att anlägga vertikal grönska (växtvägg).

Attraktiva och biologiskt rika miljöer stärker platsens identitet, besöksnäring och människors känsla av tillhörighet.

Illustrationsplan



- | | |
|------------------|-----------------|
| Bevarade träd | Öppen gräsyta |
| Nya träd | Planteringsytor |
| Planområdesgräns | Byggrätter |
| Stängsel | Torgyta |



Illustrationsplan över hela planområdet

TORG OCH PERRONGSTRÅK

Stationstorgen och perrongstråken bär stationens nya identitet.

Stationstorgen och perrongstråken övergår sömlöst i varandra. Det är det första tågresenären möter och har därför dignitet som områdets representativa framsida/finrum.

De bildar en ny komponent i stadsbilden med modern prägel och utgör också ett sammanbindande karaktärsområde på den östra och västra sidan. Funktionerna kommer delvis att skilja sig åt, men formspråket ska vara igenkännbart och torgen på båda sidor lika viktiga att utgöra en välkomnande och stadsmässig miljö.

Perrongstråken är som stadsrum avlånga och ligger parallellt med perrongerna. De hjälper till att annonsera stationsområdet och perrongerna från gaturummet. De ska upplevas i ögonhöjd och organiseras med en stadig rygg mot perrongen i form av inramande upphöjda planteringar, som växlar av med ramper och trappanslutningar mot torgens centrala del, vilken hålls öppen och där flödena antas vara stora. Med syfte att skapa rumslig variation, växer ytan ut till några, mer öppna torgbildningar med siktlinjer i östvästlig riktning.

I söder har stationstorgen en andra gemensam nämnare i form av trappanläggningarna ner mot passage under järnvägen. Trapporna har gjorts flacka och med vilplan för att få ner så mycket ljus som möjligt och förbättra den visuella kopplingen för ökad trygghet. Trapploppen bryts av genom gröna öar med lika utformning och växter som stationstorgens.

I kommande avsnitt har stationsmiljön delats upp i platser och stråk för att närmare beskriva deras karaktär och funktion. Namnen är enbart för läsförståelsen i detta dokument.



Inzoomad illustration över Stationstorg och perrongstråk

Eugenplatsen

Eugenplatsen utvecklas som ett gångfartsområde med funktionen att utgöra en viktig nod och en mestadels hårdgjord platsbildning med hög grad av offentlighet. Platsens organisering och utformning ska länka samman de inre perrongstråken med Eugenparken, Östra Bangatan och den nya byggrättens indragna entrévåningar mot norr. Lika viktigt är att platsens utformning underlättar orientering från perrongen mot den stora målpunkten Conventumområdet.

Över Eugenplatsen kommer viss trafik att framföras för att tillgodose byggrätternas behov samt räddningsfordon till både byggnader och perronger. Framfarten av fordon sker på de gåendes villkor. Ytorna kompletteras med friser, pollare och markerade höjdskillnader/gupp, men inte med nivåskillnad på markerad körbana.

Ett övergripande markmaterial i samma varma gula kulör som perrongstråken ger enhetlighet, luft och lugn till platsen. Mötet med perrongstråken är sömlöst. Detaljer vad gäller läggningssmönster och liv i teglets chatteringar förfinas i kommande gestaltningsskeden, men utförandet ska tåla en granskning på nära håll.

I mötet med Eugenparken så övergår torgens markmaterial och möter parkens stenmjölsytor i mjukt böljande bågar som består av granitmur och vågformade bänkar i sektioner med möjliga passager mellan.

Mötet mellan den uppgraderade Eugenparken och det moderna stationsområdet får med parktorget i stenmjöl en flexibel övergång som väver ihop de två karaktärsområdena med varandra, där vistelseytor samlas och som ger ett mer respektfullt möte med den historiska stationsparken.



Bild 1. Vy från den östra perrongen mot Eugenplatsen och Conventum. Tengbom/Doubleaction.



Bild 2. Materialval med stenmjöl och tegel hjälper till att skapa en mjuk övergång i gångfartsområdet mellan Eugenparken och Eugenplatsen. Källa: Foto: Jeroen Musch



Bild 3. Långbänk som vänder sig åt två håll och binder samman Eugenplatsen och Eugenparken. Källa: © Streetlife



Bild 4. Parktorg som övergår i ett gångfartsområde. Källa:© 2026 Bart Ros/ project BoschSlabbers Landscape & Urban Design. Deventer, The Netherlands

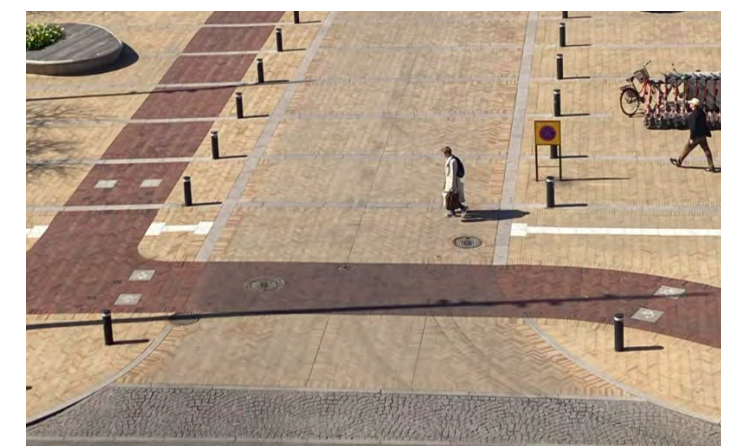


Bild 5. Helsingborgs resecentrum visar hur en platsbildning överlappar en infart från en gata och hur fordonstrafik anvisas med pollare och skyltning.

Perrongstråken

Perrongstråken utgörs av de långsmala torgytorna som löper parallellt med perrongerna på både den västra och den östra sidan av spårområdet. De har en gemensam materialbas med övriga torgytor men har något annan funktion. Perrongstråken utgör de naturliga rörelsestråken till och från perrongen i olika riktningar samt mellan Godsmagasinet/ väntsal, Busshållplatser på Östra Bangatan, Hämta-/Lämnazon och cykelparkeringar.

Stråken utformas som attraktiva och överblickbara rum att röra sig igenom med upphöjda gröna öar som återkommande strukturerande element. Däremot är möbleringen sparsam för att undvika vistelse under längre stunder. För väntande resande har några av öarnas kanter kompletterats med bänkar i solläge.

På båda sidor spåren förses stråken med pollarcykelparkeringar i perrongnära läge för att underlätta snabba byten mellan cykel och kollektivtrafik. Detta stärker platsens funktion som mobilitetsnod och underlättar för vardagspendlaren. Ramper och trappor tillgänglighetsanpassas med kontrastmarkeringar och kompletteras med handledare.

På västra sidan finns angöring för bil/taxi samt korttidsparkering medan endast behörig trafik till byggrätterna tillåts på östra sidan. Här är det viktigt med en tydlighet i utformningen för att undvika att obehörig trafik tar sig in till perrongsstråken. Detta säkerställs genom tydlighet i användandet av olika markmaterial och strategiskt placerade pollare, med skyltning och markerade låga gupp/nivåskillnader som styr trafiken och bidrar till att hålla nere hastigheten.

Det gula tegelgolvet ger perrongstråken en enhetlig karaktär, men där öarnas former och planteringar skapar variation och rytm. I golvet kan friser och band öka detaljeringen. Mot byggrätternas fasader läggs låga planteringar och utanför dem organiseras cykelparkering i en tydlig möbleringszon. Trafikverkets ståltrappor och hiss över spåren integreras i det övergripande torgkonceptet. Trapporna kan på sikt utgå eller ersättas av en mer permanent trapplösning. Marken vid stålkonstruktionen sänks

och anpassas till stationsnivåns, där markjusteringar invid trappan utförs med lättfyllnadsmaterial. Om möjligt, kan trappans stålpartier ges en ny brunröd kulör och trapploppen kan kompletteras med miljöskapande belysning i handledaren. Nya, låga planteringar med bl.a. klätterväxter med vajrar kan ge ett kompletterande blickfång och hindra att ytan under trapporna nyttjas till oönskade aktiviteter. Teknikfunktioner kan förläggas i planteringsytorna. Trappanläggningen ägs och driftas idag och även framgent av Trafikverket.

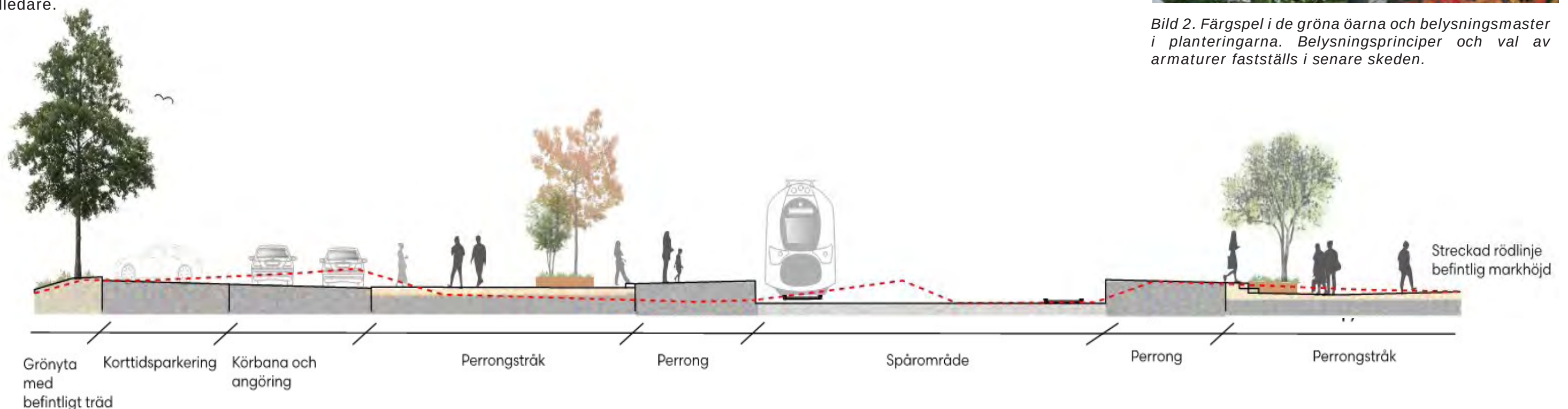
Det är ca 0,3 - 0,5m nivåskillnad mellan perrongerna och de anslutande, nya stationstorgen. Med de upplyfta "öarna" med träd i kan man lätt ta upp nivåskillnaden genom att ha ramper och/eller trappor mellan öarna. Även på plana ytor förekommer de gröna öarna som rumsskapande element med fast möblering.



Bild 1. Öarnas höjd ovan mark kan variera.
Dagvatten ska ledas in i planteringarna.



Bild 2. Färgspel i de gröna öarna och belysningsmaster i planteringarna. Belysningsprinciper och val av armaturer fastställs i senare skeden.



Material och utrustning

Planteringarnas funktion är utöver trevnad och gröna identitetsbärare också att öka den biologiska mångfalden inom denna del. Öarnas placering styr undan oönskade trafikrörelser och erbjuder ekosystemtjänster såsom reglering av dagvatten, ökad blomning och födokälla till pollinerande insekter samt bär till fåglar. De kuddlika planteringarna innehåller i valda lägen buskträd och träd för vandrande skugga. Inga buskträd planteras närmre än 10 m från spårmit och höjden närmast perrongen hålls nere. Det ska vara möjligt att se över planteringarna.

Vald utrustning och material ska uppfylla tillgänglighetskrav. Ledstråk i gjutjärn eller korten leder ut från perronger mot målpunkter som hämta/lämna, busshållplatser och mot Eugenplatsen. En platsspecifik dagvattenränna tillför värden.

Cykeltak bidrar till trygg och omhändertagen miljö, för god överblickbarhet kan taken vara transparenta på vissa platser och täta med beklädnad av sedum på andra mindre känsliga platser. Konstruktionen ska vara enkelsidig och flexibel med tillbakadragna stolpar för att passa till låsbara pollare. Konstruktionen kan även försees med cykelpump som tillval.

Ståldetaljer föreslås pulverlackeras i neutral grå eller dovt engelskt röd kulör.



Bild 1. Svängda träbänkar med rygg- och armstöd kan monteras direkt på kortenmurarna



Bild 2. Cykeltak Knarreborg, Hitsa, i nära anslutning till fasad visar hur viktigt det är med sikt genom taket och från fönster, att beakta i husnära lägen.



Bild 3. Referensbild alternativ enkelsidig cykelparkering HITSA Knarreborg med sedumtak för ökad biologisk mångfald.



Bild 6 .Vy från cykelparkering under tak mot hämta-lämnaområdet och Godsmagasinet. Tengbom/Doubleaction.



Bild 4. Cykelpollare Vroom från Vestre i gräsarmerad yta.



Bild.5 Taktila ledstråk i korten eller gjutjärn, Bollnäs.



Bild 7. Detalj på mönsterläggning av markmaterial i kombination med corten-detalj dagvattenränna, kan inspireras av skoindustrins mönster.

Magasinplatsen

Omdaning av utemiljön kring Godsmagasinet sker med hög ambitionsnivå och med respekt för byggnadens och platsens kulturmiljövärden. Temat med lastbryggor framför byggnadens långsidor nyttjas gestaltningsmässigt till omvandlade trädäck med integrerade trapp och rampanslutningar.

Där godsmagasinet möter torgen så behöver marken höjas för att tillgodose enkla flöden som inte hindras av höga nivåskillnader. Granitsockeln kommer därmed att döljas helt eller delvis varför det är extra viktigt att den framhävs där det är möjligt. I befintliga slutna träportar tas nya, glasade entréer upp, vilka bjuder in och möjliggör passage genom och vidare ut från Svartå Bangata till spårområdet.

Detta har bedömts kunna genomföras utan att påtagligt skada byggnaden och möjliggör att Godsmagasinet kan användas för resandefunktioner och framtida behov av resenärsservice. Mot godsmagasinet södra gavel förläggs en ny ramp in till det invändiga cykelgaraget, inhytt i byggnaden och parallellt med gaveln. Mot Svartå Bangata kan lastbryggan fungera som uteservering för eventuella servicefunktioner och i husets norra eller mittersta del kan väntsal inrymmas.

Det sammanhängande golvet i gult tegel ger platsen ett lugnt intryck som dessutom framhäver godsmagasinet röda fasad. Trappsteg i granit och gröna upphöjda öar som återkommer skiljer perrong och torgmiljön åt.

Antalet skyltar och trafikljus bör minimeras i området runt godsmagasinet så för att undvika en alltför stökig miljö på den lilla ytan. Informationstavlor för tågens ankomst och avgång placeras nära trappa och passage för att resenärer snabbt ska kunna få den information man önskar.



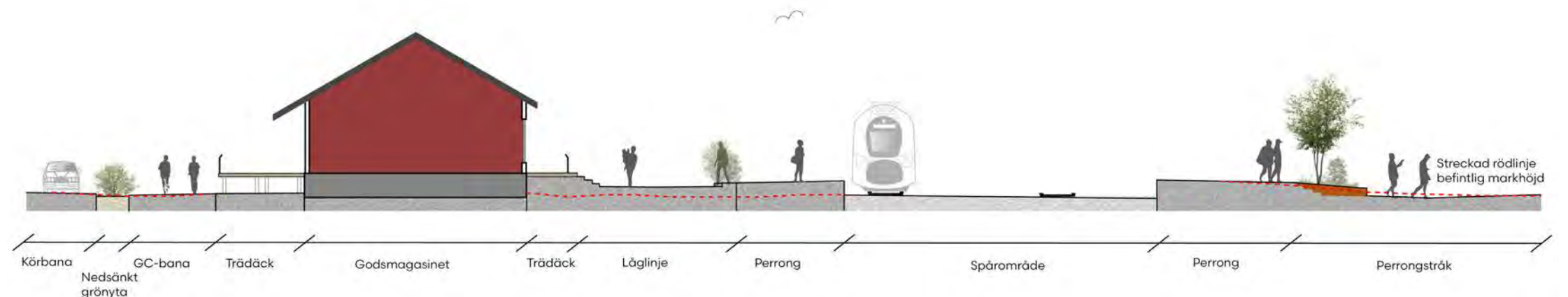
Bild 1. Konzeptbild över Magasinsplatsens möte med passagen, Tengbom, 3D-modell.



Bild 2. Referens från Jyllinge idrottsplats av Masuplanning, där friser i granit, både ny och återvunnen natursten har vävts in i tegelgolvet. Källa: Gestaltning: MASU Planning. Foto: Kristine Autzen. Används med tillstånd för detta projekt.



Bild 3. Referens tegelgolv med livfull fiskbensläggning och med inlagda friser i natursten. Källa: Gestaltning: MASU Planning. Foto: Marcel Schwarz. Landezine.



Sektion G-g

Södra stationstorget

I ett gynnsamt solläge på spårområdets östra sida ligger Stationstorg Öster. Här skapas en platsbildning som genom attraktiv utformning uppmanar till längre vistelse och med potential att bli en viktig målpunkt inom området. Utanför riskzon för stadigvarande vistelse adderas generöst med sittplatser i kanten på öarna. Utmed kanten mot GC-banan förläggs en möbleringszon med cykelpollare, men flertalet cykelparkeringar återfinns utmed byggrätternas västra fasader.

I den södra delen av byggrätten kan café- eller restaurangverksamhet inrymmas med möjlighet till uteservering. Stationstorgets södra del består av en trappanläggning med sittgradänger och där några mindre planteringsöar följer med ner till passagens nivå. Trapploppen med mellanliggande vilplan ger god kontakt med passagens nivå och erbjuder även sittmöjligheter i form av gradänger. Torget ska hantera stora flöden, då resenärer passerar på väg till övergångsstället vid Södra Allén eller till flera hållplatslägen för buss utmed Östra Bangatan.

En viktig kvalitet på platsen är den befintliga lönnen som genom omsorg i planeringen och anpassning i uppförandet av de nya byggrätterna kan bevaras och integreras i den nya torgmiljön. Lönnen kan därmed fungera som ett tidigt rumsskapande element vilket är särskilt värdefullt innan den nyplanterade vegetationen har etablerat sig fullt ut.



Bild 1. Inspirationsbild över en uteservering intill en uppglasad bottenvåning, möjligt läge vid södra fasaden på Södra stationstorget.



Bild 2. Illustrerande flygvy mot stationstorget och Östra Bangatan. Fasaduttryck utvecklas vidare i nästa skeden. Tengbom/Doubleaction.

PASSAGE UNDER JÄRNVÄGEN

Passagens gestaltungsprinciper

Den nya gång- och cykelpassagen blir en viktig länk i öst-västlig riktning för stadsdelarna kring Örebro Södra. För att uppnå god komfort och en trygg miljö krävs att passagen sänks cirka fyra meter under spårområdet. Detta medför i sin tur långa ramper för att säkerställa tillgängliga lutningar om högst fem procent och med mellanliggande vilplan. Det trånga utrymmet som uppstår mellan spårområdet och Östra Bangata respektive Svartå Bangata ger gång- och cykelbanan en meandrande rörelse. Smala sidoytor byggs upp som slänter mot bakomliggande vertikala murar och med framföriggande låga murar för att hantera nivåskillnaderna. Passagens gestaltning kräver omsorg och hög medvetenhet om tydliga och öppna siktlinjer för att skapa trygghetskänsla. En viktig ambition är att få ner så mycket dagsljus som möjligt och att skapa visuell kontakt med omkringliggande stadsrum.

Trapporna ner från stationstorgen blir viktiga rumsskapande element. De får en flackare lutning med generösa vilplan. I anslutning till vilplanen integreras grönska samt sittmöjligheter i form av gradänger. Trapporna blir därmed mer än en transportsträcka då de bidrar med att aktivera och befolka passagen.

Vegetationsslänterna förses med låg vegetation och klätterväxter för att undvika alltför höga murpartier, men framförallt för att stärka känslan av en grön stationsmiljö. Varierade planteringar och flerstammiga buskträd föreslås planteras både för upplevelsevärden och en bredd av ekosystemtjänster.

Material

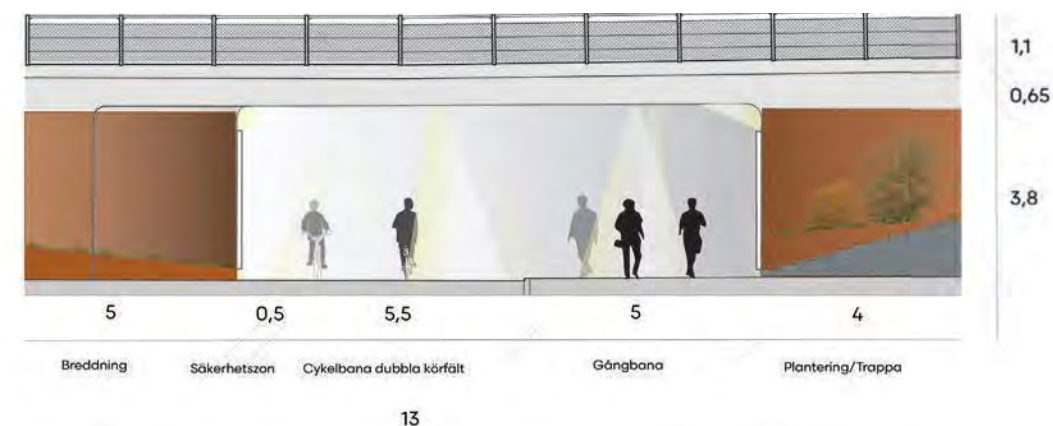
De föreslagna materialen på stationstorgen är viktiga för igenkänning och karaktär. Markteglet och cortenplåten följer även med ner i passagen som friser och som beklädnad av vertikala ytor. Corten föreslås som dominerande material utmed rampens mursidor mot spåren, där radierna blir precisa.

En kompletterande gestaltungsprincip är att stödmurarna på passagens gatusidor ska ha en kontrasterande materialitet. De nya murarna utförs i natursten och ska upplevas stadiga, grova och färgmässigt underordna sig stadsbilden mot Östra Bangatan och Svartå Bangata. Mursidorna bekläds med ljusare grå granit i kvadmönster med genomgående horisontell fog och med råklyvd front/framsida. Stenmurarna kommer att vara väl synliga ovan slänterna mot Svartå Bangata och än mer mot Östra Bangatan.

Trappor mellan passagens nivå och stationstorgen består av krysshamrade granitblock med infälld kontastmarkering och handledare med infälld belysning. Belysningskoncept tas fram i senare skede, med ett medskick att både vägledande och rumsskapande ljussättning också kommer att göra passagen trevlig och trygg.



Inzoomad illustration över passage under järnvägen



Sektion E-e

Passagens östra sida

Den östra sidans GC-stråk gör en 180-graders sväng på vägen upp mot stationstorget vid Östra Bangatan. Svängen bildar en krok, som riskerar att ge kort siktlinje, sämre överblickbarhet och därmed en känsla av otrygghet. Här behöver murhöjden och mötande vegetationsslänter sänkas för att medge ljusinsläpp i "kroken". Därutöver, föreslås GC-stråket vidgas i svängen för att göra kröken mindre skarp för cyklister. En låg, sittbar, radieformad stödmur avskiljer gångbana från den dubbelriktade cykelbanan och syftar till att styra cyklister bort från gångytan. Visuella kvaliteter bör läggas till, bland annat genom att de planteringar som möter släntfot som utgör blickfång. Likaså bör räckestyper väljas som medger sikt ner mot trappor och lägre sträcka. Murarnas utformning tillsammans med medveten ljussättning blir visuellt viktiga komponenter för att skapa rytm och identitet. Klätterväxter och gröna marktäckare kan få hänga ner över murkanter.

Nya trädplanteringar på västra sidan

Passagen under järnvägen på den västra sidan från Svartå Bangata ger med släntutformningen goda möjligheter att tillskapa gröna upplevelsevärden. GC-vägen får en mjuk, bågformad linjeföring och kantas av en låg mur, som håller mötande slänter. Här föreslås nya träd och buskträd samt frodiga och artrika perennplanteringar som skapar en varierad rytm och utgör blickfång. Närmare passagens mynningar, där höjdskillnaden är stor, väljs mer smalkroniga och mindre träd, för att trädens kronor inte ska välla ut över GC-stråket i Svartå Bangatans gatunivå eller blockera sikten mot passagens mynning.

Trädrundel vid passage under järnvägens västra entré blir ett utropstecken

Ett gestaltungs-grepp för att stärka noden vid Svartå Bangata i mötet med g/c-stråkets ramper ner till passagen är att i siktlinjen från Idrottsvägen och Svartå Bangata tillskapar en förhöjande effekt, ett blickfång, som verkar som ett grönt utropstecken i stadsbilden och som kontrasterar mot trädplanteringarna i gaturummet. En planerad trädrundel underlättar orienteringen och utgör också en grön fond sett från gc-stråkets riktning mot markparkeringsytan. Dessa träd måste ge rika upplevelsevärden.

Murar i granit skapar kontakt med omgivande miljöer

Stödmurarna på passagens gatusidor anspelar på tidigare råklyvna granitmurar i beklädnadssten, som funnits mot järnvägsområdet vid Svartå Bangata. De ska skänka ett lugn i stadsbilden.

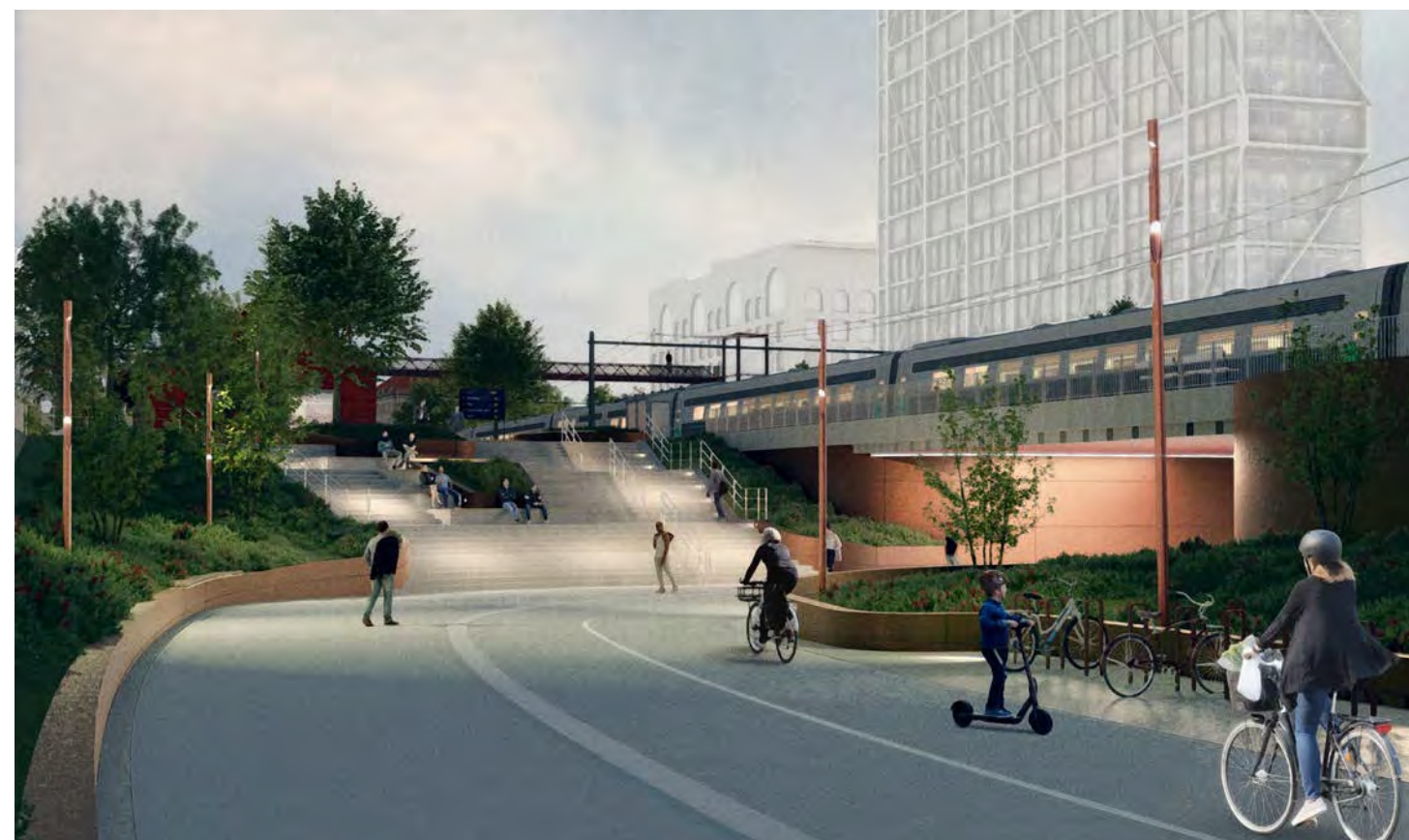


Bild 1. Vy mot tunnel, Tengbom/Doubleaction.



Bild 2. Exempel beklädnadssten i granit med kvadmönster. Källa: Naturstenskompaniet.



Bild 3.



Bild 4.



Bild 5. Inspiration växtdynamik och årstidsväxlingar.

Mynning och passage under järnvägen

Passagen får en mjuk, rundad form där man leds igenom utan skarpa hörn. Rundningen underlättar också sikten framåt och mot sidorna, vilket skapar trygghet och känslan av att instängdhet minimeras. Dagtid medger mjuka, svängda väggar att dagsljuset följer med in i tunneln. Ljussättningen kvällstid blir viktig då den kan skapa spännande upplevelser av rummet som ger en extra dimension. Det mjuka, rundade formspråket är också kännetecknande för stationsområdet i sin helhet, med öarna som möblerar torgytorna och leder människors rörelser.

Under järnvägsbron är passagen 26,5 meter lång. Vid mynningarna under bron har markytan utvidgats mot trapporna och radien gjorts vidare för att få ner mer ljus till platsen och in under passagen. Föreslagen minsta bredd är 10,5 meter, fördelat på 5 meters gångbana, 5,5 meter cykelbana och 0,5 m säkerhetszon mot passagens sidor. Siktlinjen föreslås ökas ytterligare mot den östra sidan till 13 meter genom att sektionen breddas och en låg stödmur/glacis förläggs mot cykelbanan. Passagen under bron ges ett konstnärligt uttryck och hela miljön, inklusive undertakutformning ska upplevas som en helhet. Informationstavlor för tåg- och bussavgångar kan komma att sättas upp.

Väggarna i passagen förses med kortenstål med en varierande textur där släpljus bidrar till att ge intressanta effekter. I sekvensen under spåren övergår väggarnas material till ett ljusare uttryck och med ett högre glansvärde, vilket reflekterar mer ljus och leder blicken framåt. Möjliga material kan vara en ljusare, pulverlackerad eller emaljerad plåt med möjliga motiv alternativt till ljusa och blanka keramisk klinker i konstnärlig utsmyckning. Ett medskick för kommande gestaltningsskeden gällande ljusdesign är att passagens undertak också bör integreras i gestaltningen och ges ett mjukt och varmt rumsskapande uppljus.



Bild 2. Exempel klätterväxt som hänger ner från ovan plantering.



Bild 6. Höstfärger

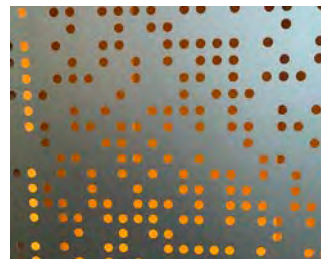
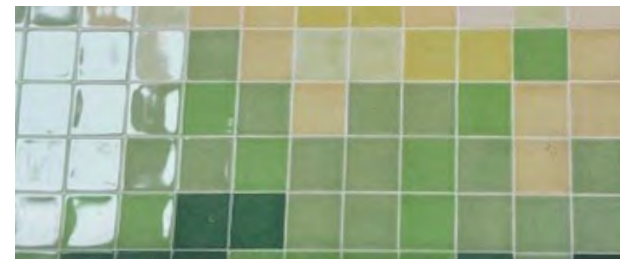


Bild 7. Utstansad plåt med varm ljussättning.



Exempel blankt kakel i en palett passande passagen. Foto på provkarta, Atelier.



Bild 4. Inspiration släpljuseffekt och ljus i rundad tunnelmynning.

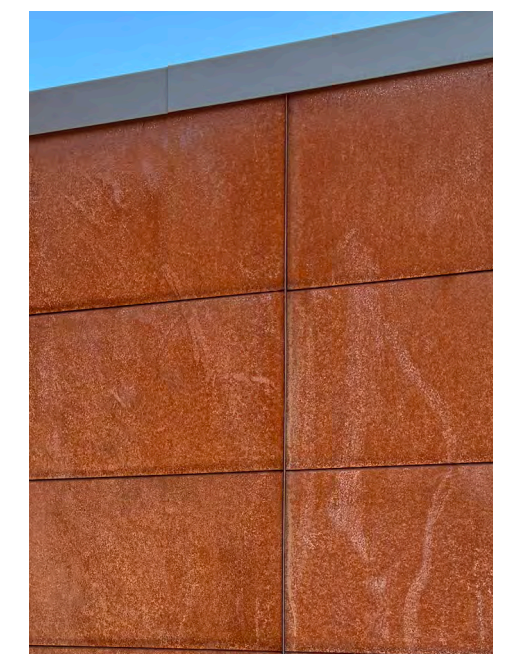


Bild 5. Exempel vägg i korten, Bollnäs resecentrum

Skiss ur 3d-modell där murarnas olika uttryck kan upplevas.

PARKER OCH GRÖNOMRÅDEN

Eugenparken

Eugenparken rustas upp samtidigt som dess befintliga roll som stationspark behålls och förstärks. Parken ger ett representativt första intryck där parkträden från förra sekelskiftet formar parkens stomme medan stråk får nya mer vindlande dragningar. Formspråket förhåller sig både till parkens historiska karaktär och anpassas till dagens funktioner och krav. De befintliga trädens kvaliteter tas till vara i den i övrigt nyexploaterade miljön och bildar blickfång och rumslighet på nya platsbildningar.

Eugenparken fungerar som en grön passage för resenärer till och från tågen. Genom sin upprustning lockar Eugénparken till längre tids vistelse i linje med stationsparkernas tradition av att locka flanörer, erbjuda lugn och ro, och vara en arena för möten mellan stadens invånare. Platsen får dessutom ytterligare en ny funktion som kontorspark med passage till och från arbetsplatser, och även möjlighet till paus och återhämtning under arbetsdagen.

Eugenparkens inbjudande entréplatser lockar fler att vistas i parken. Ett entrémotiv med exempelvis portaler eller murar förstärker huvudentréer och tydliggör parkens identitet. Finplanteringar med blomsterprakt ramar in entréplatserna och återkommer också på valda platser i parken. I mötet med Eugenplatsen ligger en mur i granit i sektioner med en rundad bänk som avgränsare mellan parktorgets mer lugna vistelseyta och Eugenplatsens torggolv med högre flöden. Öppningar i muren ger gångpassager mellan parken och platsen.

Gångvägarna inom parken får vidare dragningar för att nyttja större del av parkens totala yta och för att stärka orienterbarheten.

Närmast spårspårområdet tillförs en bullerdämpande vall med inbyggda spårskydd och låga, överblickbara planteringar vilket

tillskapar en trevligt stråk att röra sig längs med, trots att det ligger närmare spåren än dagens placering.

Nya vistelsevärden i form fler sittplatser, planteringar med blomsterprakt och en fontän/vattenspegel tillskapas. Konst kommer också vara ett inslag som planeras in i senare skede inom ramen för ett konstprogram. De inre delarna av parken skapar ett rofyllt rum avskilt från omgivande trafikbuller. En låg granitmur placeras mot Östra Bangata som bullerskydd och visuell avskärmning.

Inom säkerhetsavståndet från järnvägen medges inte aktiviteter som definieras som stadigvarande vistelse såsom lekyta, idrott eller uteservering. Cykeltrafik är inte tillåten i parken och cyklister hänvisas till gång- och cykelbanan som ligger i parkens utkant. Den beskrivs mer utförligt i gatuavsnittet.

Material

Genom att välja beständiga och hållbara material i möbler och detaljer, kan även ett intryck av stabilitet och långsiktighet förmedlas. De kan förstärka pondusen som ligger i den gamla traditionen från platsen. Barriärmur mot Östra Bangatan utförs i råhuggen granit.

Gångstråken beläggs med stenmjöl och med fris av gult tegel. Parkens stora öppna gräsytor föreslås klippas närmast gångvägarna och större gräsytor kan förses med ängsådd och slåss ett par gånger per år. Ängssådden bidrar till variation och den biologiska mångfalden. Vid utvalda vistelseplatser finns plats för finplanteringar vilka kan utgöras av perenner med inslag av sommarblommor och tulpaner. Krokusplanteringar är ett populärt inslag som återplanteras i stora mängder inom Eugenparken. Utmed slänten mot Östra Bangatan kan förbipasserande nu se vårens krokushav i parken från sina fordon.



Inzoomad illustration över Eugenparken

EUGENPARKEN REFERENSBILDER



Bild 1. Vacker låg plantering mot stenmjölsyta i en nyanlagd park. Exempel på multifunktionell lösning: artrikedom, stödjande pollinering och fördröjning av dagvatten i flera steg.



Bild 2. En oas i klassisk parkmiljö med mjukt formspråk, grusgångar, damm, gamla träd och blomsterprakt.



Bild 3. Detalj grusgång med fris av gatsten - stärkta entréer och fondmotiv.



Bild 4. Referens lite grövre blockstensmur i kant mot trafikerad gata som gräns och bullerdämpning.



Bild 5. Sittytor med arm- och ryggstöd vid samlingsplats. AI-generad bild.



Bild 6. Masseffekt krokusplantering



Bild 7. Plats för picknick och häng med kortklippta gräsmattor.

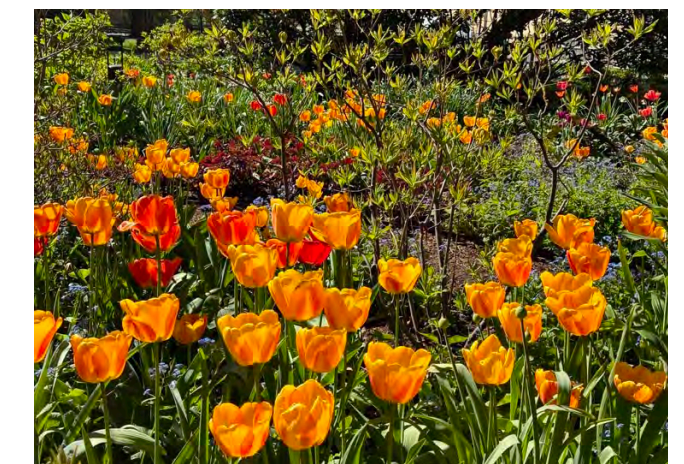


Bild 8. Praktrabatt med tulpaner, buskar och perenner.

Översvämningssytan/torrdammen

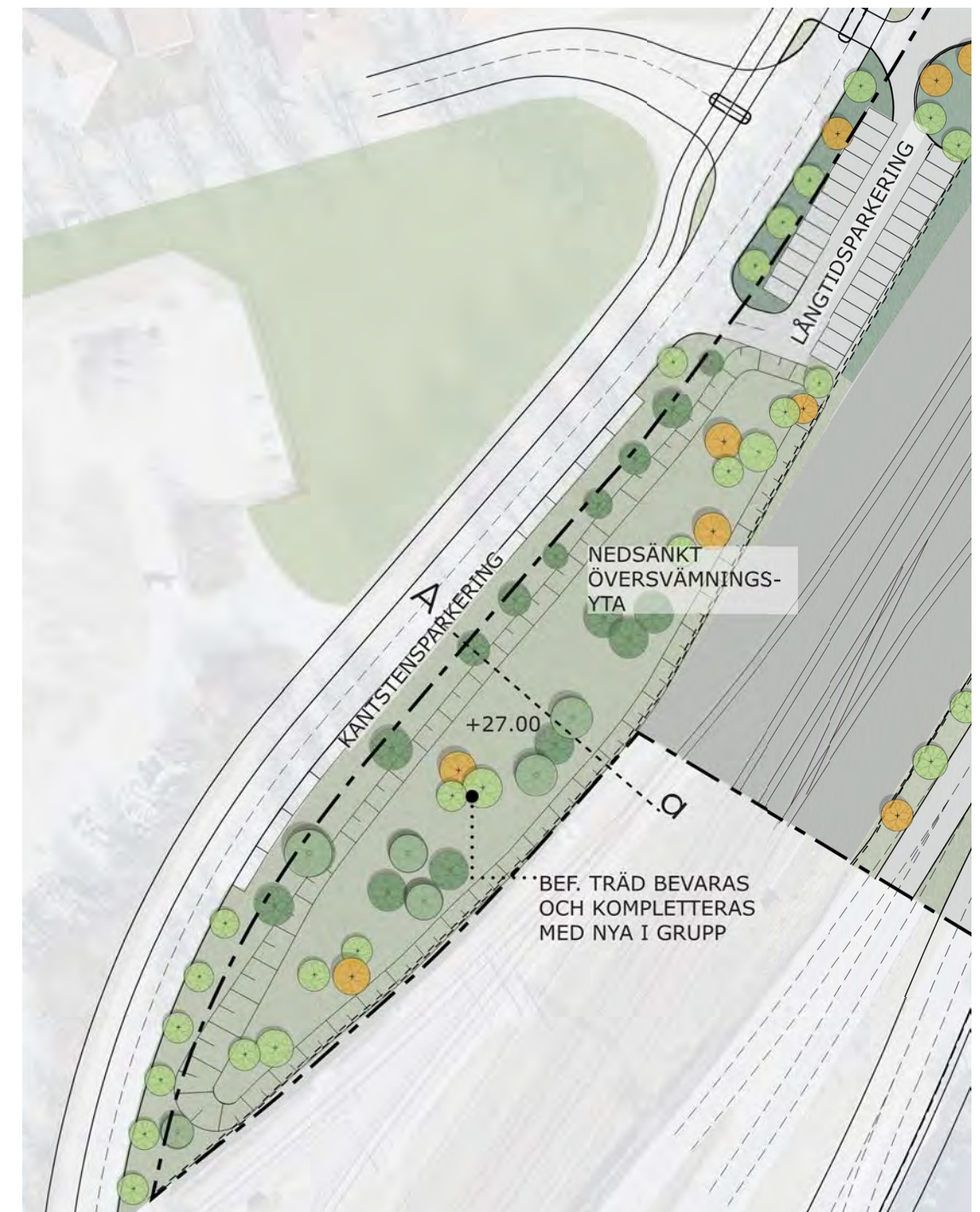
I planområdets sydvästra spets ligger västra sidans lågpunkt. I och med utbyggnaden av Östra Stationsområdet så krävs kompletterande åtgärder för hantering av skyfallsvatten. Lågpunkten innehåller en torrdammlösning med syfte att skapa en yta för vattnet att stå under ett skyfall. Vid extrema väderhändelser (100-årsregn) ska dammen klara att däckas upp till ett vattendjup på 90 cm vilket motsvarar ca 3000 kubikmeter vatten.

För Svartå Bangata har torrdammen en positiv effekt genom att omfördela stora volymer, vilket minskar risken för översvämning på gatan och även risken för byggnader nedströms. Grönremsan mellan spår och Svartå Bangata omformas genom att marken skålas ut till en tydlig dammbotten med gräsbeklädda slänter. Befintliga träd sparas om möjligt med hänsyn till dammbotten. Delområdet har en extensiv skötsel och en förvildad karaktär, där ekosystemtjänster utvecklas.

Till vardags utgörs dammen av en ängsyta med möjlighet att utveckla en fuktbiotop med dungar av buskträd som sälg, hägg och al. Dammbotten ska ligga ovanför grundvattennivån och föreslås ha höjden

+27,0 m. Dammens slänter varierar mellan lutning 1:3 och 1:6, beroende på möjlig utbredning av damm, anslutning mot järnvägens banvall, men också med hänsyn till driftfrågor. Dammens utformning beror på befintliga ledningar i området, järnvägens utbredning, grundvattennivåer och volymen vatten som behöver omhändertas. Mot Svartå Bangata sparas några av lindarna som gatuträd, medan 6 lindar utgår p.g.a. dammens utbredning. Grönremsan breddas mot gatukant. Ytan behöver inte hägnas in och kan användas till bl.a. hundrastning och snöupplag.

En långtidsparkering placeras norr om torrdammen. Parkeringens nivå antas till +27,75 m ö h vilket innebär att den svämmar över till ett maximalt vattendjup på 20 cm vid ett 100-årsregn. Markparkeringen utförs företrädesvis med armerad yta, för att kunna ta emot vatten och minska ytavrinningen.



Inzoomad illustration över torrdammens utbredning, alternativ utan påldäck.

NEDSÄNKT ÖVERSVÄMNINGSYTASYTA

Vid behov kan markparkeringen utökas söderut vilket medför en teknisk konstruktion med påldäck och kort ramp. Torrdammens fastställda fördröjningsvolym behöver bevaras och vid behov av utökad markparkering behöver drift- och säkerhetsfrågor för ett eventullet påldäck utredas vidare. Se illustration på nästa sida.



Exempel p-platser på påldäck i plåt, Stockholm, där plattor kan demonteras för att drifta underliggande mark.



Inzoomad illustration över torrdammens utbredning, alternativ B, parkeringsytan har utökats över dammen med ett påldäck, under vilket skyfallsvattnet kan stå under konstruktionen vid 100-årsregn.

ÖVERSVÄMNINGSYTAN REFERENSBILDER

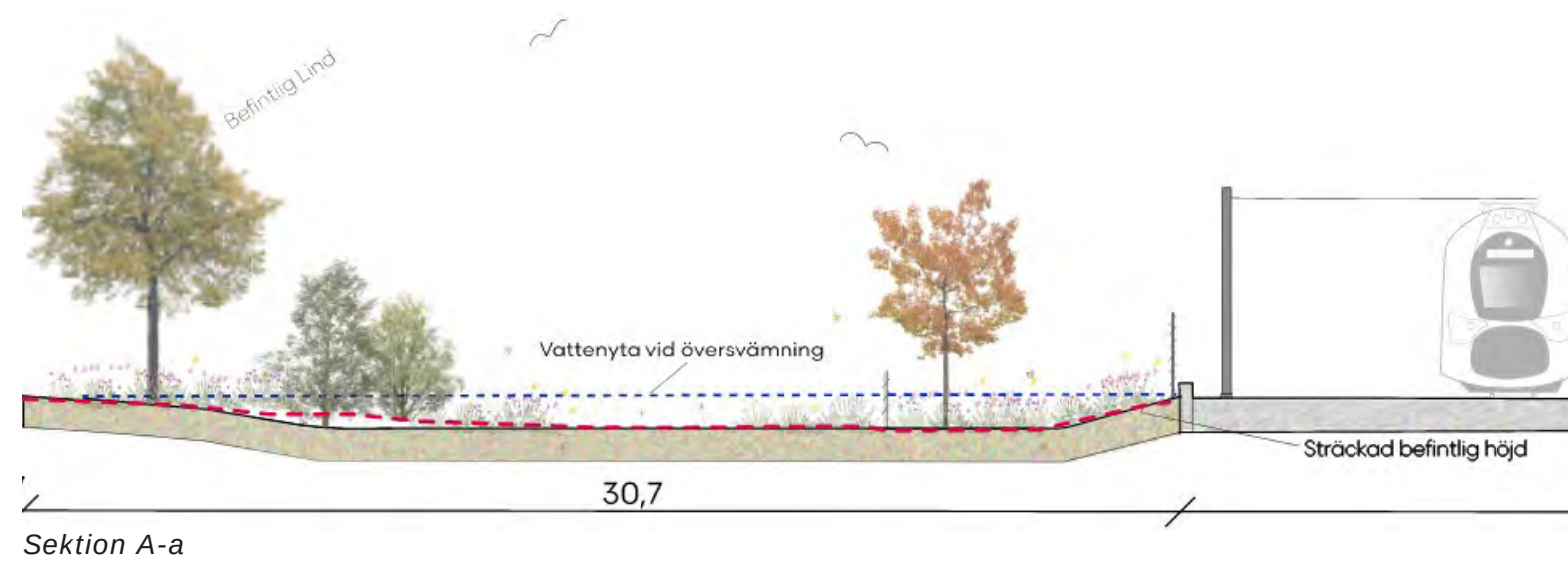


Bild 4. Översilningsyta/torrdamm med brynzon av sälg. Källa: Foto: WRS.



Bild 1. Översvämningsytan har slänter mot banvall och mot Svartå Bangata. Ytans botten är flack. Den slås med slåttermaskin på sommaren och är möjlig att gå på under största tiden mellan större regn.



Bild 2. Exempel p-platser utfört med armerat grus för infiltration av dagvatten. Vid 100-årsregn, tillåts parkeringsytan att svämma över.



Bild 3. Tidig vårblomande sälg är en bra födokälla för pollinatörer.



Bild 5. Grupper av hägg, sälg och björk kompletterar de befintliga träd som kan bevaras i torrdammen.

GATOR

Östra Bangatan

Den tungt trafikerade Östra Bangatan förbättras för gångtrafikanter i anslutningen till Södra allén då inkörsvägen tas bort och istället ersätts med ett signalreglerat övergångsställe. Här är nu möjligt att röra sig via gångstråk mellan stationsområdet, Södra allén och Virgianska skolan dit många elever tar sig med tåg. Projektmålet med att omvandla Östra Bangatan till en grön stadsgata möjliggörs genom en avsmalning av körfälten söder om den nya gång- och cykeltunneln. Här tillförs gatan trädplanteringar närmast spårområdet. Ett alternativ till det kan vara att bredda mittrefugen och istället plantera träden centralt i gatan. Refugen kan då göras grön med makadamdike för dagvattenhanteringen, vilket kan utredas närmare i senare skede.

I anslutning till Södra allén och Virginska skolan finns utrymme för en mindre platsbildning.

Den gröna vegetationsskärmen mellan gatans östra busshållplatser och bostadshusen bevaras. Markskiktet under lönnarna kommer att röjas för förbättrad genomsikt och ökad trygghetsupplevelse. I vidare projekteringsskeden är det viktigt att göra åtgärder för att befintliga träd ska kunna bevaras utan åverkan. Nya väderskydd sidoplaceras i grönyta medan hållplatslägena får utföra del av gångbanan.

På gatans västra sida intill byggrätterna ligger den nya gång-och cykelbanan dikt an byggrätterna. För att få ett mjukare möte och förbättra orienteringen och identiteten så beläggs gångbanan med samma gula tegel som torgytorna. Mellan busshållplatslägena återkommer gröna öar med plats för trädplantering.



Sektion C-c



Bild 1. Referens ledstråk vid hållplatsläge, Bollnäs resecentrum.



Bild 2. Referens Strandbogatan, Uppsala med mittplantering i BDT-system med infiltrerande förstärkningslager och låga planteringar i refuger samt träd där det är möjligt. Källa: Bara Mineraler

VYER ÖSTRA BANGATANS NYA GATUMILJÖ



Figur 1. Vy över Östra Bangatan söderut med Conventum till vänster i bild. Tengbom/Doubleaction



Figur 2. Vy med Östra Bangatan norrut med busshållplatser och busskörfält samt ny signalreglerad GC-passage i korsning mot Södra Allén. Tengbom/Doubleaction

Den nya gång- och cykelbanan fortsätter förbi de nya byggrätterna norrut mot Eugenparken där den viker in i parken. Sträckningen tar hänsyn till befintliga träd och löper som en båge i parkens yttre gräns. En bullerskyddande granitmur förläggs i gränsen mot körbanan för att minska trafikljud inom parken. In mot parken fungerar muren som en stödmur med grässlänt. Slänten planteras med stora mängder krokusar för att återskapa de populära krokusplanteringarna som låg i parkens södra delar som utgår vid byggnation. Även förbipasserande med bil och buss får nu möjlighet att se vårens krokushav i parken från sina fordon.

Befintlig allé med lönnar kompletteras med nya träd vid befintliga luckor.

Mittrefugen i gatans norra del samt på refug mellan körbana och gång- och cykelbana är gröna och här finns utrymme för ett antal träd. Antalet och utbredningen av trädplantering och grönytor kan komma att påverkas i senare skede där befintliga ledningar utreds närmare.

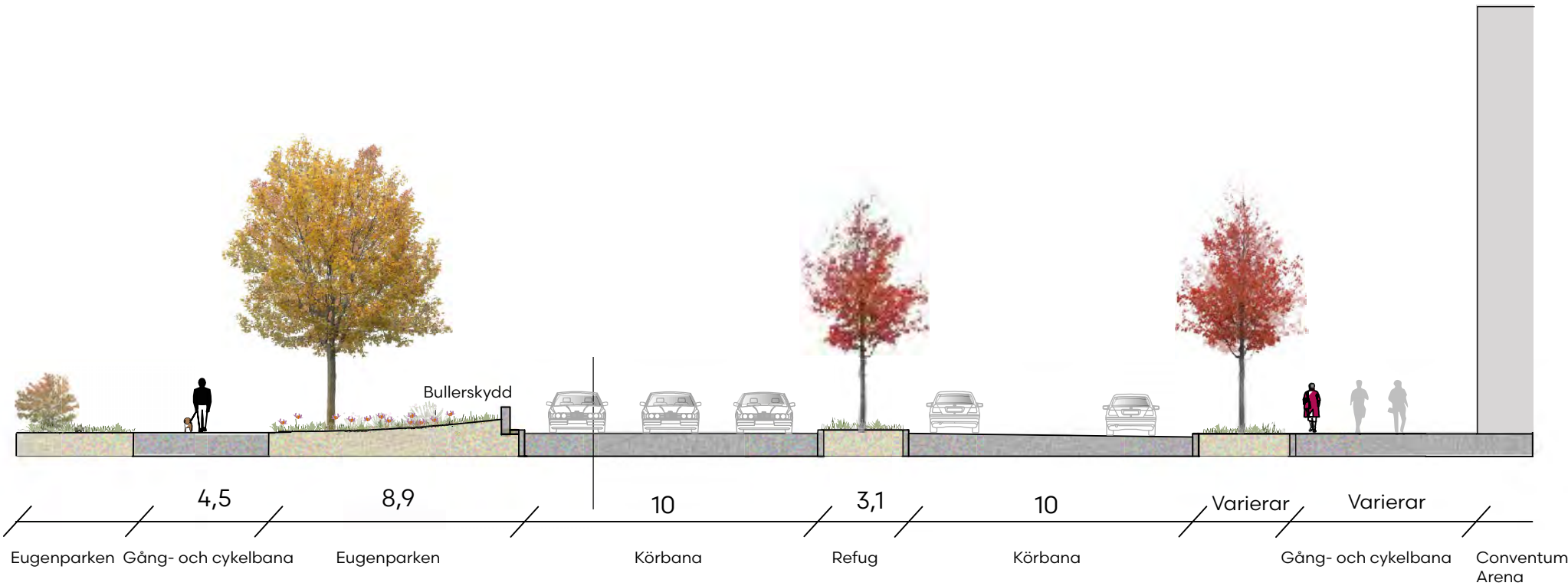
Markmaterial

Cykelbanan förses med asfalt och cykelsymboler medan gångbanans ytskikt varierar. Vid byggrätterna kommer de bestå av tegel medan övriga gångbanor förses med plattbeläggning och fris mot cykelbanan med syfte att öka tydligheten för både cyklister och gående.

Ledstråk vid busshållplatser utförs i gjutjärn eller corten.



Bild 1: Grön refug med dagvattenhantering mellan gc-bana och körbana.



SKALA 1:200

Sektion D-d



Bild 2: Trädplantering i refug tar ner skalan i gaturummet. Källa: Bara Mineraler

VY SVARTÅ BANGATAS NYA GATUMILJÖ



Figur 1. Vy norrut längs Svartå Bangata mot perrongstråket och de nordvästra byggrätterna. Tengbom

Svartå Bangata

Genom att förlägga en dubbelriktad gång- och cykelbana på östra sidan Svartå Bangata så skapas ett säkrare och tryggare stråk för oskyddade trafikanter. På båda sidor om gatan anläggs gröna refuger som skapar ytterligare distans samtidigt som de bidrar till ett grönare gaturum och omhändertagande av dagvatten. Gatuträden består av olika arter och karaktärer vilket skapar variation, ökar den biologiska mångfalden och bidrar till en större tålighet mot sjukdomar och klimatpåverkan.

Även vid Väståstorg ges gångbanan en distans till körbanan och rörelsen upplevs snarare som en del av ett parkrum än en traditionell gatussektion. I anslutning till en befintlig hästkastanj, som redan idag utgör ett tydligt inslag i gaturummet, justeras gångbanans sträckning något närmare körbanan för att undvika intrång i trädets rotsystem och därmed säkerställa dess långsiktiga överlevnad.

Utmed Svartå Bangata finns ett par mindre befintliga platsbildningar i anslutning till korsningar. Dessa förstärks genom tillägg av grönska i anslutning till gångpassager, vilket bidrar till ökad orienterbarhet och en mer sammanhållen gestaltning, även i de delar som ligger utanför planområdets gräns.

I den södra delen av Svartå Bangata ersätts dagens smala gångbana med kantstensparkeringar. Befintliga lindar bevaras i möjligaste mån, med hänsyn till skyfallsparkens utbredning. I kommande

skeden blir varsam schaktning och särskilda trädskyddsåtgärder avgörande för att säkerställa trädens fortlevnad.

I anslutning till stationsområdet och den nya gång- och cykeltunneln anordnas cykelparkeringar, vilket stärker kopplingen till kollektivtrafiken och främjar hållbara resval. I anslutning till Godsmagasinet förläggs en korttidsparkering som även tillgodoser Godsmagasinet behov av angöring.

Hållplatslägen för ersättningstrafik buss förläggs utmed Svartå Bangata söder om Godsmagasinet och parallellt med passagen under järnvägen.

Markmaterialen hålls enkla och robusta med asfalt och målade markeringar samt granitkantstöd, medan växtmaterialet är desto mer variationsrikt och bidrar med identitet, rumslighet och karaktär i gaturummet.

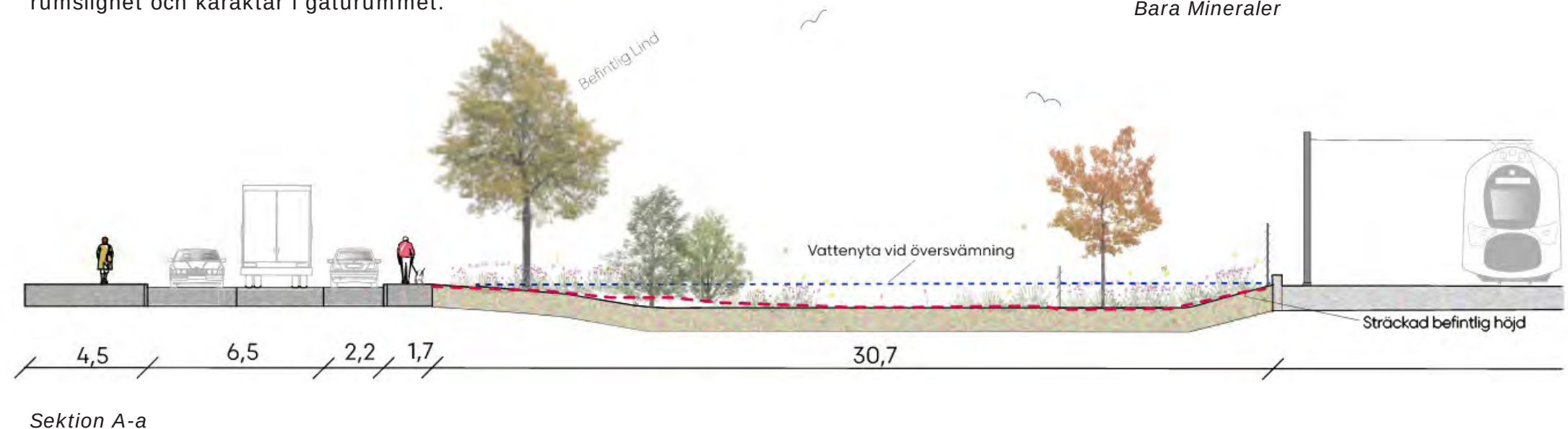
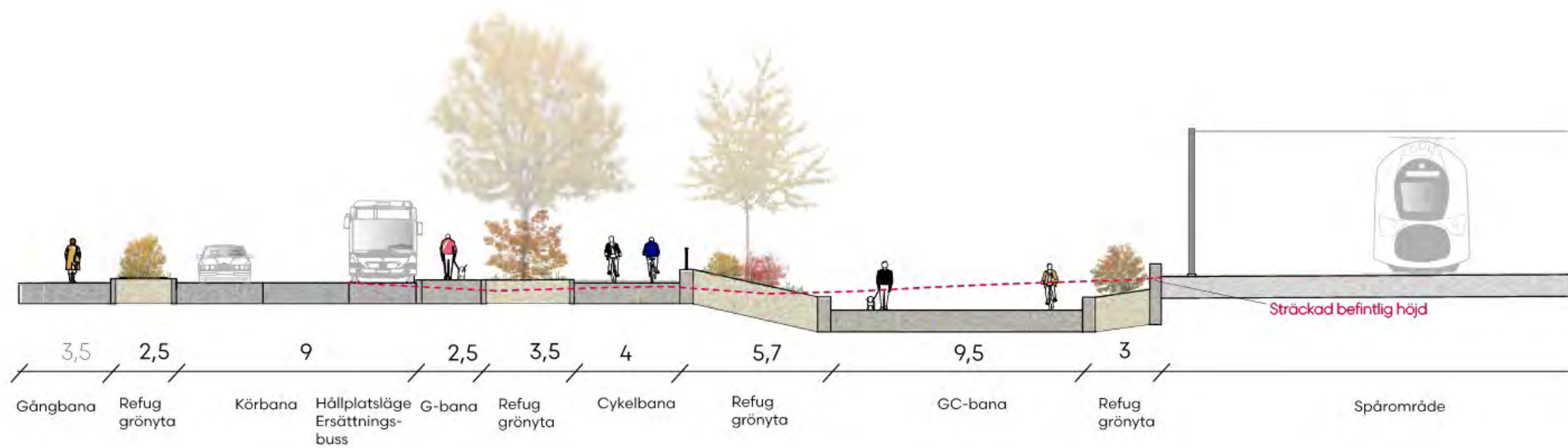


Bild 1: Artrik grön regnbädd i refug som stiliserad äng med träd mellan gc-bana och körbana, Norra Växthusvägen, Bjärred. Källa: Bara Mineraler



Sektion B-b



Bild 1: Exempel på en variation av arter som bildar nya alléträd. Befintliga arter såsom björk, lönn och lind kompletteras med fler av samma samt en variation av stora och mellanstora träd vilket bidrar till en dynamik i gaturummet.

Hertig Karls allé

I förslaget ingår att dagens förslyade refuger utmed Hagapassagen under järnvägen ersätts med mer vårdade släntplanteringar och om möjligt ny trädrad eller dungar av träd i den övre delen av slänten som ett förskönande och trygghetsskapande element.

Själva passagen under järnvägen ägs av Trafikverket.

Ett medskick är att en uppgradering av Hagapassagen under järnvägen med ny rumsskapande belysning och något tillägg på väggarna skulle vara välgörande för helheten, men att kommunen inte har rådighet över frågan. I framtiden, skulle ett frikopplat sidoprojekt kunna verka för att ett konstprogam även inkluderar passagen. Inget hindrar att betongväggarna kunde prydas av konstinslag eller ny belysning, som tillsammans kunde förbättra passagens stadsmässighet för de Örebroare som går eller cyklar under järnvägsbron.

Ett annat medskick är att i kommande markanvisningar hantera och kravställa kvartersmarkens eventuella stödmurars utformning mot cykelbanan.



Bild 1. Referens från nyanlagd låg buskyta mot trafikerad gata i Norrköping, där grönremsan ger ett visuellt avstånd till körbanan. Hertig Karls allé har en motsvarande situation, där det är angeläget att smalna av gaturummet med hjälp av sidoplanteringar.

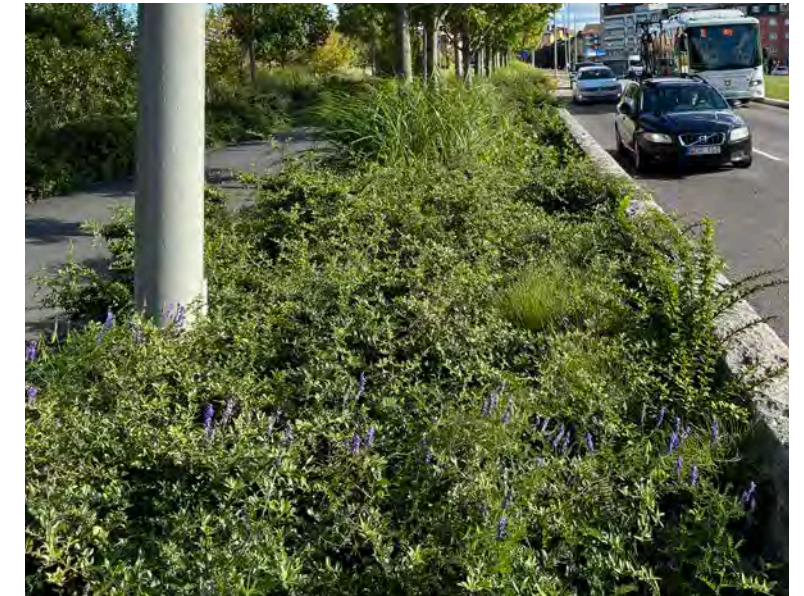


Bild 2. Samma grönremsa i Norrköping, men som även visar hur planteringen fungerar som en yttre ram till parken på andra sidan av cykelbanan. En granitmur kan övervägas även mot körbanan.

Gatuträd

En variation av arter väljs av flera anledningar: Ökad biologisk mångfald, ökad blomningstid, ökad resiliens samt möjlighet till att ståndortsanpassa artvalen längs med gatan vilket skapar en säkrare utveckling av trädens överlevnad och möjlighet till att utvecklas optimalt.

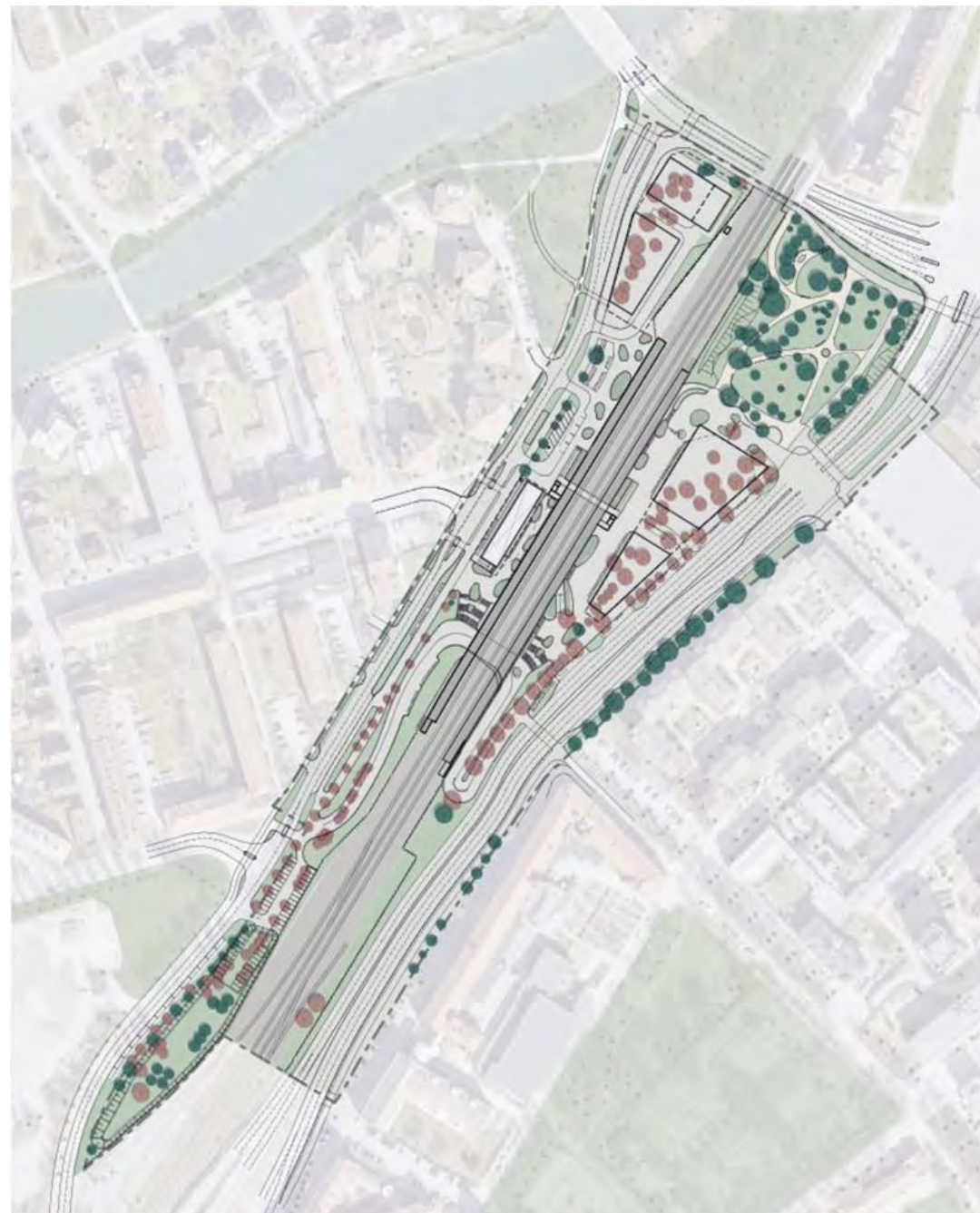
Träd är en tillgång i gaturummet

Förutom att träden ger grönska fungerar de som rumsdelare, skyddar mot rörlig trafik, ger skugga samt stärker gatans identitet. Här bör nya arter väljas eller med en mix av flera arter. Den tillförda grönskan utmed Svartå Bangatas västra sida ska med gatuträden i gräs skänka rytm i gaturummet, men också samspela med befintlig parkmark, låta denna titta fram i gaturummet, där det redan finns stora solitära träd som blickfång.

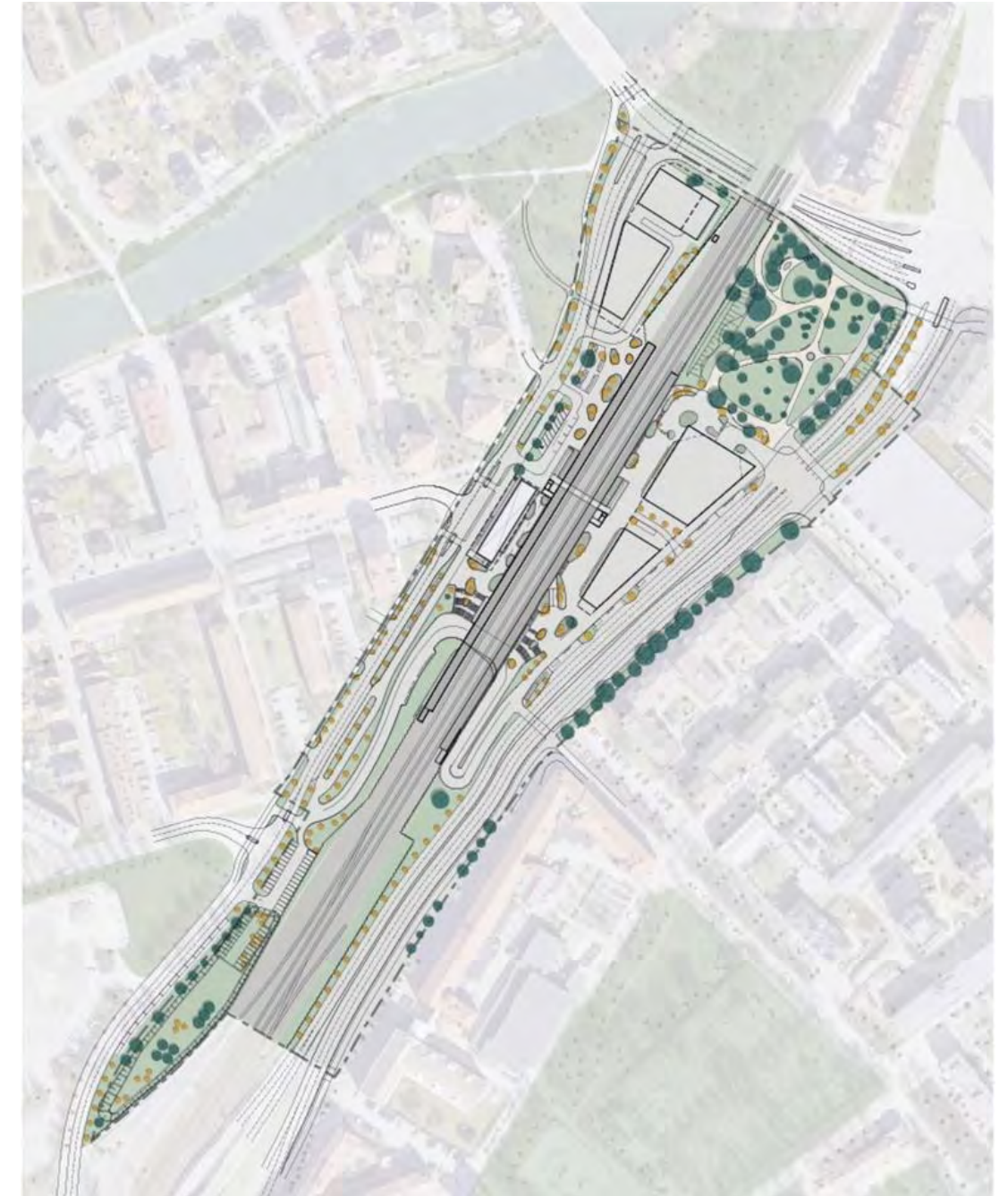
Utmed vissa gatusträckor, både längs Östra Bangatan och Svartå Bangata, utgår dagens trädrader helt p.g.a. den nya gatusektionen. Samtidigt, tillskapas bredare gröna zoner utmed gatorna, där nya möjligheter ges till att öka gröna inslag. Här planteras nya trädrader som ersättning för de gamla.

Som tidigare har nämnts, avser kommunen även att ersätta träd på annan plats i enlighet med gällande trädpolicy.

-  Ca 120 Bevarade träd
-  Ca 270 Borttagna träd
-  Ca 200 Nyplanterade träd inom området



Analysdiagram Bevarade träd samt borttagna träd



Analysdiagram Bevarade träd samt nyplanterade träd

Bildkällor

Samtliga bilder och illustrationer är producerade av Örebro Kommun eller Tengbom om inget annat anges.

Bilder sida 39:

Bild 2- Källa: Gestaltning: MASU Planning. Foto: Kristine Autzen. Används med tillstånd för detta projekt.
Bild 3: Källa: Gestaltning: MASU Planning. Foto: Kristine Autzen. Används med tillstånd för detta projekt.

Bilder sida 40:

Bild 3: Källa: BD Landscape Architects and Jack Hobhouse

Bilder sida 41:

Bild 3:Källa So-LA
Bild 4: Källa: Sörmlands museum, ccBy.
Bild 5: Källa: Örebro läns museum, web.
Bild 6:Källa: Örebro läns museum.

Bilder sida 45:

Bild 2. Källa: Foto: Jeroen Musch
Bild 3. © Streetlife
Bild 4. © 2026 Bart Ros/ project BoschSlabbers Landscape & Urban Design. Deventer, The Netherlands

Bilder sida 46:

Bild 1: Streetlife
Bild 2: Karavan

Bilder sida 47:

Bild 2: Hitsa
Bild 3: Hitsa

Bilder sida 48:

Bild 2: Källa: Gestaltning: MASU Planning. Foto: Kristine Autzen. Används med tillstånd för detta projekt.
Bild 3: MASU Planning

Bilder sida 51:

Bild 2:Bild naturstenskompianiet

Bilder sida 54:

Bild 2: Trädgårdsföreningen, Göteborg. Web.
Bild 7: Källa: Jeroen Musch

Bilder sida 57:

Bild 4: Källa: WRS

Bilder sida 58:

Bild 2. Källa: Bara Mineraler.

Sidan 60

Bild 2. Källa: Bara Mineraler.

Sidan 62

Bild 1. Källa: Bara Mineraler.

Örebro dagvatten DP

Dagvatten- och skyfallsutredning för DP Nicolai 3:306 m.fl
Örebro

Rapport
12805455-02

2026-02-11



ÖREBRO



Örebro dagvatten DP

Dagvatten- och skyfallsutredning för DP Nicolai 3:306 m.fl Örebro

Figur på framsida hämtad från Örebro kommuns hemsida (utförd av CF Möller).

Rapport
12805455-02

Förberedd för: Örebro kommun
Representerad av Jenny Källmén och Philip Cedergren

Kontaktperson	Kajsa Parpis
Projektansvarig:	Kajsa Parpis
Kvalitetsansvarig	Mikael Duner
Författare:	Alicia Coops
Projekt No.:	12805633
Datum för godkännande	2026-02-11
Revision:	Slutversion
Klassifikation:	Öppen
Filnamn	Dagvatten-och-skyfallsutredning-DP Nicolai

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	1
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte	1
2	Förutsättningar	2
2.1	Erhållet underlag	2
2.2	Planerat förslag.....	3
2.3	Riktlinjer och förutsättningar för dagvattenhantering	5
2.3.1	Örebro kommuns dagvattenstrategi	5
2.3.2	Dimensioneringsförutsättningar	6
2.4	Hantering av översvämning.....	7
3	Befintliga förhållanden.....	8
3.1	Områdesbeskrivning	8
3.1.1	Pågående detaljplanarbete i närheten	10
3.2	Anslutning till dagvatten.....	10
3.3	Markförutsättningar	12
3.3.1	Topologi	12
3.3.2	Geologiska/hydrogeologiska förutsättningar	13
3.4	Recipient och miljö kvalitetsnormer	14
3.4.1	Ytvatten.....	15
3.4.2	Grundvatten.....	15
3.4.3	Markavvattningsföretag och vattendomar	16
3.5	Naturvärdesobjekt	16
3.6	Övrig infrastruktur inom fastigheten	16
3.7	Avrinningsområden, avvattningsvägar och instängda områden.....	17
3.8	Höga vattennivåer i Svartån	18
4	Dagvattenlösning	20
4.1	Dagvattenflöden och fördröjningsbehov.....	20
4.1.1	Beräknade dagvattenflöden	21
4.1.2	Fördröjning av dagvatten.....	25
4.2	Föroreningar	26
4.2.1	Föroreningsberäkningar	26
5	Lösningförslag dagvatten	29
5.1	Avgränsningar.....	29
5.2	Föreslagen dagvattenhantering.....	29
5.3	Dagvattenanläggningar	32
5.3.1	Avsättningsmagasin	32
5.3.2	Regnbäddar	33
5.3.3	Vegetationsklädda tak - alternativ till upphöjda regnbäddar intill fasad.....	35
5.3.4	BlåGrönaGrå (BGG) system	36
5.3.5	Skyfallsyta.....	39
5.4	Reningseffekt.....	39
6	Skyfall	42
6.1	Modellbeskrivning	42
6.2	Befintlig situation	42
6.3	Planerad exploatering	46
6.4	Alternativ för hantering av skyfall på Svartå Bangata	49

6.4.1	Alternativ 1: Torrdamm	49
6.4.2	Alternativ 2: Skyfallsled	50
6.5	Alternativ för hantering av skyfall på Östra Bangatan.....	51
6.6	Analys av skyfallssituationen enligt föreslagna åtgärder	52
6.6.1	Jämförelse befintlig och planerad situation	55
6.7	Diskussion av skyfallshantering	59
7	Slutsats	60
8	Referenser	62
Bilaga A Fördröjningsberäkningar - specifik magasinsvolym.....		64
Bilaga B Föroreningsberäkningar		69
Bilaga C Modelldokumentation skyfall		70
Bilaga C.1	Markavrinningsmodell	70
Bilaga C.2	Regn	70
Bilaga C.3	Infiltration	71
Bilaga C.4	Råhet	71
Bilaga C.5	Topografi	72
Bilaga C.5.1	Planerad situation	72

1 Inledning

Örebro kommun arbetar med att ta fram en ny detaljplan för området kring Södra Station i centrala Örebro. Planområdet utgörs redan idag av ett spårområde med tillhörande bangård, parkeringsplatser och grönområden. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utveckling av området och dess funktion som järnvägsstation samt att utveckla området med ny bebyggelse i form av kontor, verksamheter, nya infrastrukturkopplingar och utveckla grönytor.

1.1 Bakgrund

Att ha tillgång till rent och friskt vatten tas för givet av en stor del av Sveriges befolkning. Industrialiseringen och urbaniseringen har dock under flera generationer lett till ökade utsläpp av föroreningar i och modifiering av våra naturliga vatten. Detta sker överallt i världen och på många håll tas olika initiativ för att skydda vår viktigaste tillgång – vattnet. År 2000 antogs EU:s vattendirektiv (ramdirektiv 2000/60/EG) som ska säkra en god vattenkvalitet i europeiska vatten. I Sverige jobbar vattenmyndigheten med miljökvalitetsnormer som syftar till att säkra Sveriges vattenkvalitet i ytvatten (sjöar, vattendrag och kustvatten) och grundvatten.

Översvämningar sker redan idag men är ett hot som förväntas bli allt vanligare i ett förändrat klimat. Klimatförändringarna medför större översvänningsrisker till följd av ökad frekvens och intensitet av skyfall, högre flöden i vattendrag och stigande vattennivåer. I det aktuella planområdet är det skyfall och höga flöden i Svartån som pekas ut som översvänningsriskerna. Det är svårt att förutsäga var och när ett skyfall kommer inträffa, liksom dess varaktighet och intensitet. I samband med att urbana områden växer och utvecklas är det viktigt att ha en bild av hur översvämningssituationen i ett område ser ut och hur den påverkas av planerade förändringar. Den fysiska bebyggelsen behöver därför säkerställa att hänsyn till de pågående klimatförändringarna genom höjdsättning och riskreducerande åtgärder upprättas för att minska påverkan på bebyggelsen.

1.2 Syfte

Syftet med föreliggande utredning är att kartlägga hur dagvattenbelastningen och skyfallssituationen ser ut idag samt försäkra sig om att den inte förvärras vid planerad situation. Detaljplanen har tidigare varit på samråd under 2019 men har tills 2024 varit pausad. Under detaljplanens samråd påtalade Länsstyrelsen behovet av en fördjupad analys och utredning av översvänningsrisken inom planområdet samt de potentiella konsekvenser detta kan medföra. Planområdet ligger i närheten av Svartån och ligger inom det område som riskeras att översvämmas vid beräknat högsta flöde (BHF) för ån.

DHI Sverige AB har fått i uppdrag av Örebro kommun att ta fram en dagvattenutredning för det område som omfattas av den nya detaljplanen. I föreliggande rapport presenteras krav på dagvatten- och skyfallshantering tillsammans med befintlig och planerad situation i området med avseende på detta. Förslag på hantering av dagvatten och skyfall redovisas.

2 Förutsättningar

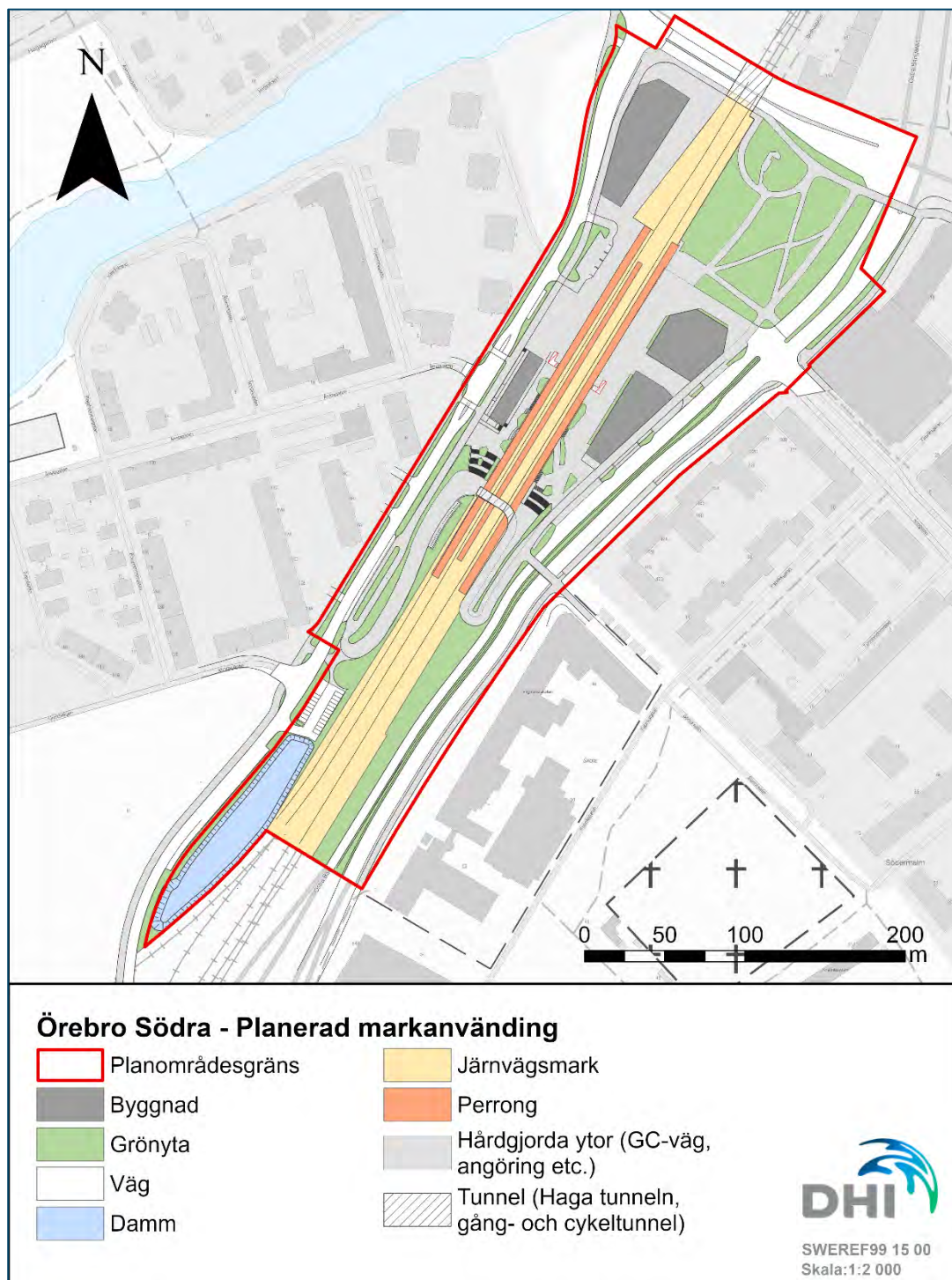
2.1 Erhållet underlag

De underlag som ligger till grund för arbetet presenteras Tabell 2-1.

Tabell 2-1 Lista över underlag som ligger till grund för utredningen.

Underlag	Från	Filtyp	Datum
Plankarta – Nikolai 3_306	Örebro kommun	Pdf/DWG	2026-01-30
Uppdragsbeskrivning dagvattenutredning – Nikolai 3_306 – Södra station	Örebro kommun	Word	2025-03-10
Yttrande från länsstyrelsen Örebro län	Länsstyrelsen Örebro län	Pdf	2019-12-05
Yttrande från Trafikverket	Trafikverket	Pdf	2019-12-02
Översiktlig miljöteknisk markundersökning – Södra station, Örebro	Structur	Pdf	2017-06-08
Markteknisk undersökningsrapport – Södra stationsområdet, Örebro	Ramboll	Pdf	2016-08-29
Bilaga 5 – PM dagvatten, VAP Målaren 17	VAP	Pdf	2019-01-25
Ny sidoplattform Trafikverket 2025-09-04 191391-11-160_101 191391-11-160_102 191391-11-160_103 2025-06-19 Plattform M-31-S-001	Örebro kommun	dwg	2025-09-04
Södra Station översikt (trafik)	Örebro kommun	pdf	2025-08-12
Typsektioner till dagvattenutredning (typsektioner Östra Bangatan och Svartå Bangata)	Örebro kommun	ppt	2025-04-23
L10-01-01_gällande_HSB (Placering av huskroppar Målaren 17)	HSB	pdf	2025-05-03
Ledningsunderlag – säkerhetsavstånd	Örebro kommun Vatten & Avlopp	dwg	2025-12-01
Gestaltningssprogram Tengbom Örebro_Södra_260130	Tengbom	dwg	2026-01-30

Områdets utformning är inte fastställd och flera underlag har nyttjats för att beskriva den planerade byggnationen av området. Uppdateringen av planens utformning sker parallellt med dagvattenutredningen där bland annat landskapsarkitekter och trafikplanerare inkluderas. I den aktuella utredningen har markanvändningen för planerad situation, enligt illustrerat i Figur 2-2, använts.



Figur 2-2 Illustration av planerad markanvändning, illustration baserad på gestaltningsprogram (Tengbom) DWG: Örebro_Södra_260130).

2.3 Riktlinjer och förutsättningar för dagvattenhantering

2.3.1 Örebro kommuns dagvattenstrategi

Örebro kommuns dagvattenstrategi antogs våren 2005 av Tekniska nämnden och Programnämnd Samhällsbyggnad. Nedan listas övergripande principer för dagvattenstrategin.

Grunden i synsättet för dagvattenhanteringen är att:

- Tillförseln av föroreningar till dagvattnet ska begränsas så långt som möjligt.
- Förorenat dagvatten inte ska blandas med dagvatten med låga föroreningshalter.
- Stadsbyggandet ska ske så att den naturliga vattenbalansen påverkas så lite som möjligt.
- Endast dagvatten med låga föroreningshalter får ledas direkt till en recipient.
- Dagvattnet ska användas som en positiv resurs i staden genom att synliggöras för att öka de pedagogiska och estetiska värdena sam öka värdet för naturområden.

Rening/behandling av dagvatten

Det är endast dagvatten med låga föroreningshalter som får ledas direkt till en recipient.

- Dagvatten med måttliga/höga föroreningshalter ska genomgå någon form av rening innan det ansluts till kommunal dagvattenledning eller släpps till recipient.
- Förorenat dagvatten ska i första hand renas lokalt inom den fastighet där det uppkommit.
- Förorenat dagvatten som inte kan renas lokalt ska renas i en gemensam dagvattenreningsanläggning.
- Infiltration av dagvatten bör användas i så stor utsträckning som möjligt. Infiltration av förorenat dagvatten får emellertid inte tillämpas inom känsliga områden, exempelvis vattenskyddsområden. Infiltration får likaså ej tillämpas då det finns risk att föroreningar i marken kommer i rörelse och sprids till omgivningarna.

Klassning av dagvatten

Vidare klassas dagvattnets föroreningsgrad utifrån typ av markanvändning. Aktuell detaljplan klassas som markanvändningskategori *kontorsområden, mindre parkeringsplatser, lokalgator* och föroreningsgrad *måttlig till hög*. Föroreningar och risker som kan beskrivs förknippade med den aktuella markanvändningen är:

"Läckage av oljor, bensin och metaller från fordon uppställda på hårdgjorda parkeringsytor kan ge betydande föroreningsmängder till dagvattnet. Ett annat problem med stora hårdgjorda ytor är att de ger ett stort dagvattenflöde vid kraftiga regn." (Dagvattenstrategi Örebro kommun, s 11).

Dagvattenhantering

Inom den aktuella planen föreslås ett antal olika markanvändningar att upprättas. Varav hanteringen av dagvatten från dessa kan utformas på olika sätt.

För *Måttligt trafikerade vägar, lokalgator* beskrivs följande dagvattenhantering:

- Vid en trafikmängd på mindre än 5 000 fordon/dygn (ÅDT) måste dagvattenhanteringen bedömas från fall till fall. I många fall är det fullgott att rena dagvattnet enbart genom infiltration i dikesslänter. Svackdiken kan även fungera som utjämningsmagasin innan avledning sker till recipient.

För *Starkt trafikerade vägar* beskrivs följande dagvattenhantering:

- Vägdagvatten från starkt trafikerade ytor innehåller så mycket föroreningar att det är nödvändigt att rena vattnet innan det släpps ut till recipienten. För en trafikyta med trafikmängd större än ca 5 000 fordon/dygn (ÅDT) är det miljömässigt motiverat att vid nybyggnad, om möjligt även vid ombyggnad, anordna rening av dagvattnet.
- Eftersom en stor del av föroreningarna är partikelbundna kan de avskiljas med antingen sedimentering eller filtrering. Lämpliga anläggningar kan vara avsättningsmagasin, oljeavskiljare, perkolationsanläggningar eller fördröjningsmagasin. Det är här viktigt att beakta

att dagvattnet är starkt förorenat och att anläggningarna bör utformas så att spridning av föroreningar i mark och vatten förhindras.

- Vid nybyggnation/ombyggnad av vägar ska åtgärder vidtas för att reducera riskerna för och konsekvenserna av olyckor med farligt gods. Allvarliga konsekvenser kan minskas genom val av transportväg, transportsätt och tidpunkt för transport. Dagvattenanläggningar utformas så att utsläpp vid eventuella olyckor lätt kan fångas upp och tas omhand

För *Parkeringsytor* beskrivs följande dagvattenhantering:

- Lättare oljefraktioner som bensin kan efterhand gå i lösning och kan därmed inte avskiljas i oljeavskiljare eller dammar. Det är därför viktigt att försöka skilja ur dessa lättare oljefraktioner i närheten av källan. Dagvatten från högfrekventerade och/eller stora parkeringsytor samt parkeringshus ska genomgå rening, exempelvis genom en slam- och oljeavskiljare. Dagvatten från mindre parkeringsytor kan omhändertas genom att vattnet från den hårdgjorda ytan avleds mot gräsytor runt parkeringsytan. Alternativt kan rening ske i singelförsedda skåldiken eller genom direkt infiltration under parkeringsytan. Dagvattenbrunnar och kantsten bör undvikas vid den hårdgjorda ytan.

2.3.2 Dimensioneringsförutsättningar

I Svenskt vattens publikation P110 *Avledning av dag- drän- och spillvatten* (Svenskt Vatten, 2016) beskrivs de funktionskrav som används som branschstandard för nya dagvattensystem. Enligt P110 ska även tillkommande dagvattensystem ha samma funktionskrav som nya system vilket medför att tillkommande system behöver ta mer ytor i anspråk än tidigare. Dessutom måste planering ske för framtida klimatförändringar eftersom nederbörden och därmed belastningen på dagvattensystemen förväntas öka. Aktuell detaljplan är beläget i ett område som klassas som *centrum- och affärsområde* och dagvattensystemet dimensioneras därför så att det kan hantera ett 30-årsregn utan att marköversvämning uppstår. Klimatfaktor 1,25 appliceras på beräkningar för framtida situation för att ta höjd för ett mer nederbördsintensivt klimat i framtiden.

Tabell 2-2 Minimikrav för återkomsttider för regn vid dimensionering av nya dagvattensystem enligt P110 (Svenskt Vatten, 2016).

Nya duplikatsystem	Återkomsttid för regn vid fylld ledning (VA-huvudmannens ansvar)	Återkomsttid för trycklinje i marknivå (VA-huvudmannens ansvar)	Återkomsttid för marköversvämning med skador
Gles bostadsbebyggelse	2 år	10 år	>100 år
Tät bostadsbebyggelse	5 år	20 år	>100 år
Centrum- och affärsområde	10 år	30 år	>100 år

2.4 Hantering av översvämning

Översvämningar inom planområdet riskerar att uppstå från både skyfall och från höga flöden i Svartån. I utredningen har en analys utförts och syftar till att avgöra planens lämplighet enligt med PBL:s lagkrav kopplade till risk för liv och hälsa, skyfallskarteringen är gjord enligt MSB:s vägledning för skyfallskartering.

Hänsyn har även tagits från kommunala riktlinjer:

Skydda bebyggelse och infrastruktur

Ny bebyggelse och infrastruktur ska inom ramen för planläggning skyddas från översvämningar som riskerar liv, stora ekonomiska värden eller störningar på samhällsviktig verksamhet. Ny bebyggelse och infrastruktur ska klara ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,25.

Samhällsviktig verksamhet ska lokaliseras över en nivå för beräknat högsta flöde (BHF).

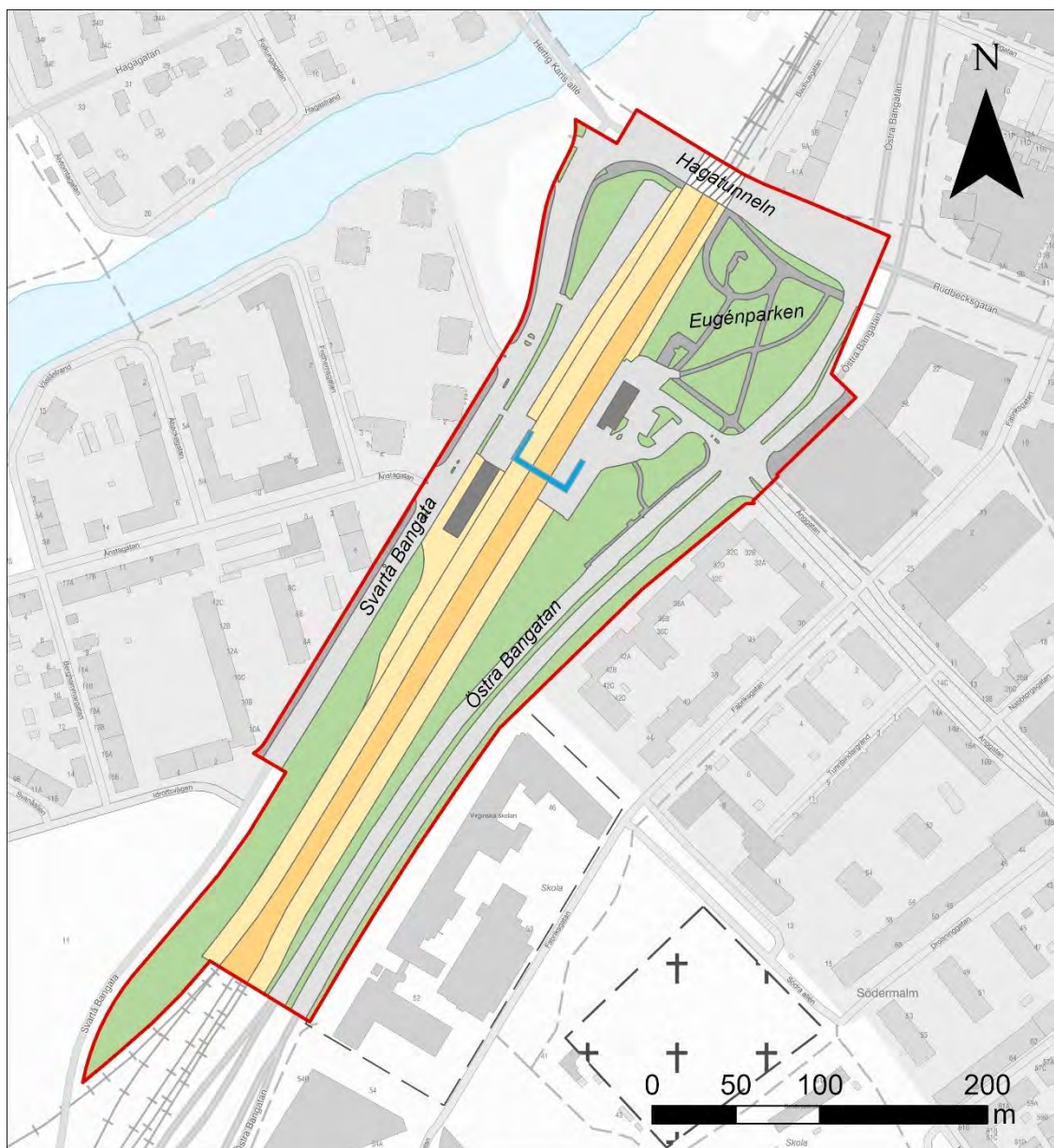
3 Befintliga förhållanden

3.1 Områdesbeskrivning

Planområdet omfattar fastigheten Nicolai 3:306 med flera och är cirka 8,3 hektar stort. Det inkluderar järnvägsstationen Örebro södra med tillhörande stationsområde samt omgivande park- och vägområden, bland annat Östra Bangatan och Svartåbangata, se Figur 3-1 och Figur 3-2. Marken inom planområdet är delvis exploaterad och hårdgjord, men inslag av grönytor förekommer. I den nordöstra delen finns en större park och området i sydvästra delen av planområdet rymmer även varierande grönområden.



Figur 3-1 Översiktlig bild av planområdet vid befintlig situation.



Örebro Södra – Befintlig markanvändning

 Planområdesgräns	 Gång- och cykelbana
 Hårdgjordyta (väg, parkering & perrongsområde)	 Grönområde
 Banområde (järnvägsområde)	 Järnväg
 Byggnad	 Tunnel
	 Gångbro

Figur 3-2 Klassning av markanvändningen vid befintlig situation.

3.1.1 Pågående detaljplanarbete i närheten

Sydöst om planområdet ligger fastigheten Målaren 17. Mellan 1968 och 2015 har tryckeriverksamheter pågått inom fastigheten men idag är samtliga byggnader rivna. Det pågår ett detaljplanarbete för fastigheten där syftet är att möjliggöra ny bebyggelse i form av bostäder, centrumanvändning kontor och skola. Ombyggnationen av fastigheten innebär att flertal huskroppar med tillhörande infrastruktur, vägar och grönytor planeras inom fastigheten. I Figur 3-3 presenteras Målaren 17 geografiska läge tillsammans med den planerade utformningen av planen.

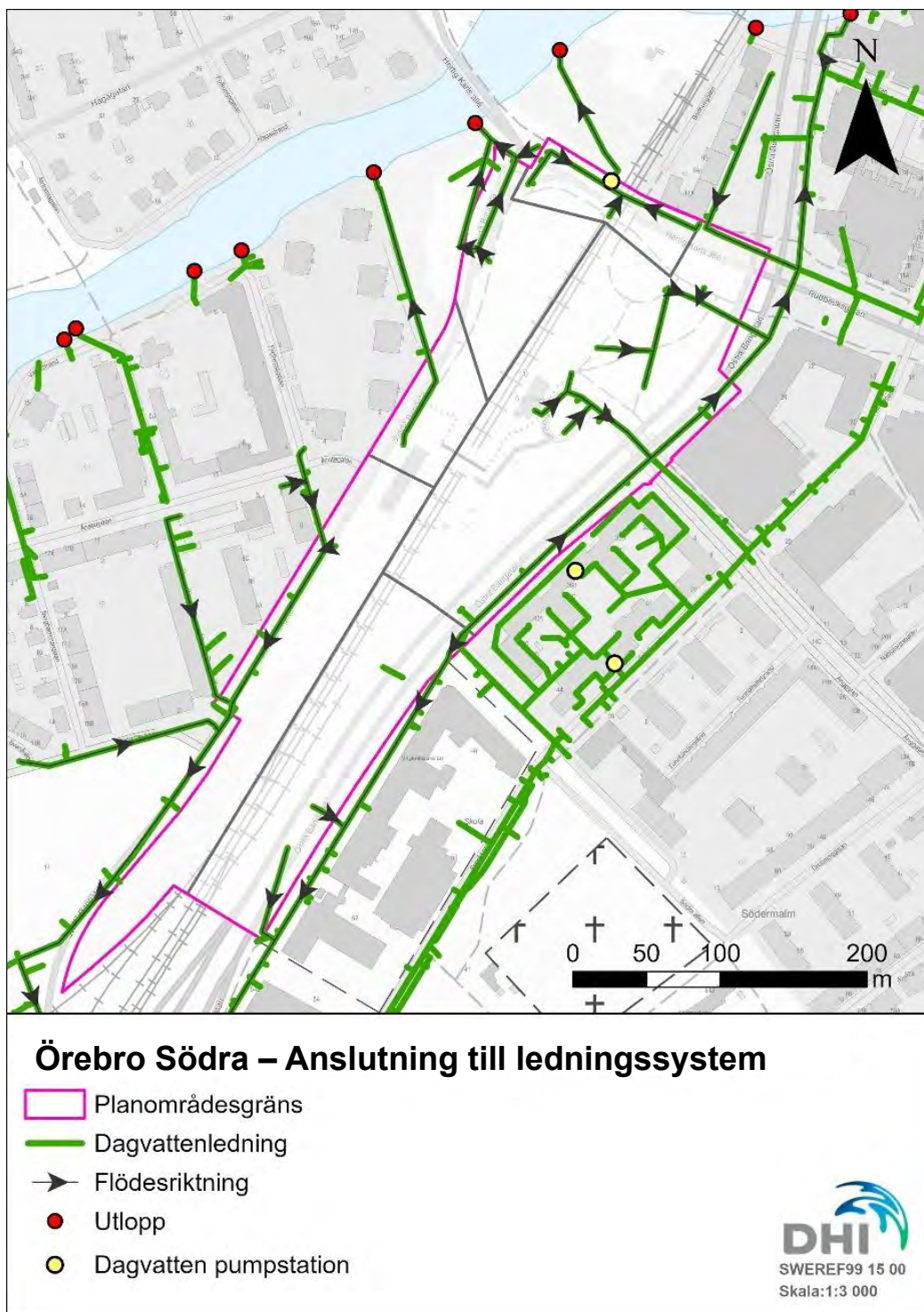


Figur 3-3 Detaljplanområde Målaren 17.

3.2 Anslutning till dagvatten

Planområdet är anslutet till det kommunala ledningsnätet och innefattas inom verksamhetsområdet för dagvatten. Idag finns det två fastigheter inom planområdet, stationshuset och godsmagasinet, som är anslutna till det kommunala ledningsnätet. I framtiden kommer ledningsserviserna att justeras för att ansluta de nya tilltänkte fastigheterna inom området och innefattas i verksamhetsområdet. Planområdet har ett flertal anslutningar till det kommunala ledningsnätet, se Figur 3-4. Ett antal av anslutningarna leder dagvattnet direkt till Svartån exempelvis i Hagatunneln där två pumpar är installerade som pumpar vattnet från tunneln till Svartån. Delar av planområdet avleds söder ut och inte till Svartån. Vattnet från dessa områden avleds till Bygärdesbäcken och passerar Skebäcksdamm innan det avleds till recipienten.

Trafikverket är ägare av järnvägsanläggningen och ansvarar för dess avvattning. I den genomförda utredningen har ingen information erhållits om hur avvattningen av järnvägen är utformad eller fungerar. Därmed är systemets utformning och funktion inte fastställd. Det finns en möjlighet att järnvägen har anslutningar till det kommunala ledningsnätet, men var dessa anslutningar i så fall är belägna har inte kunnat verifieras.



Figur 3-4 Dagvattenledningar inom och i närheten av planområdet. Gröna linjer illustrerar dagvattenledning och pilar illustrerar flödesriktningen i systemet baserat på vattengångnivån.

3.3 Markförutsättningar

3.3.1 Topologi

Området är beläget i en flack terräng. Marknivåerna inom planområdet skiljer sig relativt lite och varierar mellan +27,9 m och +29,1 m. I Figur 3-5 redovisas höjdförhållanden i området.



Figur 3-5 Marknivåer (+m) inom och i närheten av planområdet.

3.3.2 Geologiska/hydrogeologiska förutsättningar

I Figur 3-6 visas en översikt av jordarterna inom och i närheten av planområdet. Underlaget är hämtat från SGU:s jordartskarta. Inom planområdet förekommer främst postglacial lera och fyllning. Enligt en markmiljöundersökning (MUR) utförd av Structor (Structor Miljöteknik AB, 2016) består det övre markskiktet inom spår- och bangårdsområdena av makadam. Dessa fyllnadsmassor illustreras inte i SGU:s karta, utan har fastställts genom den undersökning som Structor genomfört.

Enligt SGU:s bedömning av genomsläppligheten i området medför postglacial lera en låg genomsläpplighet medan fyllning har en hög genomsläpplighet. Generellt bedöms planområdet ha en låg infiltrationsmöjlighet.



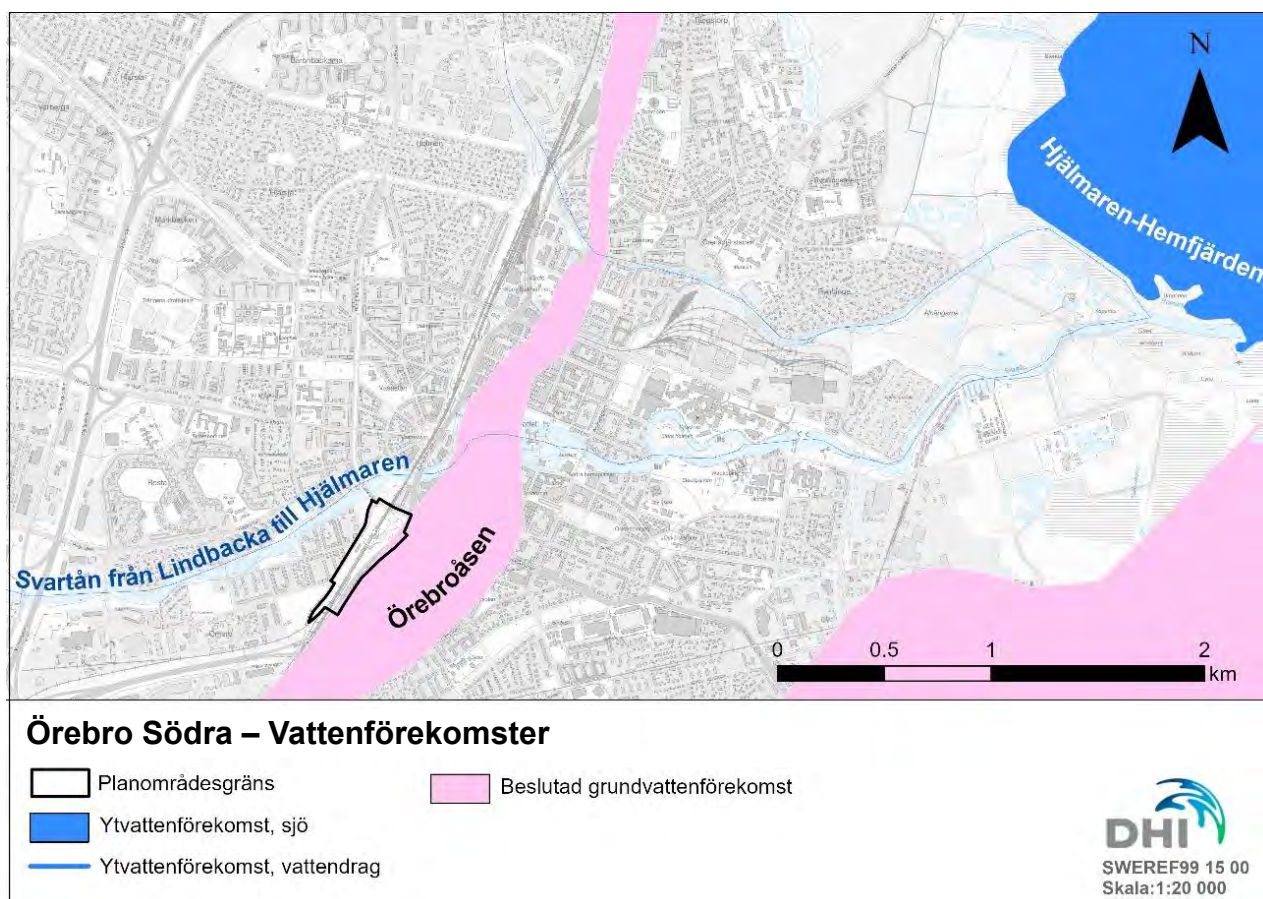
Figur 3-6 Förekommande jordarter inom och i närheten av planområdet. Underlag hämtat från SGU (jordarter 1:25 000 - 1: 100 000).

Enligt den översiktliga markmiljöundersökningen (MUR) utförd av Struktur har föroreningar i marken påvisats. Enligt rapporten har kraftigt förhöjda metallhalter uppmäts i det övre markskiktet i planområdets sydöstra del. Enligt rapporten bedöms de aktuella halterna för koppar, bly och zink överstiga haltgränsen för farligt avfall. Trots detta bedöms undersökningsområdet ha generellt låga halter av föroreningar och spridningsrisken bedöms till låg.

Under år 2016 genomförde Ramboll en geoteknisk undersökning av området. Två grundvattenrör installerades inom området, ett i planområdets nordvästra del i närheten av Hagatunneln och en i planområdets sydöstra del i närheten av Östra Bangatan. I planområdets nordvästra del uppmättes grundvattennivåerna till 6,1 m under marknivån (+21,9 m) och i planområdets sydöstra del uppmättes grundvattennivån 2,5 m under marknivån (+25,9 m).

3.4 Recipient och miljö kvalitetsnormer

I följande avsnitt presenteras de vattenförekomster som planområdet bedöms påverka. Detaljplanområdet ligger inom avrinningsområde för yt- och grundvattenförekomster, se Figur 3-7. Både ytvatten- och grundvattenförekomster omfattas av miljö kvalitetsnormer (MKN) som är en bestämmelse om kvaliteten om vatten. Syftet med normen är att säkra Sveriges vattenkvalitet vilket innebär bland annat att verksamhetsutövare inte får försämrata vattnets status eller äventyra dess MKN.



Figur 3-7 Planområdets geografiska läge i relation till närliggande vattenförekomster.

3.4.1 Ytvatten

Detaljplanområdet ligger inom avrinningsområdet för vattenförekomsten Svartån från Lindbacka till Hjälmarén¹ som är belägen ca 100 meter från planområdets nordvästra del. Svartån mynnar därefter ut i vattenförekomsten Hjälmarén-Hemfjärden². Den övergripande statusklassningen av de två vattenförekomsterna presenteras i Tabell 3-1 nedan.

Hjälmarén-Hemfjärden är påverkad av övergödning, vilket återspeglas i status för näringsämnen som bedömts som otillfredsställande. Ammoniak är ett särskilt förorenande ämne med måttlig status. Kraftigt förhöjda ammoniumhalter från tillflödet från Svartån kan vid högt pH-värde och höga temperaturer innebära att ammonium omvandlas till ammoniak som är mycket giftigt för fisk. Vattenförekomstens ekologiska status är dålig och den uppnår ej god kemisk status.

Svartån från Lindbacka till Hjälmarén är påverkad av övergödning, vandringshinder, kanalisering och reglering av vattendraget. Klassningen av dessa parametrar, samt fisk, är avgörande för bedömningen otillfredsställande ekologisk status samt att vattendraget ej uppnår god kemisk status.

Tabell 3-1 Miljökvalitetsnormer och statusklassning för vattenförekomsten Svartån och Hjälmarén-Hemfjärden enligt beslutad förvaltningscykel 3 (2017–2021).

	Status		Kvalitetskrav	
	Svartån	Hjälmarén-Hemfjärden	Svartån	Hjälmarén-Hemfjärden
Ekologisk status	Otillfredsställande	Dålig	God ekologisk status 2045	God ekologisk status 2033
Kemisk status	Uppnår ej god	Uppnår ej god	God kemisk ytvattenstatus	God kemisk ytvattenstatus

Utppekade, betydande, påverkanskällor för vattenförekomsterna Svartån och Hjälmarén som bedöms beröra kvaliteten på vattnet presenteras nedan. Skebäcks reningsverk kan vara en källa till de ökade mängderna ammoniak som ibland belastar vattenförekomsterna.

Punktkällor: Reningsverk - Skebäcks avloppsreningsverk.

Diffusa källor: Urban markanvändning, jordbruk, transport och infrastruktur, enskilda avlopp, atmosfärisk deposition.

3.4.2 Grundvatten

Detaljplanområdet inom avrinningsområdet för grundvattenförekomsten Örebroåsen. Enligt VISS underlag har Örebroåsen³ god kvantitativ status med utmärkta uttagsmöjligheter varav 25–125 l/s kan tas ut från magasinet. Den kemiska statusen är även bedömd god enligt VISS underlag.

¹ Svartån från Lindbacka till Hjälmarén, VISS EU_CD: SE657201-146445

² Hjälmarén-Hemfjärden, VISS EU_CD: SE657325-147381

³ Örebroåsen, Örebroområdet, VISS EU_CD: SE657184-146519

3.4.3 Markavvattningsföretag och vattendomar

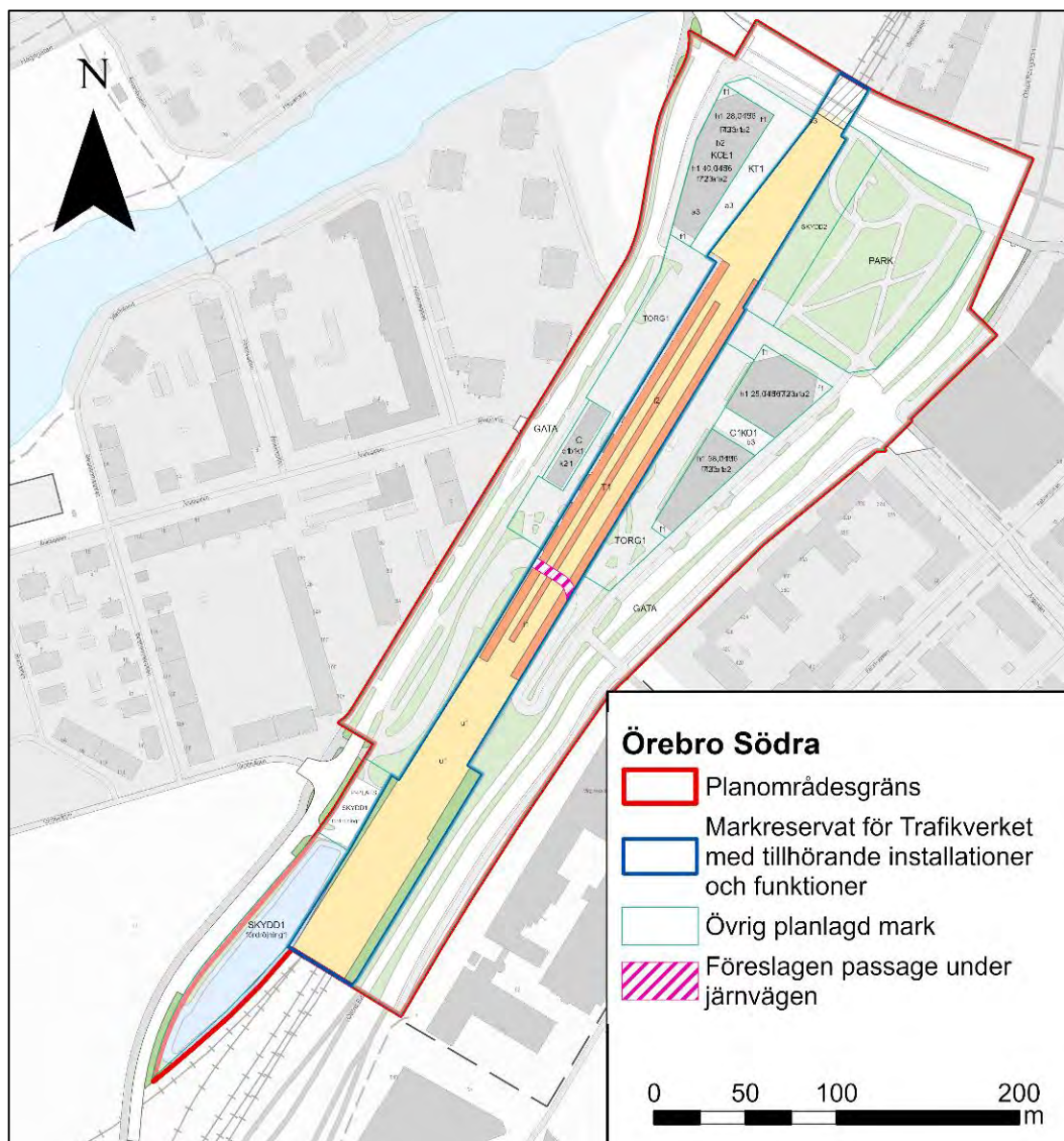
Dagvattnet från området avleds idag och föreslås att fortsatt avledas till Svartån. Inga diktningföretag finns enligt Länsstyrelsens databas nedströms planområdet. Baserat på de topografiska förutsättningarna samt den tilltänka avledningen av dagvattnet bedöms planområdet inte medför en påverkan på något båtnadsområde.

3.5 Naturvärdesobjekt

Detaljplanen påverkas inte av Natura 2000 eller andra nationella skyddsformer (som exempelvis naturreservat, kulturresevat eller vattenskyddsområde).

3.6 Övrig infrastruktur inom fastigheten

Inom planområdet ligger Trafikverkets järnväg med tillhörande infrastruktur. Örebro kommun, Trafikverket och Region Örebro län samarbetar för att utveckla området kring Örebro södra och skapa en säker, attraktiv och urban pendelstation. Under hösten 2025 påbörjade Trafikverket arbetet med en ny plattformslösning, vilket bland annat innefattar en ny sidoplattform på den västra sidan av stationen. Det pågår även ett gemensamt arbete mellan kommunen och Trafikverket för att möjliggöra en ny gång- och cykelpassage under järnvägen inom ramen för projektet och kommande detaljplan. Denna passage är dock ännu inte beslutad, men utgör en viktig del av utvecklingsinriktningen för området. I Figur 3-8 presenteras Trafikverkets markreservat tillsammans med föreslagen järnvägstunnel.

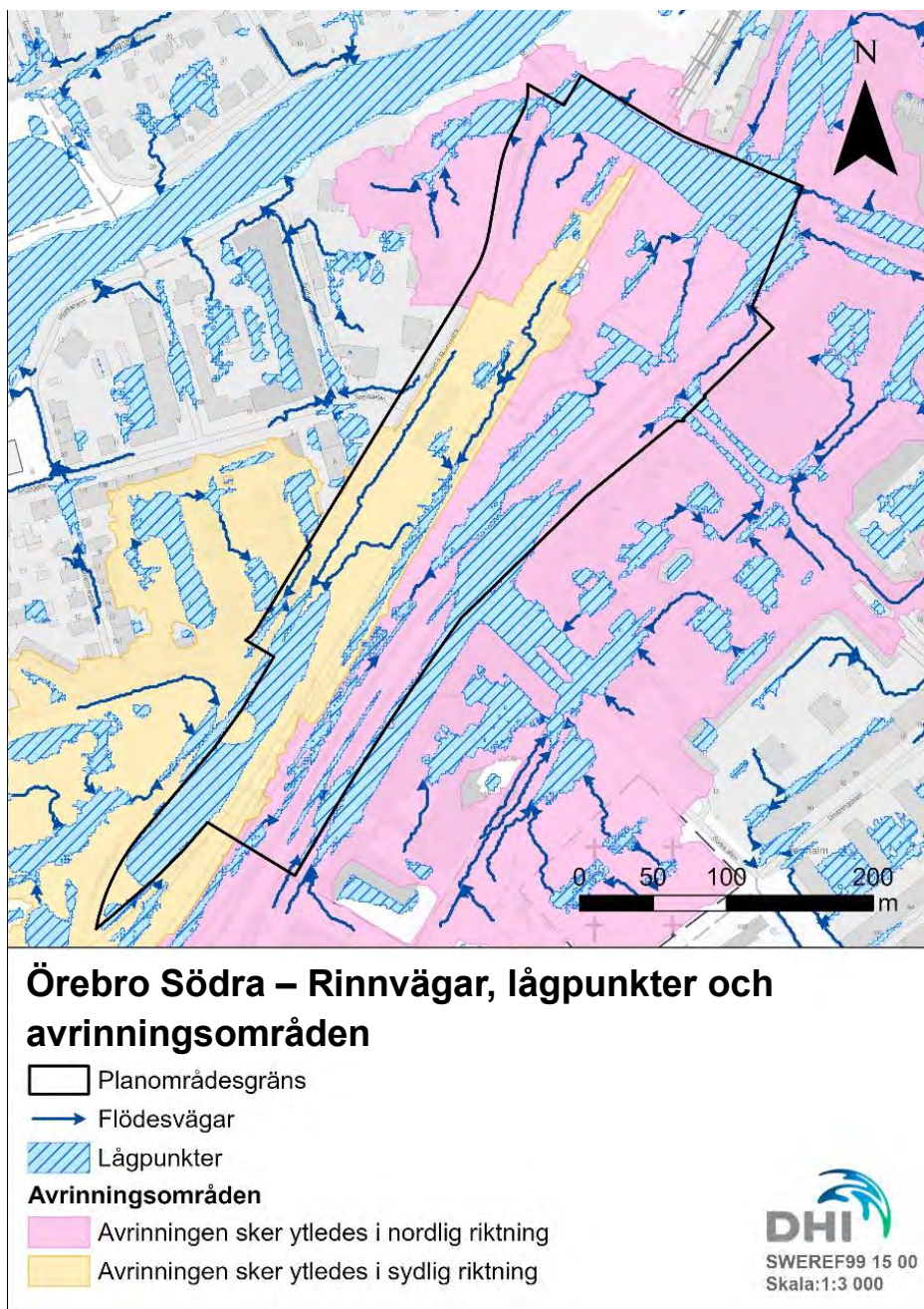


Figur 3-8 Markreservat för Trafikverkets anläggning med tillhörande installationer och funktioner. I karta illustreras även den planerade GC-tunneln.

3.7 Avrinningsområden, avvattningsvägar och instängda områden.

Analys av avrinningsområden, rinnvägar och instängda områden har utförts i SCLAGO Live. Analysen syftar till att ge en initial bild av avvattningsförutsättningarna av området med hänsyn till de befintliga markhöjdförutsättningarna.

Planområdet omfattas av två större avrinningsområden och avrinningen sker i både sydlig och nordlig riktning. Inom planområdet finns ett flertal större lågpunkter. Bangården i väst med utbredning i söder, Östra Bangatan samt Hagatunneln är exempel på tre områden som omfattas av dessa lågpunkter, se Figur 3-9.

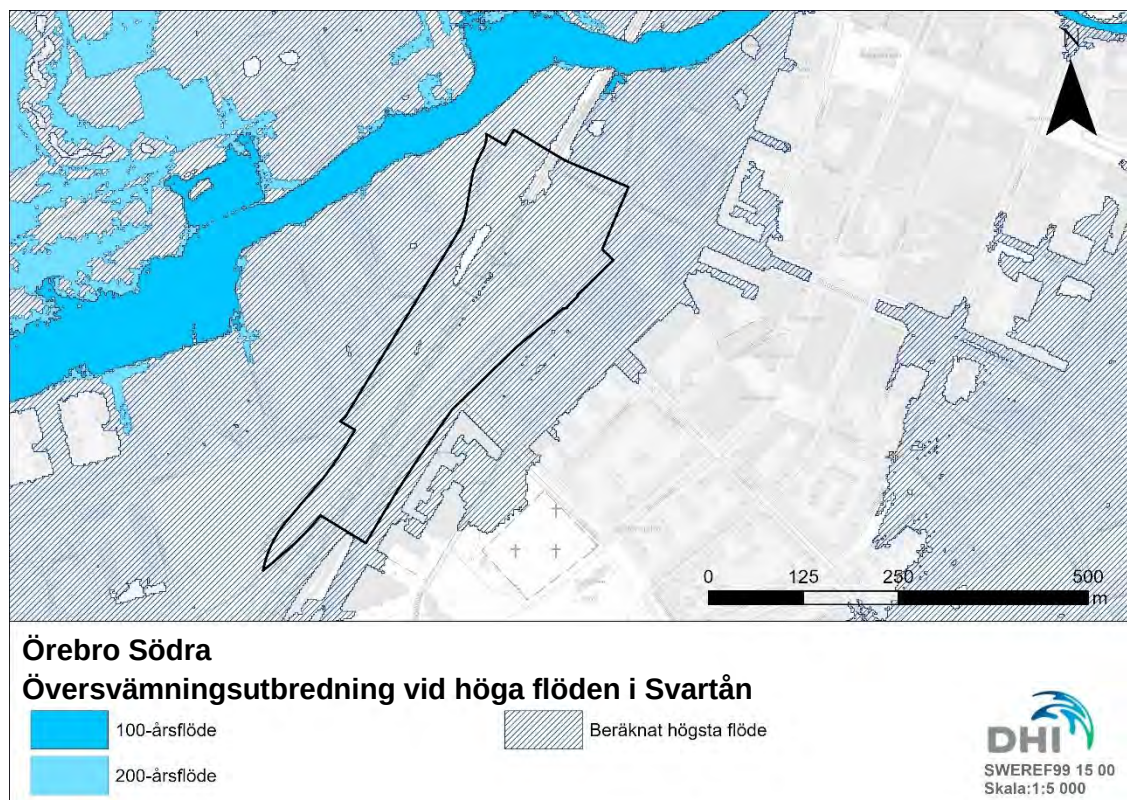


Figur 3-9 Rinnvägar, avrinningsområden och lågpunkter för befintlig situation. Underlag hämtat via SCALGO Live.

3.8 Höga vattennivåer i Svartån

Örebro är ett av de områden i Sverige som 2024 identifierades med betydande risk för översvämning från vattendrag och sjöar (MSB, 2024). Örebro är identifierat utifrån översvämningsrisk från Svartån. Urvalet är baserat bland annat på hur många som är bosatta och hur många som arbetar inom översvämningshotade områden.

I Figur 3-10 presenteras beräknat översvämningsutbredning vid ett 100-, 200-årsflöde år 2100 och beräknat högsta flöde (BHF) hämtat från MSB. Beräknat högsta flöde uppskattas i storleksordningen 10 000 års återkomsttid. Som ses i Figur 3-10 bedöms ett 100- eller 200-årsflöde inte medföra en skada eller risk för översvämning inom planområdet medan vid BHF visar resultatet att hela planområdet riskerar att översvämmas.



Figur 3-10 Översvänningsutbredning vid 100-årsflöde, 200-årsflöde år 2100 och beräknat högsta flöde (BHF) i Svartån. Planområde illustreras med svart linje. Underlag hämtat från Översvänningsportalen (MSB, u.å).

Beräknad nivå vid 100-, och 200-årsflöde respektive BHF enligt MSB presenteras i Tabell 3-2. I tabellen inkluderas även sannolikheten för ett visst flöde uttryckt i procent under perioder av året.

Tabell 3-2 Nivå (+m) vid 100-, och 200-årsflöde och BHF hämtat från Översvänningsportalen (MSB, u.å). Sannolikhet för flöde under utvalda perioder av år hämtat från MSB.

Scenario	Nivå (+m) Höjdsystem RH2000	Sannolikhet för ett visst flöde under perioder av år.		
		100 år	200 år	1000 år
100-årsflöde (år 2100)	27,5	63%	87%	100%
200-årsflöde (år 2100)	27,6	39%	63%	99%
Beräknat högsta flöde (BHF)	30,0	1%	2%	9,5%

Planområdet omfattar en befintlig och viktig samhällsfunktion i form av järnvägsstation och järnvägsanläggning, vilket även utgör ett riksintresse. Det är därför av stor vikt att skydda området mot översvämning vid höga flöden. Om det hade varit möjligt att höjdsätta marken eller strategiskt placera byggnader och barriärer för att minska risken för översvämning, hade detta kunnat utgöra en lösning. I det aktuella planområdet bedöms dock utbredningen av översvämningen vid BHF vara så omfattande att höjdsättning eller liknande åtgärder inte är tillräckliga eller praktiskt genomförbara. Den sammanvägda sannolikheten för att beräknat högsta flöde inträffar under en 100-årsperiod bedöms vara cirka 1 %, och för en 200-årsperiod cirka 2 %. Mot denna bakgrund bedöms risken vara låg för området att översvämmas från vattendraget och BHF anses vara ett extremt scenario, och riskhanteringen bör utgå från mer sannolika scenarier och kompletteras med beredskapsåtgärder för BHF.

4 Dagvattenlösning

Planområdet ingår i dag i verksamhetsområdet för dagvatten och är anslutet till VA-huvudmannens dagvattensystem. Inom Örebro kommun är verksamhetsområdet för dagvatten indelat i *dagvatten gata* och *dagvatten fastighet*. I nuläget omfattas planområdet av dagvatten gata, men i samband med den framtida utvecklingen av området avses indelningen justeras. Nya fastigheter inom detaljplanen planeras att ingå i dagvatten fastighet, medan övriga markytor fortsatt kommer att tillhöra dagvatten gata.

I enlighet med Örebro kommuns dagvattenstrategi ska så stor del av dagvattnet som möjligt hanteras lokalt innan anslutning till det allmänna systemet, gärna genom infiltration där markförhållandena tillåter.

4.1 Dagvattenflöden och fördröjningsbehov

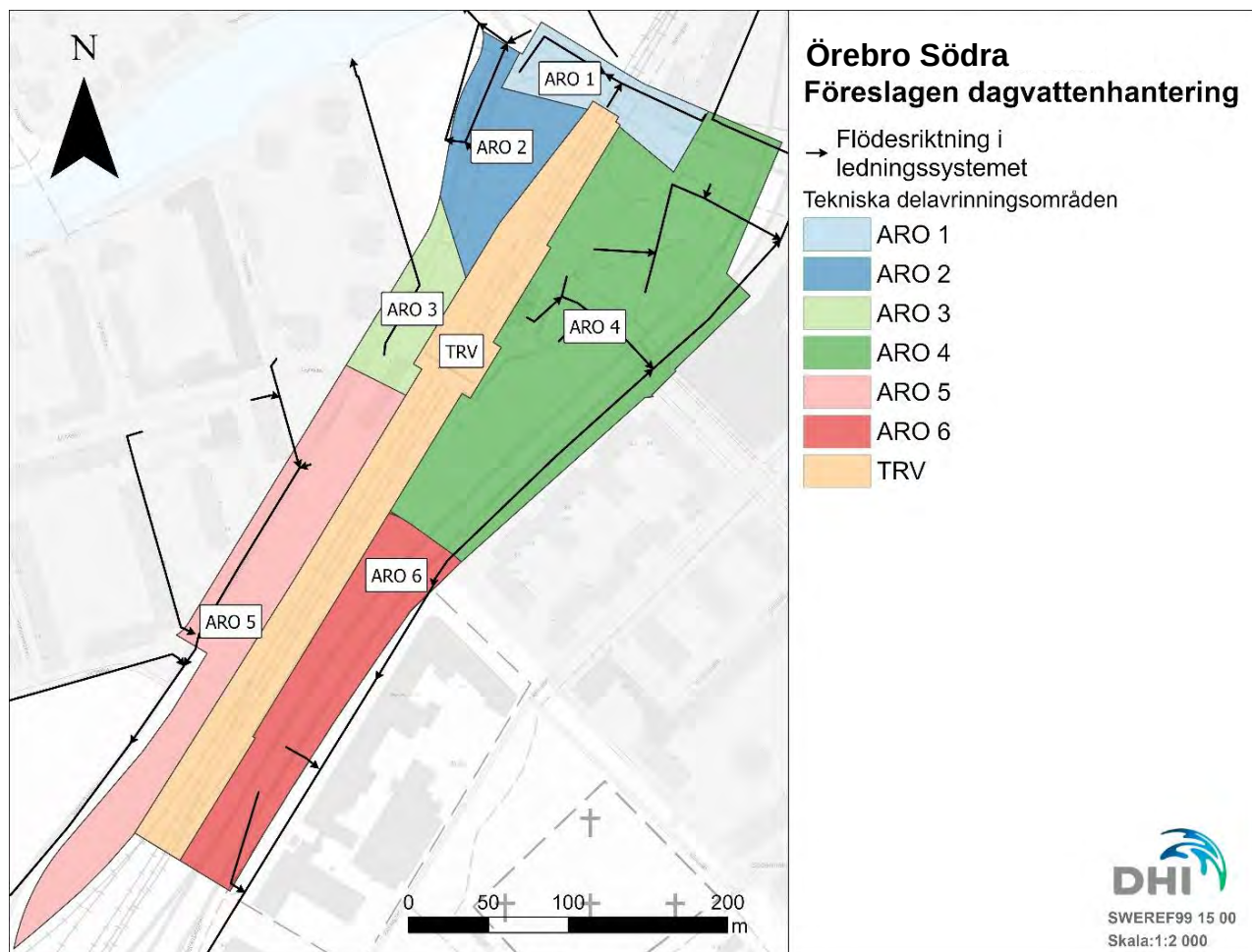
Detaljplaneområdets utformning ska dimensioneras för regn med 30 års återkomsttid för trycklinje i marknivå, dvs motsvarande återkomsttid för trycklinje i marknivå inom Centrum- och affärsområden (Svenskt Vatten, 2016) enligt uppdragsbeskrivningen. Hänsyn ska tas till framtida klimatförändringar varför en klimatkfaktor på 1,25 ska användas.

Dimensionerande dagvattenflöden har beräknats med rationella metoden enligt Svenskt Vattens publikation P110. Flöden är beräknade enligt rationella metoden:

$$Q = A * \varphi * i(t_r) * kf$$

Q	dimensionerande flöde (l/s)
A	avrinningsområdets area (ha)
φ	avrinningskoefficient (-)
$i(t_r)$	dimensionerande nederbördsintensitet (l/s,ha)
t_r	regnets varaktighet, som i rationella metoden likställs med områdets koncentrationstid, t_c (min)
kf	klimatkfaktor (-)

Detaljplanområdet har delats upp i sju tekniska delavrinningsområden baserat på ledningsnätets läge och markens topografiska förutsättningar, se Figur 4-1. De tekniska delavrinningsområdena har använts för att beräkna befintligt dagvattenflöde och framtida dagvattenflöde. Utflödet från planområdet ska begränsas till motsvarande 10-årsregn vid befintlig situation vilket således blir det styrande utflödet för att beräkna fördröjningsbehovet inom planområdet.



Figur 4-1 Översikt av de sju tekniska delavrinningsområden som nyttjats för beräkning av dagvattenflöden och fördröjningsbehov.

4.1.1 Beräknade dagvattenflöden

Markanvändningsfördelning och reducerad area för befintlig situation redovisas i Tabell 4-1 och i Tabell 4-2 presenteras framtida planerad situation. Avrinningskoefficient för respektive markanvändningstyp är ansatt enligt rekommendation i Svenskt Vattens publikation P110. Markanvändningen som nyttjats för beräkning av befintlig och framtida situation presenteras i Figur 3-2 respektive Figur 2-2.

Tabell 4-1 Beskrivning av markanvändningsfördelning och reducerad area för befintlig situation.

Typ av yta	Avrinningskoefficient [-]	Area [ha]	Reducerad area [ha]
Befintlig situation			
Delområde ARO 1			
Väg	0,8	0,31	0,24
Parkering	0,8	0,01	0,01
Gång- och cykelbana	0,8	0,05	0,04
Grönyta	0,1	0,05	0,01
Bangård	0,3	0,02	0,005
<i>Totalt</i>	-	0,44	0,30
Delområde ARO 2			
Väg	0,8	0,21	0,16
Parkering	0,8	0,17	0,13
Gång- och cykelbana	0,8	0,04	0,04
Grönyta	0,1	0,13	0,01
Bangård	0,3	0,08	0,02
<i>Totalt</i>	-	0,63	0,36
Delområde ARO 3			
Väg	0,8	0,16	0,13
Byggnad	0,9	0,02	0,02
Parkering	0,8	0,09	0,07
Gång- och cykelbana	0,8	0,04	0,03
Grönyta	0,1	0,02	0,00
Bangård	0,3	0,04	0,01
<i>Totalt</i>	-	0,37	0,26
Delområde ARO 4			
Väg	0,8	0,90	0,72
Byggnad	0,9	0,03	0,03
Parkering	0,8	0,06	0,05
Gång- och cykelbana	0,8	0,26	0,21
Grönyta	0,1	1,41	0,14
Perrongsområde	0,8	0,08	0,06
Bangård	0,3	0,03	0,02
<i>Totalt</i>	-	2,77	1,22
Delområde ARO 5			
Väg	0,8	0,26	0,21
Byggnad	0,9	0,03	0,03
Gång- och cykelbana	0,8	0,07	0,06
Grönyta	0,1	0,75	0,08
Bangård	0,3	0,23	0,07
<i>Totalt</i>	-	1,34	0,45
Delområde ARO 6			
Väg	0,8	0,50	0,40
Grönyta	0,1	0,52	0,05
<i>Totalt</i>	-	1,02	0,45
Delområde TRV			
Järnväg	0,5	0,66	0,33
Perrongsområde	0,8	0,12	0,10
Bangård-Banbyggnad	0,3	0,92	0,27
<i>Totalt</i>	-	1,70	0,70
Totalt planområde	-	8,27	3,74

Tabell 4-2 Beskrivning av markanvändningsfördelning och reducerad area för planerad situation.

Typ av yta	Avrinningskoefficient [-]	Area [ha]	Reducerad area [ha]
Delområde ARO 1			
Väg	0,8	0,31	0,24
Byggnad	0,9	0,03	0,03
Gång- och cykelbana	0,8	0,05	0,04
Antaget hårdgjort	0,8	0,02	0,02
Grönyta	0,1	0,03	0,003
Totalt		0,44	0,33
Delområde ARO 2			
Väg	0,8	0,12	0,10
Byggnad	0,9	0,17	0,16
Gång- och cykelbana	0,8	0,07	0,06
Antaget hårdgjort	0,8	0,25	0,20
Grönyta	0,1	0,02	0,00
Totalt		0,63	0,52
Delområde ARO 3			
Väg	0,8	0,10	0,08
Byggnad	0,9	0,03	0,03
Gång- och cykelbana	0,8	0,10	0,08
Antaget hårdgjort	0,1	0,14	0,11
Totalt		0,37	0,30
Delområde ARO 4			
Väg	0,8	0,73	0,58
Byggnad	0,9	0,29	0,26
Gång- och cykelbana	0,8	0,46	0,37
Antaget hårdgjort	0,8	0,46	0,37
Grönyta	0,1	0,83	0,08
Totalt		2,77	1,66
Delområde ARO 5			
Väg	0,8	0,17	0,14
Byggnad	0,9	0,05	0,04
Gång- och cykelbana	0,8	0,27	0,22
Parkering	0,8	0,06	0,05
Antaget hårdgjort	0,8	0,13	0,11
Grönyta	0,1	0,23	0,02
Skyfallsyta med tillhörande närliggande grönytor	0,1	0,44	0,04
Totalt		1,34	0,62
Delområde ARO 6			
Väg	0,8	0,41	0,33
Gång- och cykelbana	0,8	0,25	0,20
Grönyta	0,1	0,36	0,04
Totalt		1,02	0,57
Delområde TRV			
Järnväg	0,5	0,66	0,33
Perrongsområde	0,8	0,35	0,28
Bangård-Banbyggnad	0,3	0,69	0,21
Totalt		1,70	0,8
Totalt planområde	-	8,27	4,81

I Tabell 4-3 presenteras beräknade dagvattenflöde för detaljplanområdet vid befintlig och planerad markanvändning. Beräkningar har utförts för att klargöra den dagvattenvolym som behöver fördröjas inom planområdet. Beräkning av total fördröjningsvolym har utförts baserat på erhållen princip för planerad exploatering. Beräkning av fördröjningsvolym med Dahlströms formel har gjorts med utgångspunkt från Svenskt Vattens publikationer P110 och P104. Varaktigheter upp till 24 h beaktas.

Tabell 4-3 Koncentrationstid (min) och beräknade dimensionerande flöden (l/s) för detaljplanområdet vid befintlig och planerad situation. U.kf förkortar utan klimatfaktor, m.kf förkortar med klimatfaktor 1,25.

Situation			Beräknat dagvattenflöde (l/s)	
			Befintlig markanvändning	Planerad markanvändning
Delområde ARO 1	10-årsregn	u.kf	69	76
		m.kf	86	96
	30-årsregn	u.kf	99	110
		m.kf	124	137
Delområde ARO 2	10-årsregn	u.kf	84	115
		m.kf	105	144
	30-årsregn	u.kf	121	166
		m.kf	151	207
Delområde ARO 3	10-årsregn	u.kf	60	69
		m.kf	75	86
	30-årsregn	u.kf	87	99
		m.kf	108	123
Delområde ARO 4	10-årsregn	u.kf	278	379
		m.kf	348	474
	30-årsregn	u.kf	400	545
		m.kf	500	681
Delområde ARO 5	10-årsregn	u.kf	100	141
		m.kf	125	176
	30-årsregn	u.kf	144	203
		m.kf	180	253
Delområde ARO 6	10-årsregn	u.kf	104	130
		m.kf	130	162
	30-årsregn	u.kf	149	187
		m.kf	187	234
Delområde TRV	10-årsregn	u.kf	159	185
		m.kf	199	232
	30-årsregn	u.kf	229	267
		m.kf	286	334

4.1.2 Fördröjning av dagvatten

Fördröjningen inom planområdet har beräknats utifrån inkommande flöde och tillåtet utflöde för respektive tekniskt delområde med rationella metoden enligt Svenskt Vattens publikation P110. För att ta hänsyn till tömningen i fördröjningsanläggningarna används en flöderegleringsfaktor av 0,75. Fördröjningsbehovet inom planområdet i sin helhet beräknas till ca 610 m³ där volymens fördelning skiljer sig stort i planen. I Tabell 4-4 presenteras beräknat fördröjningsbehov för respektive delområde. I Bilaga A presenteras mer utförlig presentation av beräkningar.

Tabell 4-4 Beräknat fördröjningsbehov för respektive delområde vid ett klimatanpassat 30-årsregn. Utgående flöde motsvarar ett 10-årsregn vid befintlig situation. Hänsyn har tagits till tömning av magasinet varav en faktor av 0,75 har använts.

Delområde	Fördröjningsvolym vid klimatanpassat 30-årsregn	Tillåtet utflöde (med hänsyn till tömning)
ARO 1	35 m ³	52 l/s
ARO 2	70 m ³	63 l/s
ARO 3	33 m ³	45 l/s
ARO 4	224 m ³	210 l/s
ARO 5	86 m ³	75 l/s
ARO 6	70 m ³	137 l/s
TRV	91 m ³	119 l/s

4.2 Föroreningar

Detaljplanens recipient är Svartån från Lindbacka till Hjälmaren som mynnar ut i vattenförekomsten Hjälmaren-Hemfjärden. Den övergripande statusen i recipienten är bedömd till ej god en av utslagsgivande faktorerna till den otillfredsställande statusen är övergödning. För att inte riskera att försämra recipientens kvalitet och möjlighet att uppnå MKN är näringsämnen en viktig föroreningsparameter att minska i framtiden.

För att analysera föroreningsbelastningen till recipienten har föroreningsberäkningar genomförts för befintlig och planerad markanvändning. Syftet med beräkningarna är att uppskatta föroreningsbelastningen till recipienten idag och jämföra med den framtida belastningen till recipienten efter exploateringen. Baserat på resultatet kommer därefter reningsbehovet inom planen och förslag på åtgärder presenteras.

4.2.1 Föroreningsberäkningar

Föroreningsberäkningarna har genomförts med hjälp av StormTacs databas v. 2023-04-11. Som indata till föroreningsberäkningarna nyttjas schablonhalter över föroreningsmängder för olika markanvändningar. Schablonhalterna baseras på mätvärden från längre tids flödesproportionell provtagning och motsvarar årsvärden. Det bör dock noteras att föroreningshalter i dagvatten i praktiken generellt uppvisar en stor spridning vid olika mättillfällen p.g.a. bland annat längd av föregående torrperiod och beroende av förekomst av olika föroreningskällor på olika platser. Beräkning med schablonhalter tar inte hänsyn till de faktiska föroreningskällorna utan ett antagande görs att en viss typ av yta alltid genererar en viss föroreningsbelastning. Detta antagande är tillämpligt när syftet är att identifiera områden med hög föroreningsbelastning och följaktligen för att prioritera var insatser får störst effekt.

För beräkningarna av föroreningsmängder har en uppmätt årlig normalnederbörd på 717 mm/år använts (baserad på normalvärde för perioden 1991–2020 för station 9844 i Rimbo från SMHI, inklusive korrektionsfaktor på 14%). Föroreningsberäkningarna utförs för planområdet i sin helhet. Markanvändningsklasserna och avrinningskoefficienter som använts för att beskriva befintlig- och planerad situation presenteras i Tabell 4-5.

ÅDT har antagits baserat på framtagna ÅDVT som togs fram i Trafikutredningen av Södra Station (Örebro kommun, 2019). ÅDT står för Årsdygnstrafik används för att uppskatta föroreningsmängden från vägar och antas motsvara 90 % av årsvardagsdygnstrafiken. Det högsta uppmätta ÅDVT för respektive väg har antagits som gällande. ÅDT för befintlig situation antas även gällande för framtida situation.

Tabell 4-5 Markanvändningsklasser, area och avrinningskoefficienter som nyttjats för att beskriva befintlig och planerad situation för föroreningsberäkningarna.

Markanvändningsklassning	Area (ha)	Avrinningskoefficient (-)
Befintlig situation		
Banvall	1,88	0,4
Blandat grönområde	1,25	0,1
Grusyta	0,15	0,2
Gräsyta	0,41	0,1
Gång- och cykelbana	0,31	0,8
Parkering	0,37	0,8
Parkmark	1,26	0,1
Takyta	0,05	0,9
Torg	0,35	0,7
Väg	2,23	0,8
Planerad situation		
Asfaltsyta	0,15	0,8
Banvall	1,70	0,4
Gräsyta	1,06	0,1
Gång- och cykelbana	0,83	0,8
Parkering	0,08	0,8
Parkmark	0,96	0,1
Torg	1,48	0,7
Väg	2,0	0,8

*Hagatunneln ÅDVT: 19 600 uppskattad ÅDT: 17 640

**Östra Bangatan ÅDVT: 20 700 uppskattad ÅDT: 18 630

***Svartå Bangata ÅDVT: 6 400 uppskattad ÅDT: 5760

Enligt beräknat resultat av föroreningar medför ombyggnationen av Södra station att föroreningshalterna för ett flertal parametrar minskar efter exploateringen. En orsak till detta bedöms vara att Svartå Bangata kommer att byggas om och lämna plats för grönområden och gång- och cykelbana. I programmet som används för att beräkna föroreningshalterna är ytan av respektive markanvändning av stor vikt varav en förändrad markanvändning medför en betydande ändring av föroreningshalter. När föroreningsbelastningen till recipienten studeras ses dock att ett flertal parametrar ökar vilket tyder på att rening behöver säkerställas för att inte äventyra recipientens MKN.

Tabell 4-6 Föroreningen från området för nuläge och efter exploatering.

Ämne	Halt före (µg/l)	Halt efter (µg/l)	Ökning halt (%)	Mängd före [kg/år]	Mängd efter [kg/år]	Ökning mängd (%)
Cd	0,32	0,31	-3%	0,009	0,010	5%
Cr	13,5	12,2	-10%	0,390	0,385	-1%
Cu	39,9	34,8	-15%	1,08	1,09	1%
Hg	0,061	0,061	0%	0,0018	0,0020	10%
N	1927	1942	1%	53	63	16%
Ni	8,4	7,5	-11%	0,24	0,24	0%
Olja	717	700	-2%	21	23	9%
P	128	124	-3%	3,6	3,9	8%
Pb	14,3	13,4	-7%	0,39	0,41	5%
SS	60 301	47 980	-26%	1777	1497	-19%
Zn	155	134	-16%	4,21	4,04	-4%

5 Lösningsförslag dagvatten

För att rena och fördröja dagvatten har ett flertal dagvattenanläggningar föreslagits. Dagvattenhanteringen bygger på en genomtänkt höjdsättning av området där dagvatten kan ledas mot föreslagna dagvattenanläggningar. I avsnitt nedan presenteras ett förslag för dagvattenhanteringen och innehåller placering, ytanspråk och nödvändiga volymer.

5.1 Avgränsningar

Ett antal avgränsningar har utförts vid utformningen av dagvattenhanteringen inom planområdet:

- Det antas att Trafikverket ansvarar för att avvatta sin anläggning och att fördröjning och rening enligt Örebro kommuns dagvattenstrategi säkerställs. Delområde TRV har därav inte beaktats gällande föreslagen dagvattenhantering.
- Delområde ARO 1 som innefattar Hagatunneln planeras inte att byggas om med undantag för en mindre del av byggrätten intill Svartå Bangata. Fördröjningsbehovet för ARO 1 har därav inte beaktats med hänsyn till att ingen ombyggnation planeras. Fördröjningsbehovet från den delen av byggrätten adderas till ARO 2 i stället.
- Inom delområde ARO 4 innefattas Eugénplatsen med tillhörande gångbanor. Fördröjning för gångbanor och grönytor inom Eugénplatsen har ej beaktats. Likt som för ARO 1 planeras ingen ombyggnation eller exploatering i denna del av parken och fördröjning och rening av dagvatten förutsätts att utföras likt befintliga förhållanden.
 - Samma resonemang gäller för de grönytor som bevaras inom ARO 6 intill Östra Bangatan.

5.2 Föreslagen dagvattenhantering

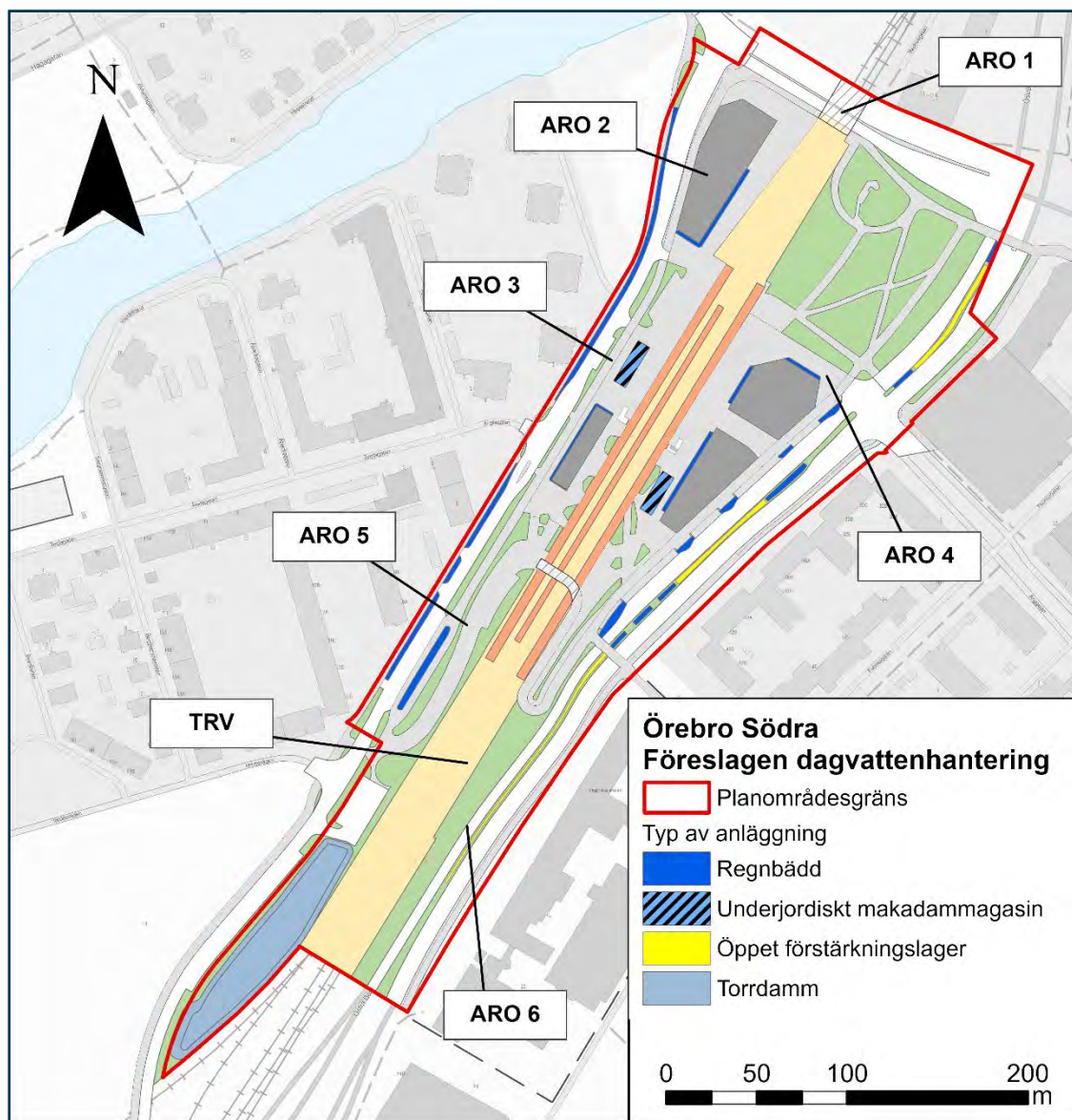
Inom planområdet har ett flertal dagvattenanläggningar föreslagits för att möjliggöra rening och fördröjning av dagvatten. Fördröjningsbehovet inom planområdet är stort men skiljer sig mellan de tekniska avrinningsområdena. I Tabell 5-1 presenteras volym och föreslagen dagvattenanläggning inom respektive delområde.

Tabell 5-1 Föreslagen dagvattenhantering, volym och avsett avrinningsområde.

Delavrinnings- område	Benämning av område	Fördröjnings- volym (m ³)	Föreslagen dagvattenanläggning
ARO 2	Byggrätt <i>Fördröjning från byggrätten inom ARO 1 inkluderas även.</i>	25	Regnbäddar
	Torgyta	27	Underjordiskt makadammagasin. Hanteras tillsammans med ARO 3 och ARO 5.
	Svartå Bangata	20	BGG-system. Hanteras tillsammans med ARO 3.
	Totalt	72	

ARO 3	Godsmagasin	3	Regnbäddar. Hanteras tillsammans med ARO 5
	Torg	12	Underjordiskt makadammagasin. Hanteras tillsammans med ARO 2 och ARO 5.
	Svartå Bangata	18	BGG-system. Hanteras tillsammans med ARO 2.
	Totalt	33	
ARO 4	Byggrätt	35	Regnbäddar
	Torg	50	Underjordiskt makadammagasin
	Östra Bangatan	80	BGG-system
	Gång- och cykelbana	25	Regnbäddar
	Totalt	190	
ARO 5	Godsmagasin	6	Regnbäddar. Hanteras tillsammans med ARO 3.
	Torg	15	Underjordiskt makadammagasin. Hanteras tillsammans med ARO 2 och ARO 5.
	Svartå Bangata inklusive gång- och cykelbana	53	Regnbäddar.
	Parkering	7	Filterbrunn i kombination med skyfallsyta.
	Totalt	81	
ARO 6	Östra Bangatan	65	BGG-system
Totalt		441	

I Figur 5-1 presenteras ett förslag på placering av dagvattenanläggningar. I utredningen har i huvudsak tre typer av anläggningar föreslagits; underjordiskt makadammagasin/avsättningsmagasin, regnbäddar och BGG-system. I Avsnitt 5.3 presenteras de olika anläggningarna tillsammans med beräknat ytbehov och anläggningsvolym för de respektive delområdena. Inom delavrinningsområde ARO 5 har en torrdamm inkluderats. Dammen föreslås att agera delvis som dagvattenhantering men dess huvudsakliga syfte är att nyttjas för skyfallshantering.



Figur 5-1 Illustration av föreslagen dagvattenhantering inom planområdet.

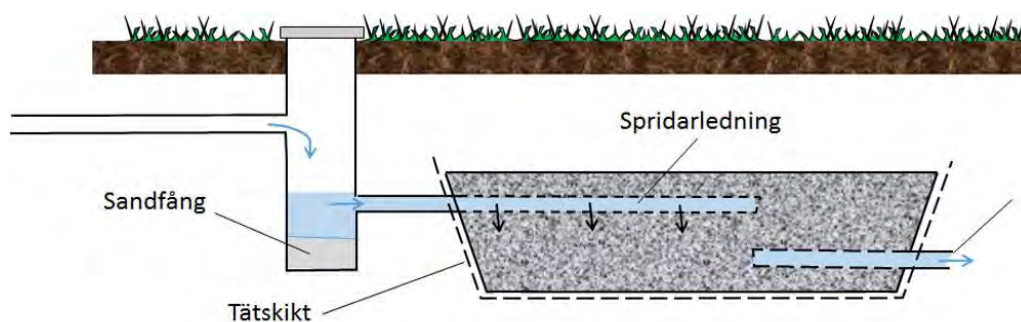
Parallellt med dagvattenutredningen genomför Tengbomgruppen AB på uppdrag av Örebro kommun ett gestaltungsprogram av Södra station. Tengboms landskapsarkitekter arbetar med höjdsättning och formgivning av planens utrymmen. I dagvattenutredningen har ett förslag på placering och utformning av dagvattenanläggningar tagits fram, där fokus ligger på att visa på ytbehovet av anläggningarna. I det framtida arbetet med planen uppmuntras det att dagvattenutredningen nyttjas som underlag i Tengboms arbete. En viktig faktor i det framtida arbetet är att studera höjdsättningen av området för att säkerställa att vattnet från ytorna som anläggningarna är dimensionerade för når anläggningen och att vattnet således fördröjs och renas innan det ansluts till ledningsnätet.

5.3 Dagvattenanläggningar

Nedan presenteras en översiktlig förklaring av de typer av dagvattenanläggningar som föreslagits i utredningen.

5.3.1 Avsättningsmagasin

Ett avsättningsmagasin är en underjordisk anläggning som möjliggör fördröjning och rening av dagvatten. Magasinet kan vara ihåligt eller fyllt med poröst material såsom makadam, och kopplas till ledningssystemet och marken via brunnar och ledningar. Vid god infiltrationskapacitet kan magasinet ha öppen botten för infiltration och perkolation, vilket bidrar till grundvattenbildning. Om infiltration inte är möjlig eller önskvärd, anläggs en tät botten och tömning sker via ledning. För det aktuella planområdet består marken i huvudsak av postglaciallera vilket medför en begränsad infiltrationskapacitet följaktligen kommer magasinet vara en tät konstruktion och dagvattnet behöver anslutas till ledningsnätet. I Figur 5-2 presenteras en principiell bild av ett avsättningsmagasins uppbyggnad.



Figur 5-2 Principskiss av ett avsättningsmagasin i tvärsektion. Dagvatten leds via brunnar och ledningar till magasinet. En volym för sedimentation möjliggörs under utloppsledningen. Figur hämtad från SVOA (2025).

Magasinets volym beror på materialets porositet – ihåliga magasin rymmer mer vatten per volymenhet, medan makadammagasin kräver större volym men ger bättre reningseffekt genom långsammare flöde och ökad sedimentering. I utredningen har det antagits att ett makadammagasin har en porositet av 30 % vilket betyder att för varje "kubikmeter anläggning" kan 0,3 m³ dagvatten fördröjas. Hänsyn till släntlutning i magasinet har ej beaktats. Antagandet nyttjas för att beräkna anläggningens totala volym och area. I Tabell 5-2 presenteras beräknad volym och ytbehov för de två underjordiska magasin som föreslagits för respektive delområde. De två underjordiska magasinerna är föreslagna på torgytorna på respektive sida av spåret och föreslås att omhänderta dagvatten från allmän platsmark. I utredningen beskrivs anläggningarna som underjordiska magasin men kan med fördel anläggas som ett sammanhängande underliggande krosslager under de föreslagna planteringsytorna på torget och torgytan.

Tabell 5-2 Beräknad volym och ytbehov för makadammagasin inom avrinningsområde ARO 2, ARO 3 och ARO 4. Antagen porositet i magasinet 30 %.

Delavrinnings- område	Yta som leds till anläggning	Fördröjnings- volym	Anläggnings- volym	Djup	Ytbehov
ARO 2 & ARO 3 ARO 5	Torgyta och övrig hårdgjordyta vid stationsområdet.	55 m ³	185 m ³	1 m	185 m ²
ARO 4	Torgyta och övrig hårdgjordyta vid stationsområdet.	50 m ³	167 m ³	1 m	167 m ²

5.3.2 Regnbäddar

Regnbäddar är planteringsytor som används för att rena dagvatten genom fördröjning och filtrering. Rening sker främst genom att dagvattnet infiltreras ned genom ett underliggande filtermaterial, men även genom visst växtupptag. För att uppnå god funktion bör filtermaterialet ha hög infiltrationskapacitet, exempelvis sandjord eller annat poröst substrat.

Regnbäddar kan utformas på olika sätt beroende på tillämpning. De kan anläggas som upphöjda bäddar för att fånga upp takvatten, eller som nedsänkta bäddar dit dagvatten ytligt avleds från omgivande hårdgjorda ytor. Efter att vattnet passerat bädden föreslås det anslutas till ledningsnätet. I Figur 5-3 presenteras fyra exempel på regnbäddar med olika utformningar.



1. Rosendal, Uppsala (Green Cities Europe, u.å).



2. Salutorget, Ljungby (Bara Mineraler, 2023)



3. Råslätt, Jönköping (Vätterhem, 2023)



4. Sockerkokaregatan, Lund (Platsförvatten (drivs av VA SYD), 2024)

Figur 5-3 Exempel på utformning av regnbäddar i bebyggd miljö. Regnbäddens geografiska placering och källa till bilden presenteras under respektive bild.

I utredning har det antagits att reglervolymen, det vill säga volymen ovanför filtermaterialet, utgör den dimensionerande fördröjningsvolymen. Detta innebär i princip att varje bädd även har ytterligare fördröjningskapacitet beroende på dess totala djup. Upphöjda regnbäddar föreslås att anläggas intill fasad vid de planerade byggrätterna och godsmagasinet. Nedsänkta regnbäddar föreslås att anläggas intill gång- och cykelbanan intill Svartå Bangata och Östra Bangatan.

I Tabell 5-3 presenteras beräknad volym och ytbehov för de nedsänkta regnbäddarna som föreslagits och i Tabell 5-4 presenteras information om de upphöjda regnbäddarna. Regnbäddar som föreslås omhänderta takvatten från byggrätterna ska placeras på kvartersmark. Genom att anlägga regnbäddar intill fasad kan vattnet direkt ledas ned i bädden via stuprörskastare. För de regnbäddar som föreslås att vara nedsänkta förutsätts det att höjdsättningen av marken att möjliggöra en avledning av dagvattnet till regnbädden.

Tabell 5-3 Beräknad volym och ytbehov för nedsänkta regnbäddar intill gång- och cykelbana och vägar.

Delavrinnings- område	Yta som leds till anläggning	Fördröjnings- volym	Reglerdjup	Ytbehov
ARO 2 + ARO 3	Svartå Bangata och gång- och cykelbana intill Svartå Bangatan	38 m ³	0,1	380 m ²
ARO 4	Gång- och cykelbana intill Östra Bangatan	25 m ³	0,1	250 m ²
ARO 5	Svartå Bangata och gång- och cykelbana intill Svartå Bangatan	50 m ³	0,1	500 m ²

Tabell 5-4 Beräknad volym och ytbehov för upphöjda regnbäddar intill fasad.

Delavrinnings- område	Yta som leds till anläggning	Fördröjnings- volym	Reglerdjup	Ytbehov
ARO 2	Takvatten från bygggrätt	25 m ³	0,2 m	125 m ²
ARO 4	Takvatten från bygggrätt	35 m ³	0,2 m	175 m ²
ARO 5 & ARO 3	Takvatten från Godsmagasinet	10 m ³	0,2 m	50 m ²

5.3.3 Vegetationsklädda tak - alternativ till upphöjda regnbäddar intill fasad

Syftet med upphöjda regnbäddarna intill fasad är att omhänderta dagvatten från taken från respektive bygggrätt och Godsmagasinet. Ett alternativ till regnbäddar som kan beaktas särskilt om utrymme intill fasad är begränsat är att anlägga vegetationsklädda tak eller gröna tak som de oftast benämns. Fördröjning av dagvatten möjliggörs genom att vegetation och underliggande jordlager magasineras vattnet. I Figur 5-4 presenteras exempel på vegetationsklädda tak.

Foto WRS



Foto WRS



Figur 5-4 Exempel på gröna tak. TV: Takträdgård med vegetation i olika nivåer. TH: Ett grönt tak med tunn matta av torktåliga växter. Bild hämtad från SVOA (2025).

Ett intensivt grönt tak, vilket är gröna tak med ett jordlager över 15 cm, kan fördröja och magasinera upp till 20 mm nederbörd eller 0,02 m³/m². Magasineringskapaciteten i ett vegetationstak är beroende på taklutning, växtlighet och tjockleken av taket och kan reducera avrinningen med 25–75 % (SVOA, 2025). I Tabell 5-5 presenteras nödvändig volym för att uppnå fördröjningsbehovet för byggrätterna förutsatt att ett intensivt grönt tak av motsvarande kapacitet anläggs. När man jämför det ytbehov som krävs för att anlägga gröna tak med de takytor som planeras inom byggrätterna framgår det att dessa ytor är tillräckligt stora för att möjliggöra användningen av gröna tak.

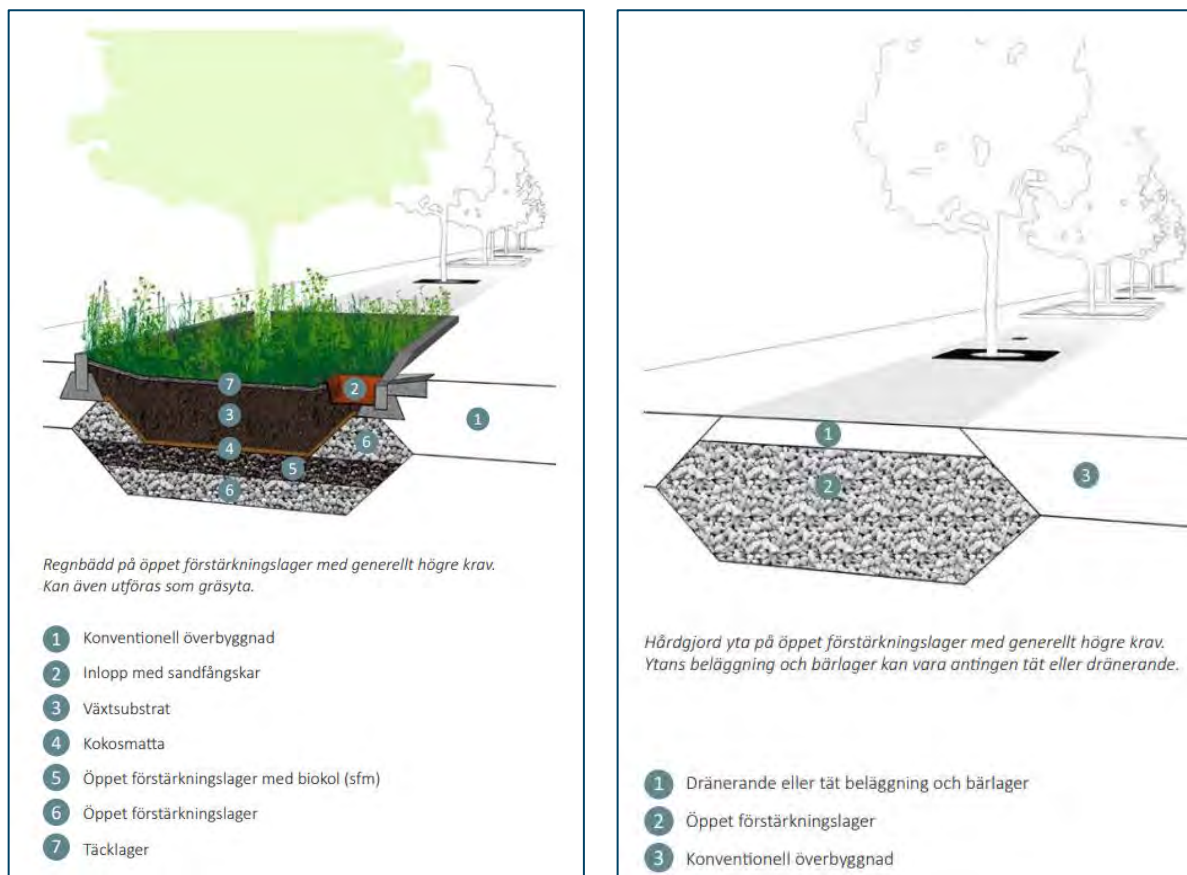
Tabell 5-5 Beräknat ytbehov för intensiva gröna tak ovan byggrätter som alternativ till regnbäddar.

Delavrinnings- område	Yta som leds till anläggning	Fördröjningsvolym	Ytbehov
ARO 2	Takvatten från byggrätt	25 m ³	1250 m ²
ARO 4	Takvatten från byggrätt	35 m ³	1750 m ²
ARO 5 & ARO 3	Takvatten från Godsmagasin	10 m ³	500 m ²

5.3.4 BlåGrönaGrå (BGG) system

BGG-system är ett samlingsnamn för alla typer av ytor av konstruktioner som samnyttjar yta för dagvattenhantering, vegetation och hårdgjorda ytor. Ett BGG-system är således ett system där flera funktioner kan samexistera och lämpas sig i utrymmen där möjlighet till dedikerade ytor för att hantera dagvatten är begränsat. Gemensamt för alla BGG-system är att de fördröjer dagvatten genom sitt öppna förstärkningslager. Förstärkningslagret utgörs av krossmaterial med större hålrum där vatten och luft kan flöda som dessutom har en bärighet likt konventionellt förstärkningslager. I utredningen har det antagits en porositet av 30% vilket medför att upp till 0,3 m³ dagvatten kan fördröjas inom en kubikmeter. Dessa öppna förstärkningslager kan jämföras med ett underjordiskt makadammagasin men med möjlighet att kombinera olika typer av vegetationssegment. Exempelvis kan träd eller nedsänkta planteringsbäddar. De går även att anlägga ett öppet förstärkningslager under hårdgjorda ytor. Utformningen av anläggningen beror

på förutsättningarna på platsen och krav. Enligt rekommendation bör högre krav tillämpas för att möjliggöra fördröjning av dimensionerande regn enligt P110 för återkomsttider 10–30 år. I Figur 5-5 presenteras principiella bilder av BGG-system med plantering av träd och vid hårdgjorda ytor.



Figur 5-5 Principskiss av BGG-system. TV: Utformning av BGG-system med regnbädd enligt vad som beskrivs som högre krav. TH: Öppet förstärkningslager utan plantering (endast hårdgjord yta) enligt vad som beskrivs som högre krav. Bilder hämtade från *Kostnadsberäkning av BGG-system* (edge, 2021).

I Figur 5-6 presenteras exempel på BGG-system i Malmö där regnbäddar anlagts tillsammans med öppet förstärkningslager.



Figur 5-6 Exempel på utformning av BGG-system vid ombyggnation av Neptunigatan i Malmö
Bildkälla: edge (u.å).

Det rekommenderas att BGG-system med ytlig hantering av dagvatten i regnbäddar anläggs där det är möjligt. BGG-system föreslås att anläggas i Östra Bangatan med en varierande andel regnbäddar inkluderade i anläggningen. Där det inte är möjligt att anlägga ytlig hantering av dagvatten, som på den sydöstra delen av Östra Bangatan, föreslås endast ett underjordiskt magasin i kombination med det öppna förstärkningslagret att anläggas. I Tabell 5-6 presenteras volym och ytbehov för de BGG-system som föreslås.

Tabell 5-6 Beräknad volym och ytbehov för BGG-system med ytlig hantering av dagvatten inom avrinningsområde ARO 4 och ARO 6. Antagen porositet i makadam 30 % och djup antas till 1 m. Släntlutning i förstärkningslagret antas till 1:0,5.

Delavrinnings- område	Yta som leds till anläggning	Fördröjnings volym	Öppet förstärkningslager	Regnbäddar
ARO 4	Östra Bangatan <i>Norr om Änggatan</i>	30 m ³	Bredd: 2 m Area: 160 m ² Volym: 25 m ³	Bredd: 2 m Reglerdjup: 0,1 m Area: 60 m ² Volym: 5 m ³
ARO 4	Östra Bangatan <i>Norr om Södra Allén söder om Änggatan</i>	50 m ³	Bredd: 2,5 m Area: 150 m ² Volym: 35 m ³	Bredd: 2 m Reglerdjup: 0,1 m Area: 150 m ² Volym: 15 m ³
ARO 6	Östra Bangatan <i>Söder om Södra Allén</i>	65 m ³	Bredd: 1,2 m Area: 220 m ² Volym: 65 m ³	-

5.3.5 Skyfallsyta

En skyfallsyta är föreslagen intill Svartå Bangata, dammens huvudsakliga syfte är att fungera som en översvåmningsyta vid tillfällen av kraftig nederbörd som tillfällen då nederbörds mängden överstiger den dimensionerande återkomsttid för området. I skyfallsytan bör en kupolbrunna anläggas för att säkerställa avtappning från ytan till ledningsnätet.

Parkeringen som ligger i direkt närhet av skyfallsytan ska enligt genomförda beräkningar fördröja 7 m³. För fördröjning av vatten från parkeringen föreslås det att filterbrunnar anläggs dit dagvattnet kan avledas. Detta medför att en rening av förorenat vatten kan möjliggöras direkt vid källan. Därefter föreslås vattnet att avledas till skyfallsytan där det kan fördröjas, infiltreras eller avledas till ledningsnätet.

Ett annat alternativ för hanteringen av dagvatten från parkeringen är att anlägga krossdike – makadamdike intill parkeringsplatserna. På så sätt kan dagvattnet filtreras genom makadamen och därefter infiltreras. Med hänsyn till markförhållandena i området och jordarten som är fyllnadsmaterial bedöms infiltrationsmöjligheterna i området som goda och infiltration bedöms möjligt.

5.4 Reningseffekt

Enligt EU:s ramdirektiv för vatten, även kallat vattendirektivet får inte verksamheter bidra till att vattnets kvalitet försämras eller riskera att MKN inte kan uppnås. Enligt föroreningsberäkningarna (presenterade i Avsnitt 4.2) finns det ett behov av rening av dagvattnet. Föroreningsmängden till

recipienten bedöms öka för samtliga parametrar med undantag för suspenderat materia efter exploateringen jämfört med befintlig situation.

Föroreningsmängden efter exploatering med rening i de föreslagna dagvattenanläggningarna har beräknats. För byggrätterna och godsmagasinet har det antagits att regnbäddar anläggs och inte gröna tak. Avskiljningseffekten från respektive anläggning är hämtat från StormTac via Va-Guiden (u.å) och kompletterats med information från SVOA (2016). I Bilaga B presenteras mer ingående beskrivning av föroreningsberäkningarna tillsammans med reningseffektiviteten för respektive typ av anläggning. I Tabell 5-7 presenteras beräknad föroreningsmängd från planområdet till recipienten efter rening.

Tabell 5-7 Föroreningsbelastning från området för nuläge och efter exploatering med och utan rening. Grön cell illustrerar ämnen där föroreningsmängden minskar efter rening jämfört med befintlig situation. Röd cell illustrerar ämnen där föroreningsmängden inte minskar efter rening jämfört med befintlig situation.

Ämne	Mängd före [kg/år]	Mängd efter utan rening [kg/år]	Mängd efter med rening [kg/år]
Cd	0,009	0,010	0,006
Cr	0,39	0,385	0,24
Cu	1,08	1,09	0,86
Hg	0,0018	0,0020	0,0013
N	53	63	56
Ni	0,24	0,24	0,16
Olja	21	23	15
P	3,6	3,9	2,6
Pb	0,39	0,41	0,26
SS	1777	1497	955
Zn	4,21	4,04	2,57

Resultatet av analysen indikerar att nästintill samtliga utvärderade parametrar minskar när reningsåtgärder inkluderas. Undantag gäller för kväve, där beräkningarna visar en ökad belastning mot recipienten, vilket ur recipientperspektiv inte är fördelaktigt med hänsyn till övergödningsproblematiken. Skyfallsytan är inte inlagd i beräkningarna som en reningsanläggning vilket medför att viss ytterligare reduktion av kväve kan antas. Kväve är ett ämne som kan renas genom infiltration. Genom att anlägga en torrdamm med infiltrationsmöjlighet, vilket bedöms möjligt utifrån jordartskartan där fyllning förekommer i planområdets sydvästra infiltrationsmöjlighet, kan naturlig rening av kväve uppnås. Detta antas skapa förutsättningar för att tillräcklig rening av dagvattnet kan säkerställas inom planområdet.

Beräkningarna har genomförts med hjälp av StormTacs databas och baserats på schablonmässiga reningseffekter, vilket medför en viss osäkerhet. Detta innebär att det finns risk för att föroreningsbelastningen i befintlig situation överskattas, att belastningen i framtida situation underskattas eller att reningseffekten i anläggningarna överskattas. Konsekvensen är att föroreningsbelastningen mot recipienten i praktiken kan öka, även om beräkningarna indikerar en förbättrad situation.

Generellt bör tilläggas att det idag saknas omfattande rening av dagvatten inom planområdet. Exploateringen medför visserligen en viss ökad belastning, men genom föreslagna åtgärder bedöms den totala föroreningsmängden minska, vilket ger en övergripande positiv effekt för recipienten.

6 Skyfall

I följande avsnitt presenteras analys av översvämningssrisker i området till följd av skyfall. I avsnittet presenteras dels befintlig situation, planerad situation och förslag på åtgärder som simulerats i modellen.

Redovisade modellresultat baseras modellering av ett 100-årsregn med klimatkfaktor 1,25.

6.1 Modellbeskrivning

I utredningen har en dynamisk markavrinningsmodell (2D-modell) byggts upp i MIKE+ 2025, med att syfte att analysera översvämningssituationen vid skyfall för befintlig situation och utifrån detta ge rekommendationer för god skyfallshantering inom planområdet efter exploatering. Beskrivning av modellens uppbyggnad och finns i Bilaga C.

Ett klimatanpassat 100-årsregn av typen CDS-regn har adderats till modellen. Ett CDS-regn är ett statistiskt utformat regn som innebär att regnvolymerna är statistiskt korrekta för samtliga varaktigheter inom regnet, i detta fall från 5 minuter upp till 6 timmar. En klimatkfaktor av 1,25 har adderats för att ta hänsyn till de pågående klimatförändringarna och dess påverkan på regnets intensitet i framtiden. För hårdgjorda områden inom modellområdet har ett avdrag motsvarande ett 10-årsregn genomförts då det antas att vattnet från dess områden direkt avleds till ledningsnätet. Övrig mark adderas hela regnets volym.

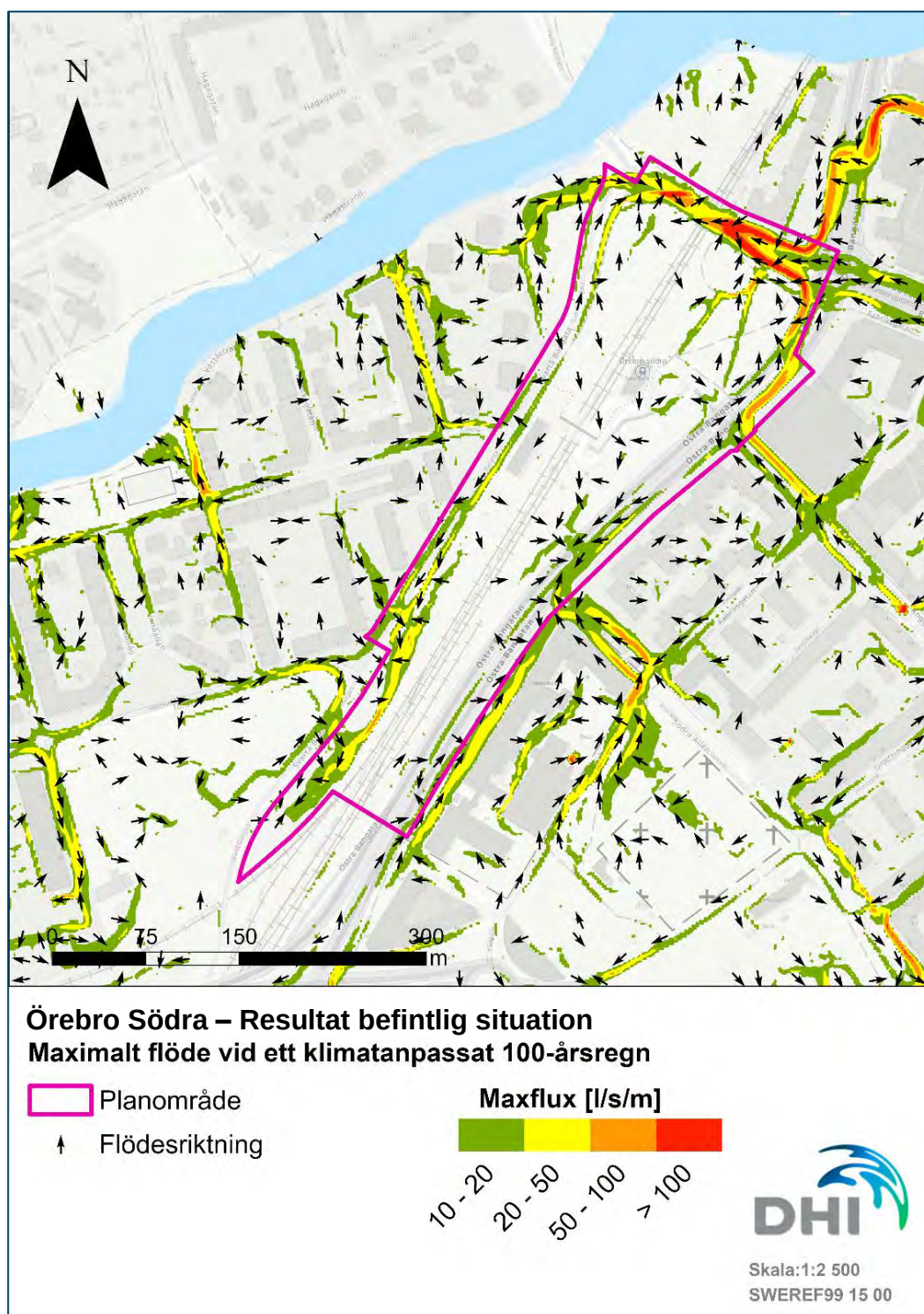
6.2 Befintlig situation

I Figur 6-1 presenteras maximala översvämningssdjup och utbredning vid regn med 100 års återkomsttid, 6 h varaktighet och 1,25 klimatkfaktor. Observera att dessa maximala översvämningssdjup inte inträffar samtidigt, utan inträffar någon gång under skyfallsförloppet. Beräkningsresultatet visar att vattnet ansamlas i en större lågpunkt i planområdets västra del intill Svartå Bangata och i Hagatunneln i planområdets norra del. Det maximala vattendjupet i lågpunkten i väst är enligt resultatet ca 1,1 m vid befintlig situation. Den maximala volymen i lågpunkten beräknas till ca 2500 m³. Det maximala vattendjupet i Hagatunneln är enligt resultatet ca 3,2 – 3,3 m vid befintlig situation. Resultatet visar att även en större marköversvämning ansamlas på Östra Bangatan, det maximala vattendjupet varierar mellan 0,4–0,5 m vilket medför att framkomligheten på vägen är begränsad.



Figur 6-1 Maximalt översvämningsdjup och utbredning vid skyfall motsvarande 100 års återkomsttid, 6 h varaktighet och 1,25 klimatfaktor för nuläge. Antagen ledningsnätscapacitet är 10 år.

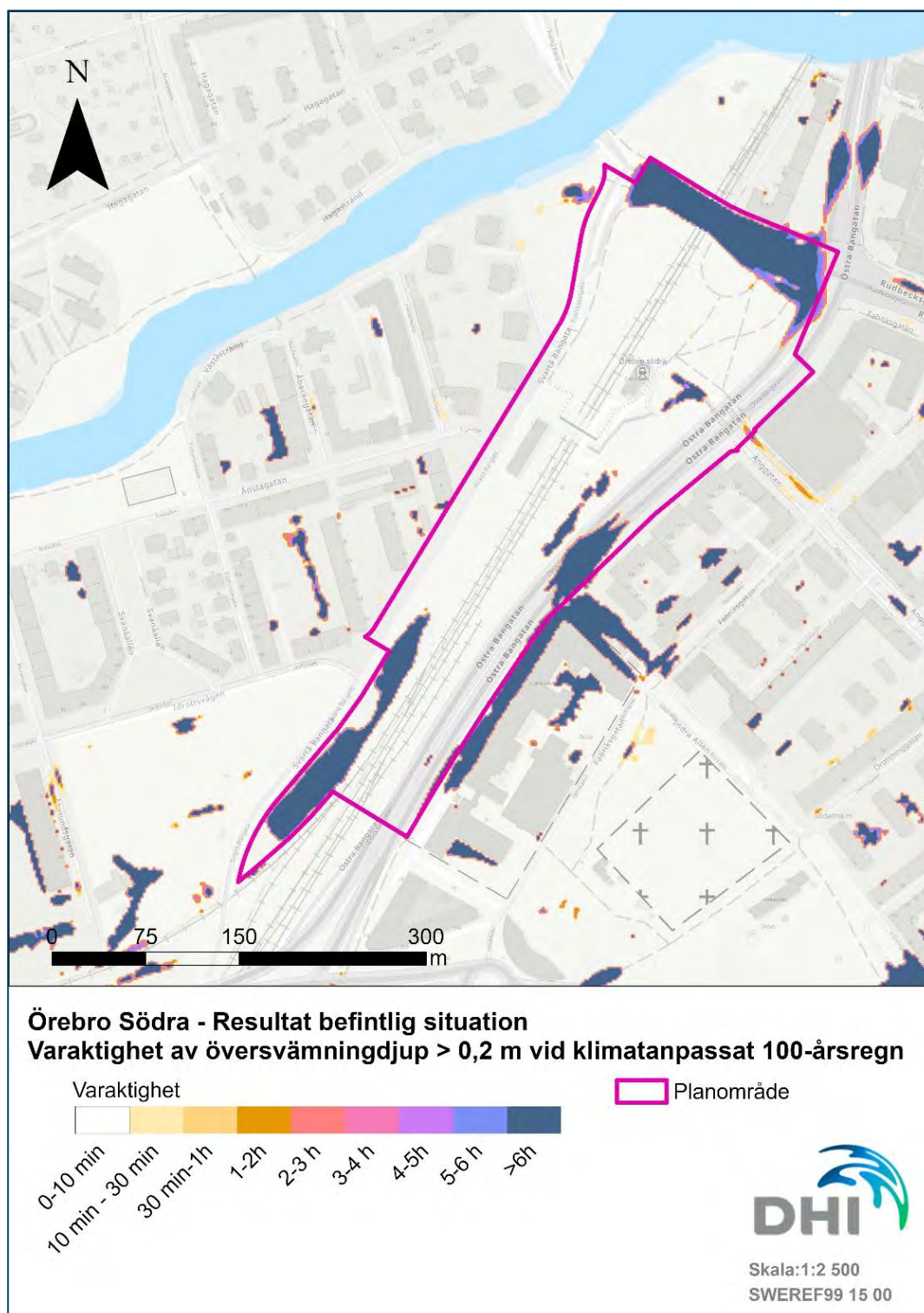
I Figur 6-2 illustreras befintliga flödesvägar och maximala flöden för planområdet. Resultatet illustrerar att flertalet flödesstråk längs Svartå Bangata leds ned mot lågpunkten. För Hagatunneln där ett stort vattendjup ses dels området norr om tunneln och delar av Östra Bangatan bidra till det stora vattendjupet. Översvämningen på Östra Bangatan, i höjd med Södra Allén ses uppstå till följd av att flöden från Östra Bangatan, norr och söder om lågpunkten samt Södra Allén.



Figur 6-2 Maximala flöden (l/s/m) vid skyfall motsvarande 100 års återkomsttid, 6 h varaktighet och 1,25 klimatafförhöjning för nuläge. Antagen ledningsnätscapacitet är 10 år.

I Figur 6-3 presenteras varaktigheten av översvämningsdjup > 0,2 m. Varaktigheten av en översvämning har en viktig betydelse på bedömningen av risken av en översvämning. En kortvarig översvämning på platser där det inte utgör en stor risk eller upphov till skada kan i vissa fall accepteras medan långvarig översvämning kan leda till stora skador långvarig försämrade framkomlighet. Enligt genomförd simulering visar resultatet att flertalet av de lågpunkter som ligger inom eller i närheten av planområdet har en lång varaktighet. Varaktigheten är längre än 6 timmar

i de flesta fall hur mycket längre går ej att fastställa då simuleringen inte är genomförd i en längre tid än så. I modellen är inte ledningsnätet beskrivet vilket medför att infiltration utgör det enda utflödet från modellområdet således kan varaktigheten vara kortare förutsatt att ledningsnätet återfått kapacitet en tid efter skyfallet.



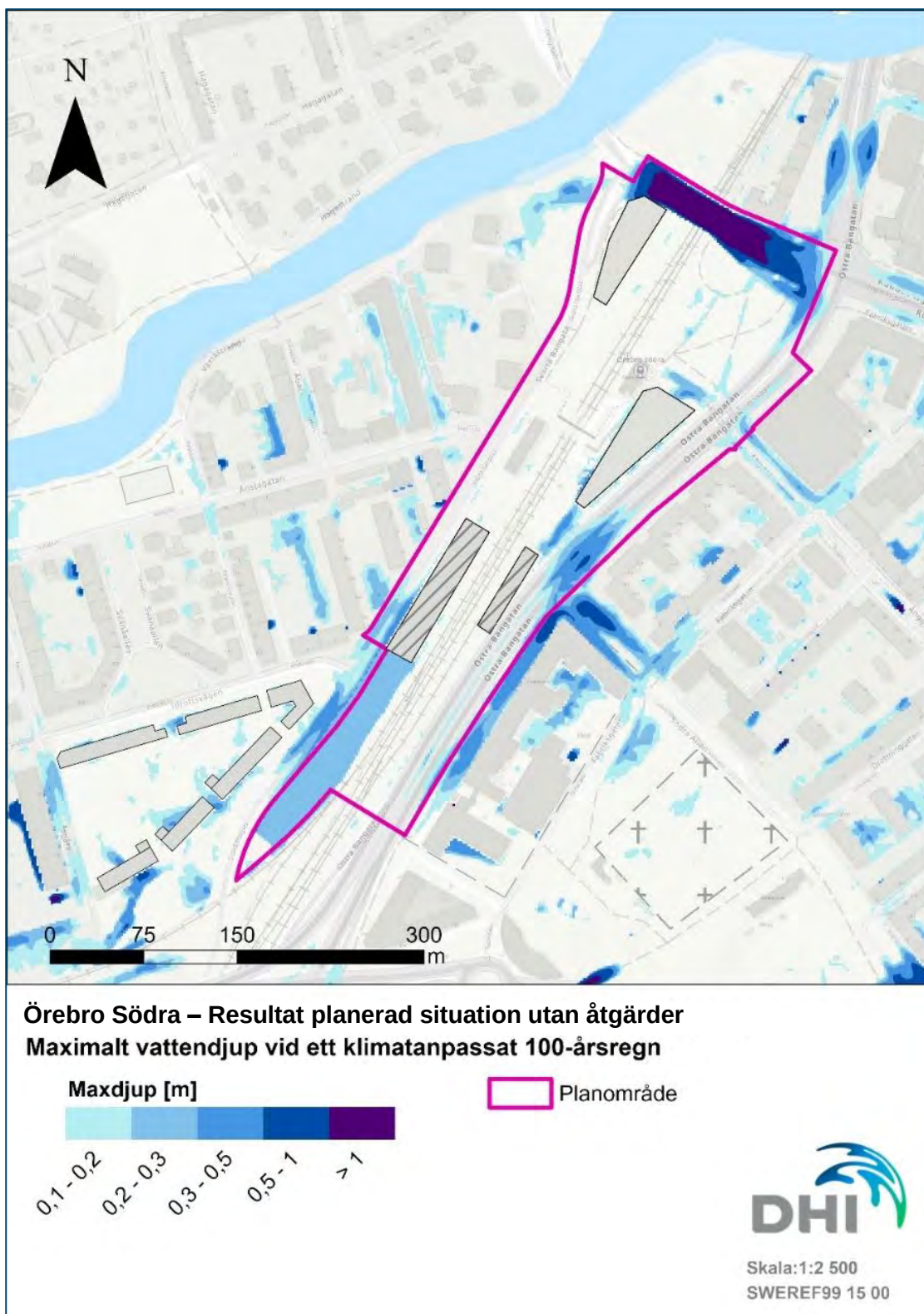
Figur 6-3 Varaktighet av översvämningsdjup > 0,2 m inom och i närheten av planområdet i samband med ett klimatanpassat 100-årsregn vid befintlig situation. Varaktighet kortare än 10 minuter illustreras ej i figur.

6.3 Planerad exploatering

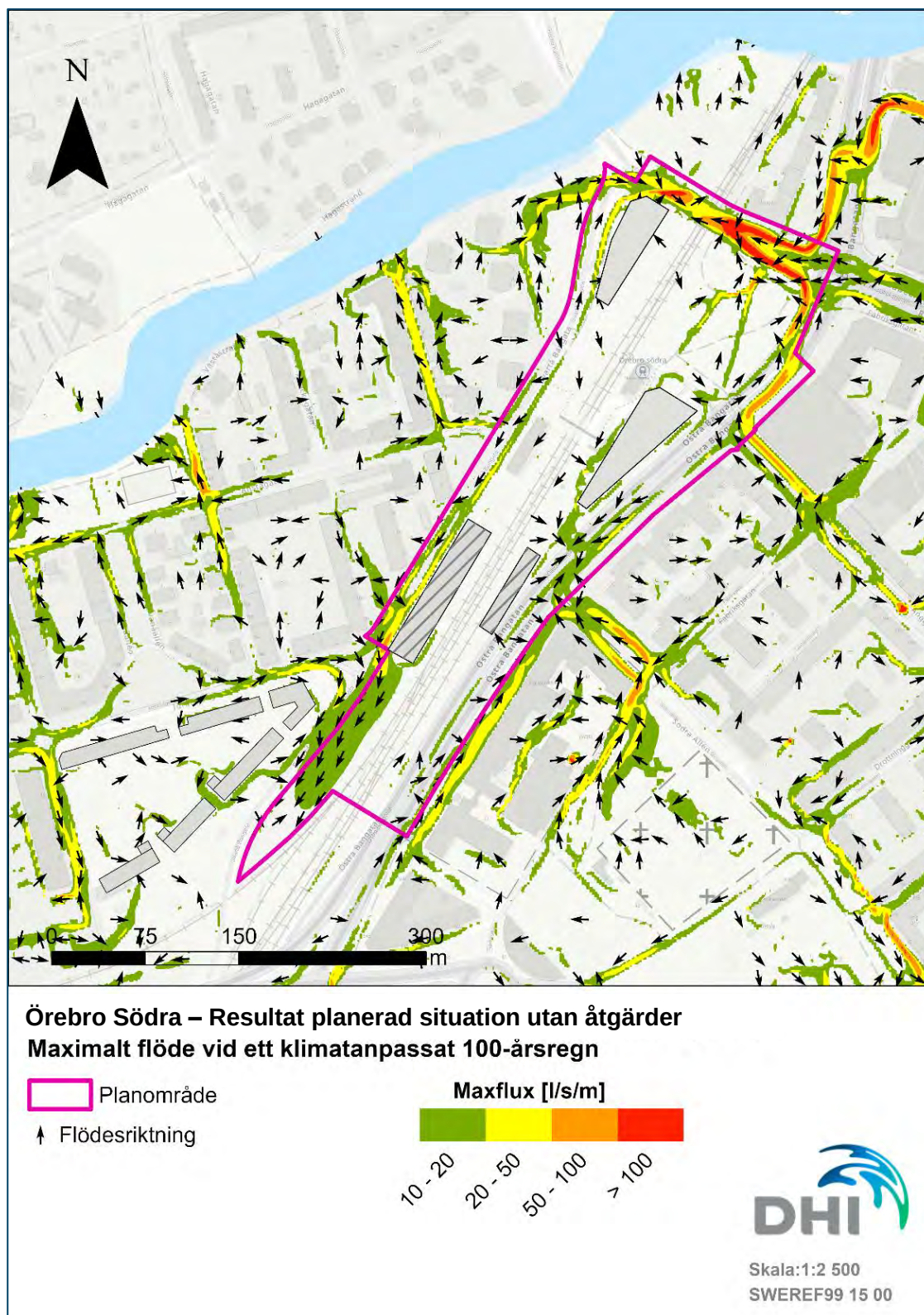
En skyfallskartering av den framtida situationen utan åtgärder har genomförts syftet är att analysera effekterna på det maximala vattendjupet och flödet då byggrätterna inkluderats i planen. Simuleringen är genomförd under december 2025 och genomfördes vid tillfälle enligt dåvarande plankarta som inte inkluderade en skyfallsyta intill Svartå Bangata. Detta medför att avvikelser i resultatet uppstår för översvämningsutredningen på parkering och skyfallsytan. Resultaten för Svartå Bangata bör därför ej vidare beaktas utan fokus bör riktas till övriga delar av planområdet.

För att hantera skyfallet inom planen är en förutsättning att vattnet inte leds ned mot den planerade gång- och cykeltunneln. Höjdsättning av närliggande mark och eventuella barriärer för att uppnå detta förutsätts. För att studera hur flödet och vattendjupet påverkas av detta har två principiella block adderats till modellen som ligger på samma plats som ramperna till gång- och cykelbanan är föreslagna. Utöver dessa justeringar har även en jämn yta på en nivå av +27,90 m använts för att beskriva parkeringen som planeras i lågpunkten intill Svartå Bangata. Nivån har antagits motsvara en jämförbar nivå med vägens marknivå på Svartå Bangata. Detaljplan Målaren 17 har även inkluderats i simuleringen. Illustration av justeringarna som genomförts i modellen presenteras i Bilaga C.

I Figur 6-4 presenteras maximala vattendjup vid ett klimatanpassat 100-årsregn och i Figur 6-5 presenteras maximala flöden vid samma nederbördsscenario vid planerad situation där detaljplan Målaren 17 inkluderats. Resultatet visar att vid framtida situation uppstår liknande översvämningsutbredningar och djup i stora delar av planområdet. Största skillnaden ses vid lågpunkten intill Svartå Bangata där översvämningsdjupet generellt minskat men utbredningen av översvämnningen har ökat. Utbredningen av översvämnningen medför att vattendjupet på Svartå Bangata ökar och uppgår till maximalt 0,4 m.



Figur 6-4 Maximala flöden vid skyfall motsvarande 100 års återkomsttid, 6 h varaktighet och 1,25 klimataffektor för planerad situation utan åtgärder. Antagen ledningsnätscapacitet är 10 år. Vattendjup < 0,1 m illustreras ej i figur.



Figur 6-5 Maximala flöden (l/s/m) vid skyfall motsvarande 100 års återkomsttid, 6 h varaktighet och 1,25 klimatfaktor för planerad situation utan åtgärder. Antagen ledningsnätskapacitet är 10 år.

6.4 Alternativ för hantering av skyfall på Svartå Bangata

Enligt genomförd skyfallsanalys ansamlas en större mängd vatten i den befintliga lågpunkten som är belägen mellan Svartå Bangata och järnvägsspåret. Vid befintlig situation ansamlas ca 2500 m³ och vid ett framtida scenario utan åtgärder visa resultatet att volymen som tidigare ansamlades i lågpunkten bräddas och ställer sig på vägen. Höjdsättningen av området blir därav en viktig faktor för att inte försämrats jämfört med dagens situation och för att inte riskera att leda vattnet mot gång- och cykeltunneln. I utredningen har två åtgärdsförslag studerats vilka presenteras nedan.

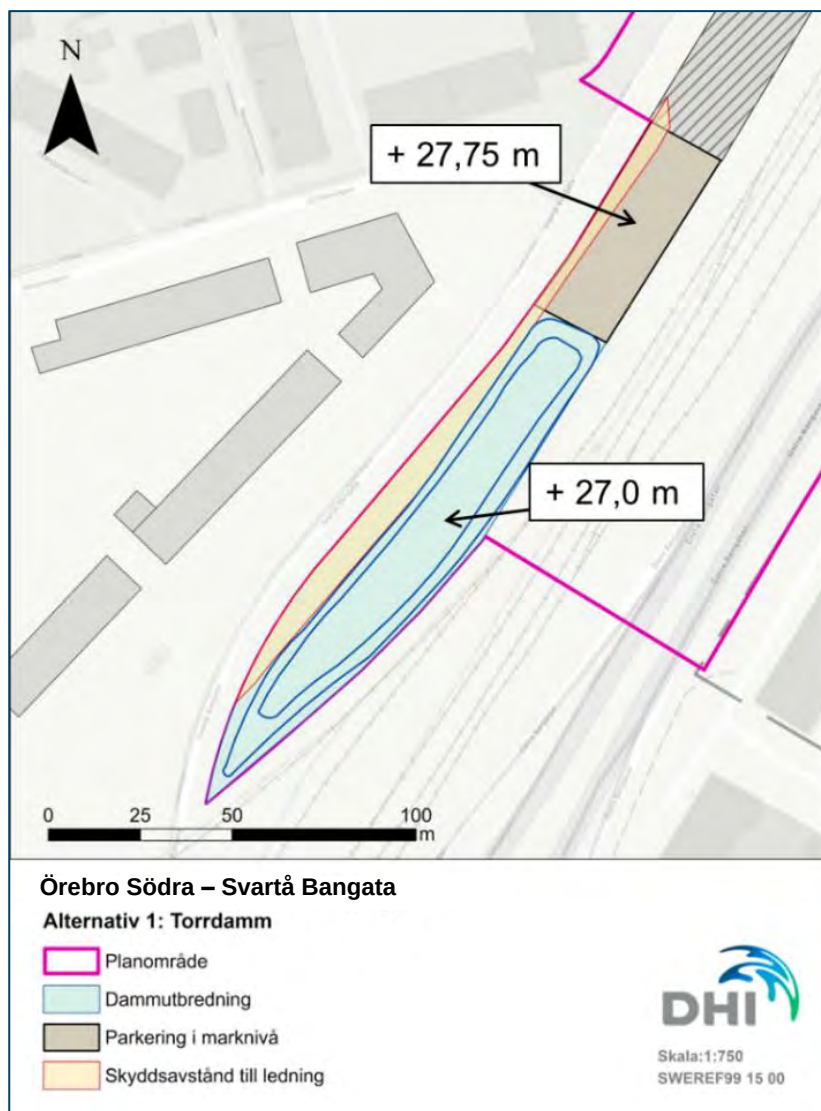
6.4.1 Alternativ 1: Torrdamm

För alternativ 1 utvärderas effekterna av en torrdamm som anläggs i lågpunktens södra spets. Syftet med dammen är att skapa en yta för vattnet att stå under ett skyfall. Om det blir nödvändigt kan även parkeringen att översvämmas men med ett maximalt vattendjup på 0,2 m. Parkeringsnivå antas till + 27,75 m.

Dammens utformning är beroende på befintliga ledningar i området, järnvägens utbredning och grundvattennivåer. En grundvattenmätning genomfördes 2016 av Ramboll. Den närmaste mätpunkten till lågpunkten är i parkområdet intill Östra Bangatan där grundvattennivån uppmättes till +25,9 m. Lågpunkten ligger närmare Svartå och det är rimligt att även grundvattennivåerna närmare ån är högre. Då grundvattennivån i det aktuella området inte fastställs men antas vara något högre än den uppmätta grundvattennivån på Östra Bangatan antas grundvattennivån i lågpunkten motsvara medelvattennivå i Svartå (+26,6 m). Dammens botten antas därav till +27,0 m för att säkerställa en marginal till grundvattnet. Släntlutning i dammen antas till 1:6. Lågpunkten har dock i vissa sektioner en brantare släntlutning än 1:6 idag och i dessa delar har ingen extra hänsyn tagits utan det antas möjligt att bevara dess utformning.

Längst Svartå Bangata ligger det befintliga ledningar. DHI har mottagit ett skyddsavstånd för ledningarna där det inte är lämpligt att genomföra någon större sänkning av marken. I utredningen antas det att en damm kan byggas från skyddsavståndet för ledningarna med utbredning mot järnvägensutbredning⁴. I Figur 6-6 presenteras en principiell skiss av de justeringar som utförts.

⁴ Utbredningen längst spåret antas möjligt tills planområdets bestämmelse T1.



Figur 6-6 Justeringar som utförts inom och i närheten av lågpunkten intill Svartå Bangata enligt Alternativ 1: Torrdamm.

6.4.2 Alternativ 2: Skyfallsled

I alternativ 2 har möjligheten att anlägga en skyfallsled på Svartå Bangata med syfte att minska det inkommande flödet från området väster om planen studerats. En stor del av det vatten som ansamlas i lågpunkten kommer enligt resultatet från närliggande områden.

Förslaget innebär att ett ytligt stråk utanför planområdet anläggs längst Svartå Bangatas västra och därefter ansluts till en kulvert som leder vattnet mot Svartån. Att bygga ett ytligt stråk längst Svartå Bangata är komplicerat av ett flertal anledningar:

- Svartå Bangata idag lutar mot lågpunkten och genom att anlägga ett ytligt stråk behöver lutningsförhållandena byta riktning. Det medför en risk att stråket blir djupt och rent byggnadstekniskt svårt och dyrt att genomföra.
- Skyfallsstråket behöver anläggas utanför planområdet och korsa Idrottsvägen och ett flertal infartsvägar.
- Befintliga ledningar som exempelvis fjärrvärme, VA-ledningar behöver korsas vilket medför utmaningar gällande utrymme i vägen.

Med ovan listade utmaningar bedöms ett ytligt skyfallsstråk inte vara den mest lämpade lösningen för att hantera skyfall.

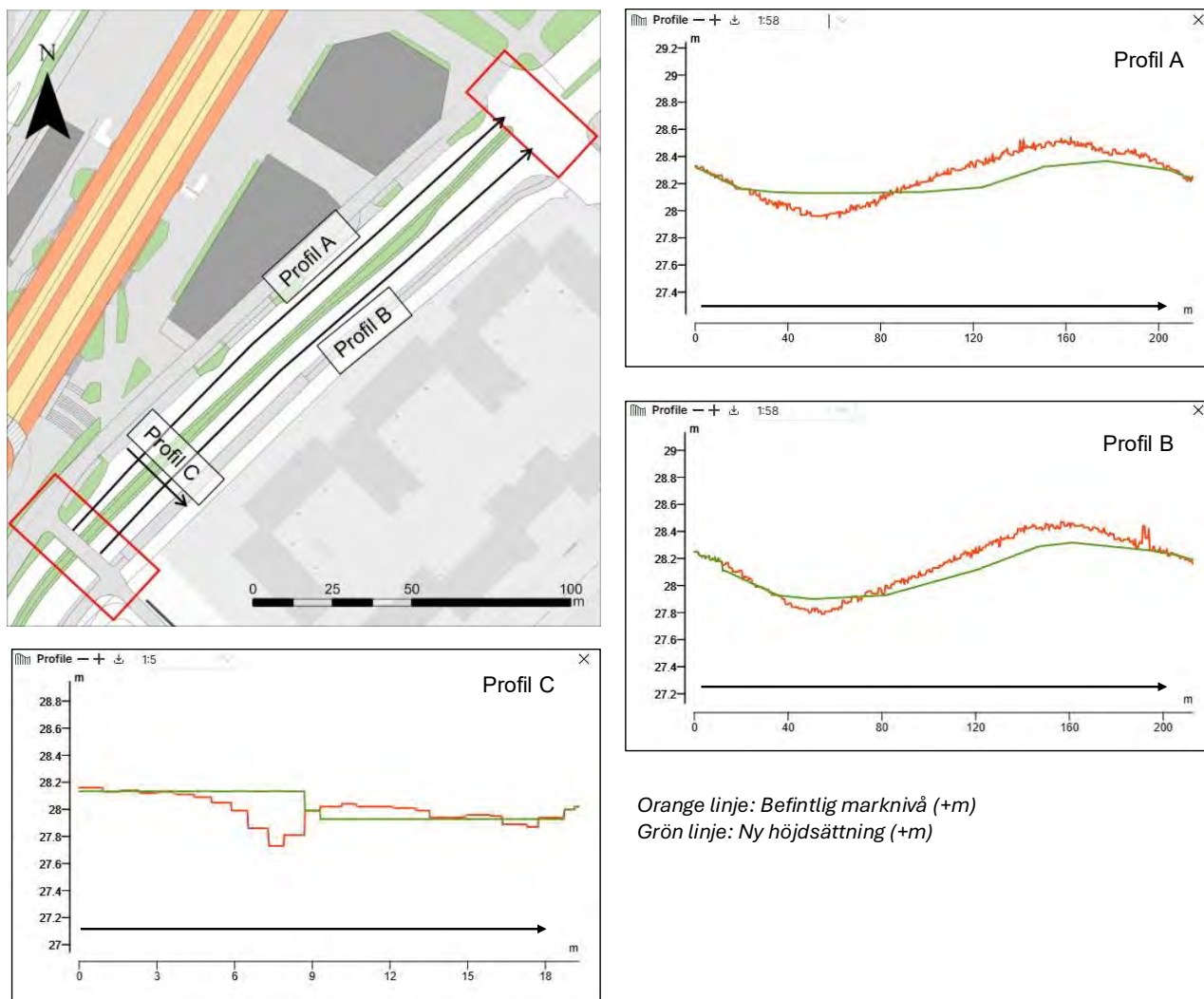
6.5 Alternativ för hantering av skyfall på Östra Bangatan

Östra Bangatan är en viktig väg i Örebro och utgör en primär väg för uttryckande fordon (brandkår, ambulans och polis) och för special transporter. Vägen fungerar även som omledningsväg till motorvägen och klassas därför som en del av europanätet (Örebro kommun, 2019). Med ovan som bakgrund är det av stor vikt att säkerställa framkomligheten på Östra Bangatan.

Enligt resultatet från skyfallsanalysen ansamlas ca 750 m³ på Östra Bangatan och inom den samlade lågpunkten som Östra Bangatan innefattas av ansamlas ca 2750 m³. En stor del av vattnet står på Södra Allén och mot de byggnader som ligger intill Östra Bangatan.

Östra Bangatan består idag av fyra körfiler, två i södergående riktning och två i norrgående riktning. Körbanorna har inget trafikmässigt beroende av varandra med undantag för korsningen vid Änggatan intill stationen och den planerade gång- och cykelförbindelsen i höjd med GC-tunneln. Dessa två platser bedöms som fasta och där justering av marknivån inte är lämplig. Mellan dessa punkter antas det dock möjligt att justera höjdsättningen för att sprida ut översvämningen över en större del av vägen och genom detta minska vattendjup. Att skapa framkomlighet i båda körriktningarna är svårt med hänsyn till den stora volym som står på vägen. Ett förslag är att justera båda körbanorna och samtidigt höja den norra vägbanan med syfte att minska det maximalt vattendjup av 20 cm på åtminstone en av körbanorna framkomlig. Det kommer medföra att mer vatten riskerar att bli stående på den södra vägbanan vilken därav inte kommer vara farbar.

I Figur 6-7 presenteras konceptuellt de justeringar som genomförts på Östra Bangatan för att minska vattendjupet i en av körriktningarna. Profil A beskriver den norra vägbanan och är den körbanan som föreslås att höjas i relation till den södra vägbanan och Profil B beskriver den södra vägbanan. I Profil C illustreras även hur den norra vägbanan höjs i relation till den södra.



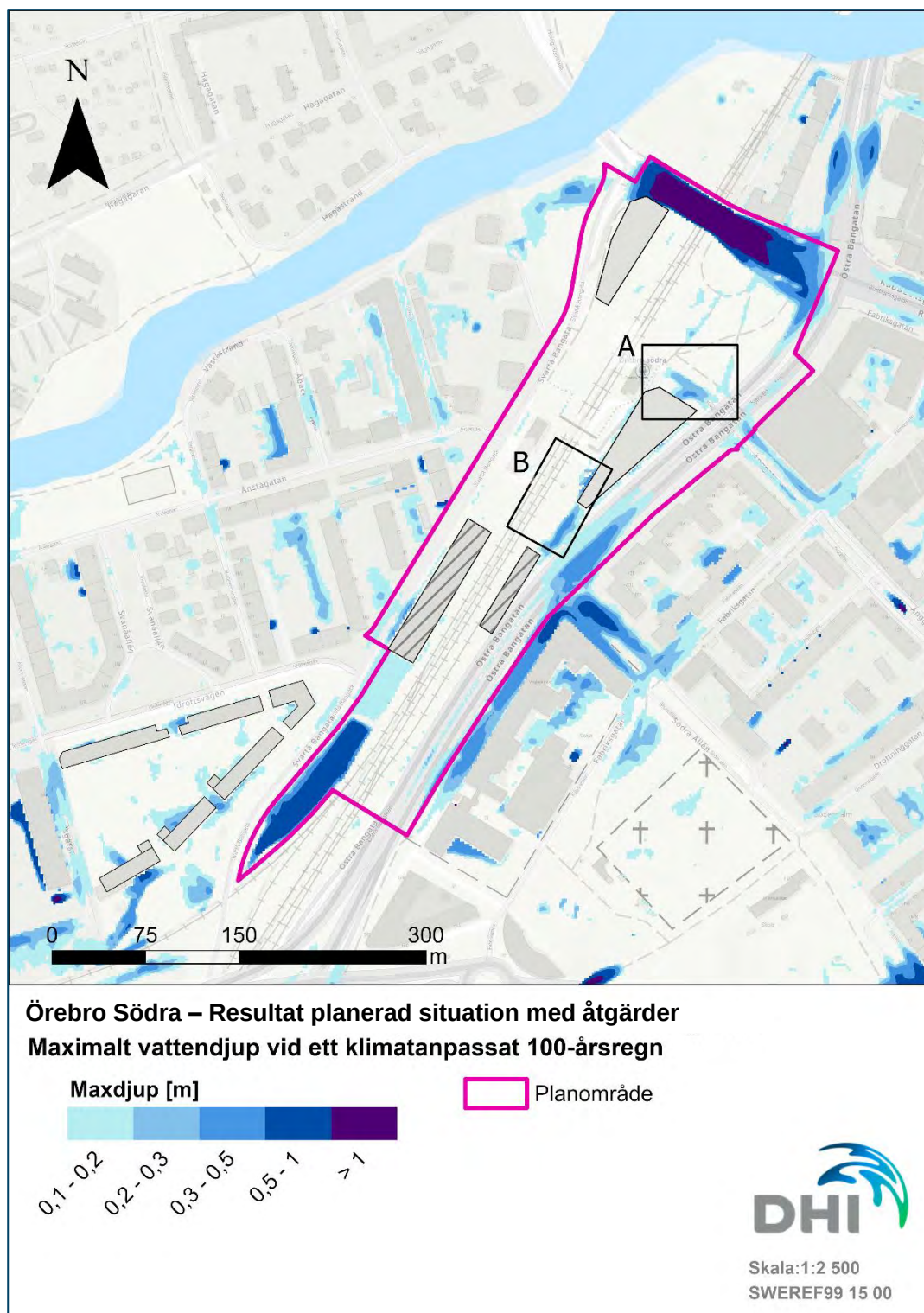
Figur 6-7 Illustration av genomförda justeringar av nivån på Östra Bangata med syfte att minska översvämningsdjupet. Röda rutor illustrerar de fasta punkterna på vägen där justering inte antas lämpligt med hänsyn till anslutande vägar. Pil i karta illustrerar profil A-C. Riktning på profilen illustreras även i grafen. Profil A och B är i skala 1:58 och profil C är i skala 1:5.

6.6 Analys av skyfallssituationen enligt föreslagna åtgärder

I följande avsnitt presenteras modellresultat från simulering av framtida situation där alternativ 1 för Svartå Bangata (torrdamm) och ny höjdsättning av Östra Bangatan simulerats. Dagvattenanläggningar så som regnbäddar och BGG-system är inte inkluderade i analysen.

I Figur 6-8 presenteras maximalt vattendjup vid ett klimatanpassat 100-årsregn (klimatfaktor 1,25). För det planerade stationsområdet intill Östra Bangatan ses två större översvämningsutbredningar som ligger i närheten av byggrätten. Dels marköversvämnning på infartsvägen till stationsområdet och en i närheten av den planerade rampen till tunneln. Den maximala volymen för respektive lågpunkt är:

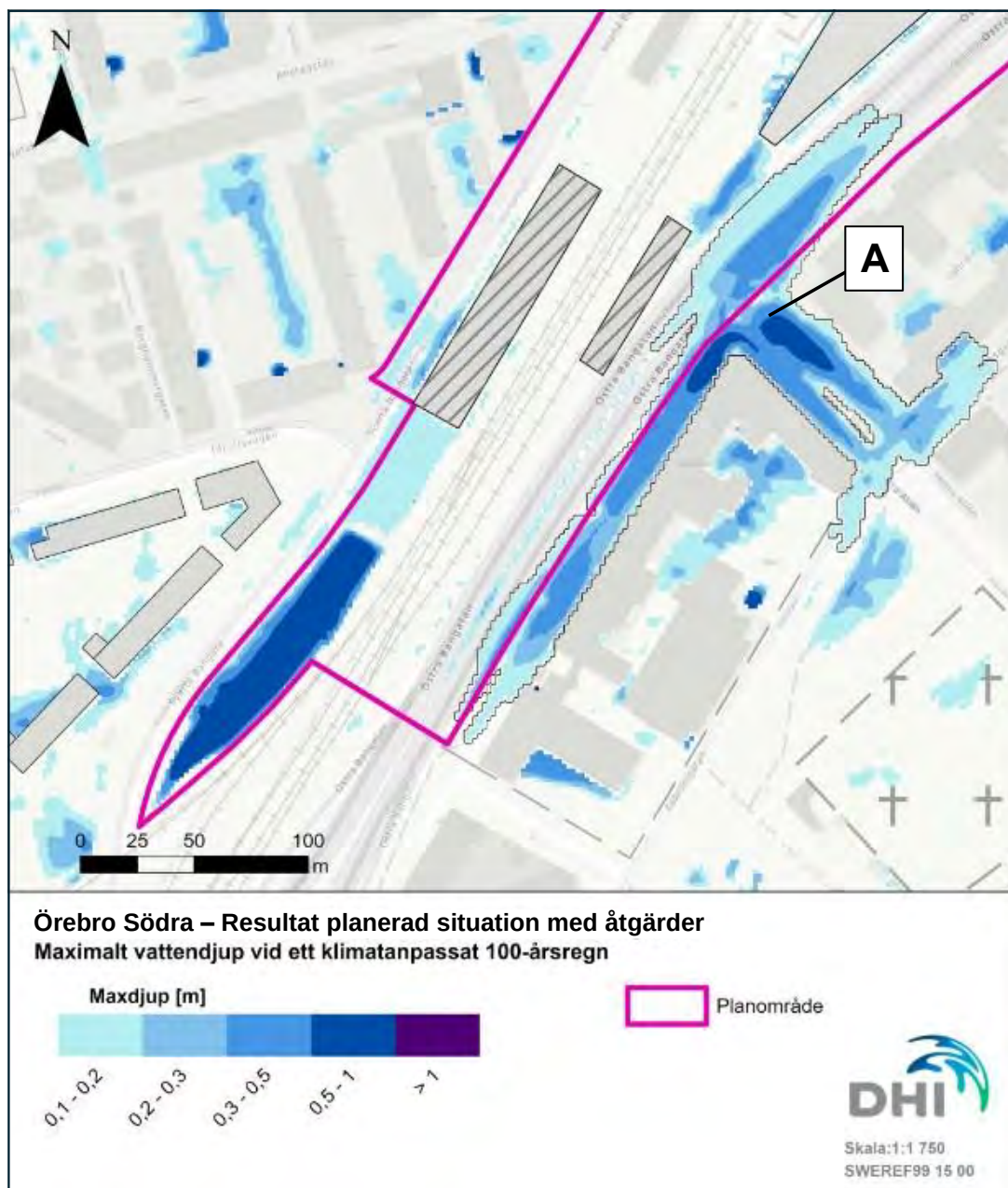
- På infartsvägen till Södra station (A i Figur 6-8), maximal volym: 160 m³, maximalt djup ca 25 cm.
- Vid rampen ned till gång- och cykeltunneln (B i Figur 6-8), maximal volym: 250 m³, maximalt djup ca 45 cm.



Figur 6-8 Maximalt vattendjup (m) vid klimatanpassat 100-årsregn med föreslagen höjdsättning på Östra Bangatan och torrdamm intill Svartå Bangata. Rutor med tillhörande bokstav (A,B) hänvisar till de lågpunkter som presenterats ovan. Vattendjup < 0,1 m illustreras ej i figur.

I Figur 6-9 presenteras en förstord bild av resultatet över planområdets södra del där justeringarna på Svartå Bangata och Östra Bangatan utförts. Som kan ses gällande Svartå Bangata är en mindre andel vatten stående på vägen. Volymen som tidigare ansamlats i lågpunkten har nu förflyttad till dammen och parkeringen. Parkeringen har enligt resultatet ett vattendjup på ca 15 cm och i dammen står det ca 85 cm vatten. Den maximala volymen i

dammen och parkeringen beräknas till ca 2500 m³. En vattenansamling ses vid rampen ned till gång- och cykeltunneln, för att hantera detta vatten föreslås att anlägga ett mindre stråk för vattnet att rinna längst för att därefter anslutas till dammen.



Figur 6-9 Förstorad bild av resultatet av maximalt vattendjup (m) vid klimatanpassat 100-årsregn med föreslagen höjdsättning på Östra Bangatan och torrdamm intill Svartå Bangata. Vattendjup < 0,1 m illustreras ej i figur.

För Östra Bangatan visar resultatet att vattendjupet på den norra körbanan minskar och uppgår till maximalt ca 15 cm. Den södra körbanan är fortsatt oframkomligt och det maximala vattendjupet uppgår till ca 40 cm. I Tabell 6-1 presenteras maximalt volym, maximal vattennivå och maximalt djup i lågpunkten (A i Figur 6-9) vid befintlig och planerad situation.

Tabell 6-1 Maximal vattennivå (+m), djup (m) och volym (m³) inom lågpunkten på Östra Bangatan vid befintlig och planerad situation. Lågpunkten som jämförs kan ses i Figur 6-9 och är markerat med A.

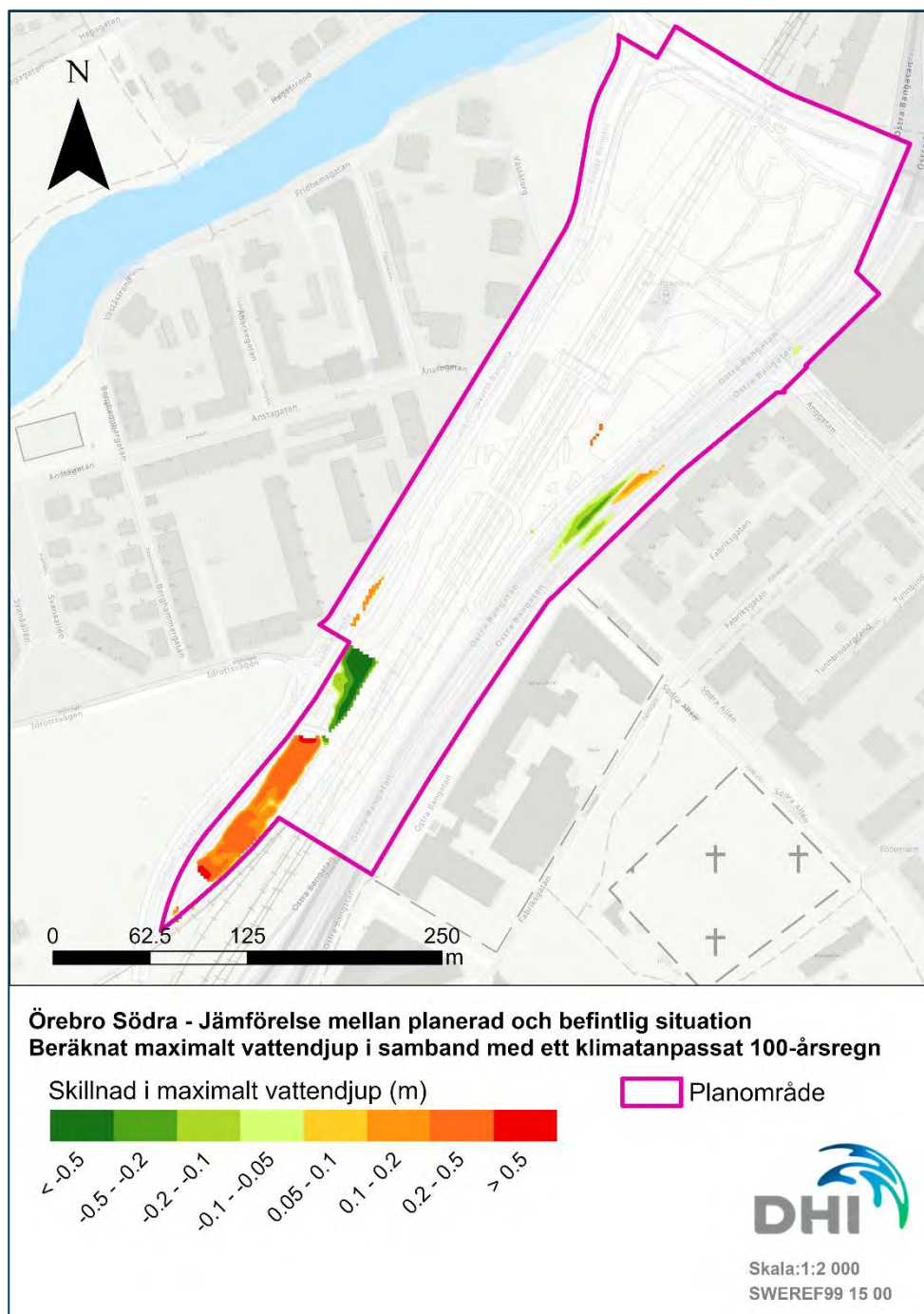
Situation	Maximal vattennivå	Maximalt vattendjup	Maximal volym
Befintlig situation	+28,25 m	0,75 m	2715 m ³
Planerad situation	+28,25 m	0,75 m	2880 m ³
Differens	-	-	165 m ³

Enligt resultatet ökar vattennivån marginellt i lågpunkten efter genom åtgärder, ökningen ligger inom spannet för osäkerhet i modellen. Inom den totala lågpunkten medför åtgärderna en ökning av volymen med 165 m³ vilket fördelat över hela lågpunktens area (ca 1,3 ha) medför en mycket liten ökning i vattennivån och som inte bedöms medföra märkbara negativa konsekvenser på närliggande mark med hänsyn till översvämningsproblematiken redan vid befintlig situation.

Trots förändringen av vattennivån i lågpunkten bedöms effekten av åtgärden ge positiv respons på framkomligheten på vägen och rekommenderas att vidare studeras. I utredningen har en mycket grov höjdsättning genomförts och ett koncept för möjlig hantering föreslås. Vid fortsatt arbete kommer det krävs fortsatt arbete med höjdsättningen och en detaljerad projektering av gatan. Vid projektering av vägen föreslås maximal volym, vattennivå och vattendjup vid befintlig situation att nyttjas för att utforma Östra Bangatan.

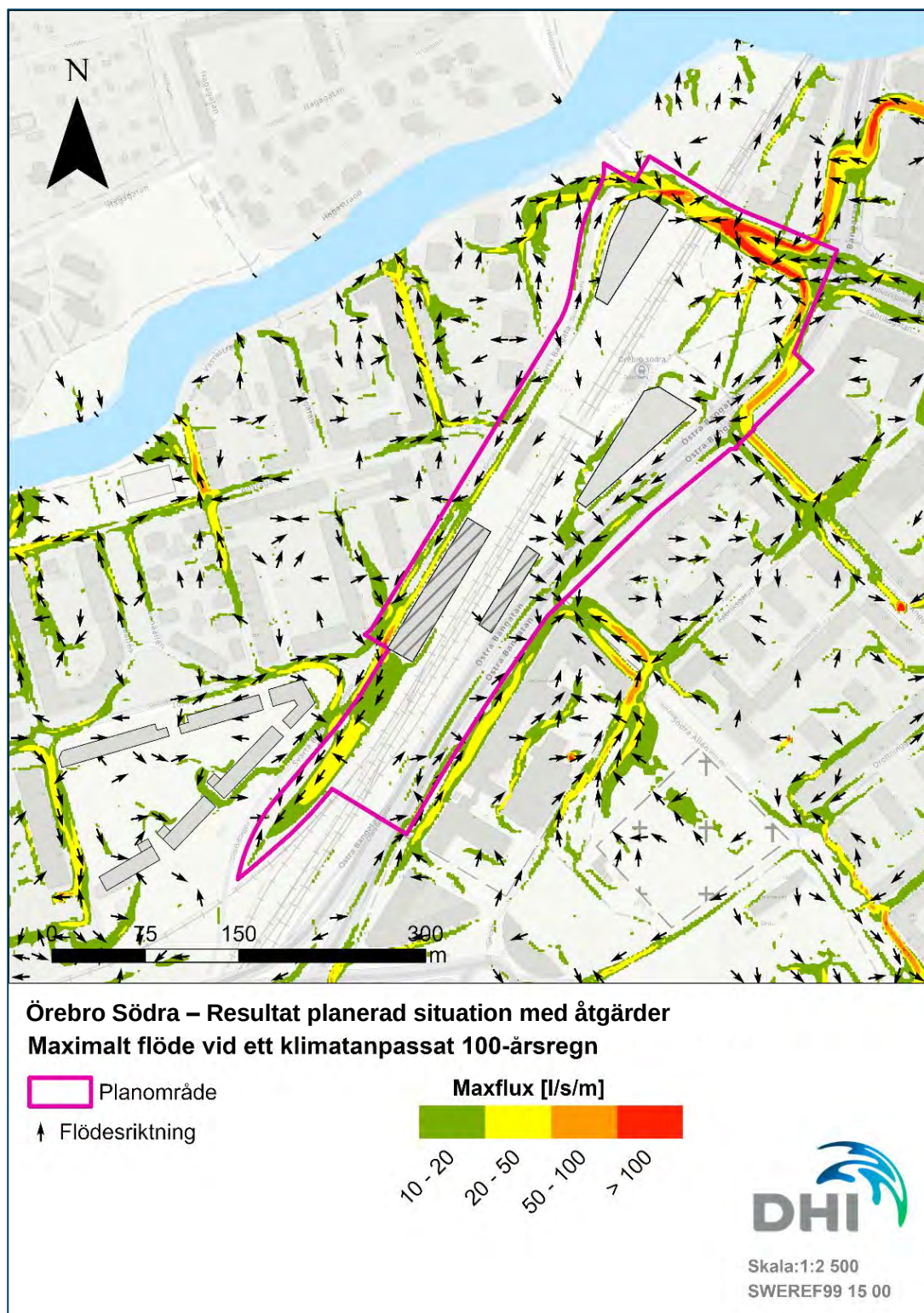
6.6.1 Jämförelse befintlig och planerad situation

I Figur 6-10 presenteras en jämförelse av det maximala vattendjupet mellan befintlig och planerad situation med föreslagna åtgärder. I kartan illustreras ett minskat vattendjup relativt befintlig situation med gröna nyanser och ett ökat vattendjup med orange nyanser. Vattendjup vars differens är 5 cm (ökning eller minskning jämfört befintlig situation) illustreras inte i figuren med hänsyn till modellosäkerheter. Som kan ses i figuren medför skyfallsytan intill Svartå Bangata ett ökat vattendjup jämfört med befintlig situation, en stor anledning till det ökade djupet är att lågpunktens marknivå förändrats och ett större djup inom dammen möjliggörs. För Östra Bangatan ses det att vattendjupet på den norra körbanan har minskat jämfört med befintlig situation vilket tyder på att föreslagen åtgärd för vägen har en positiv respons på framkomligheten. Vattendjupet har även ökat på den södra vägbanan. Utanför planområdet ses inga förändringar av vattendjupet som medför ett ökat eller minskat vattendjup på 5 cm. Som tidigare nämnt har nivån i lågpunkten intill Södra Allén ökat men inom ett intervall som inte kan fastställas utifrån modellosäkerheter.



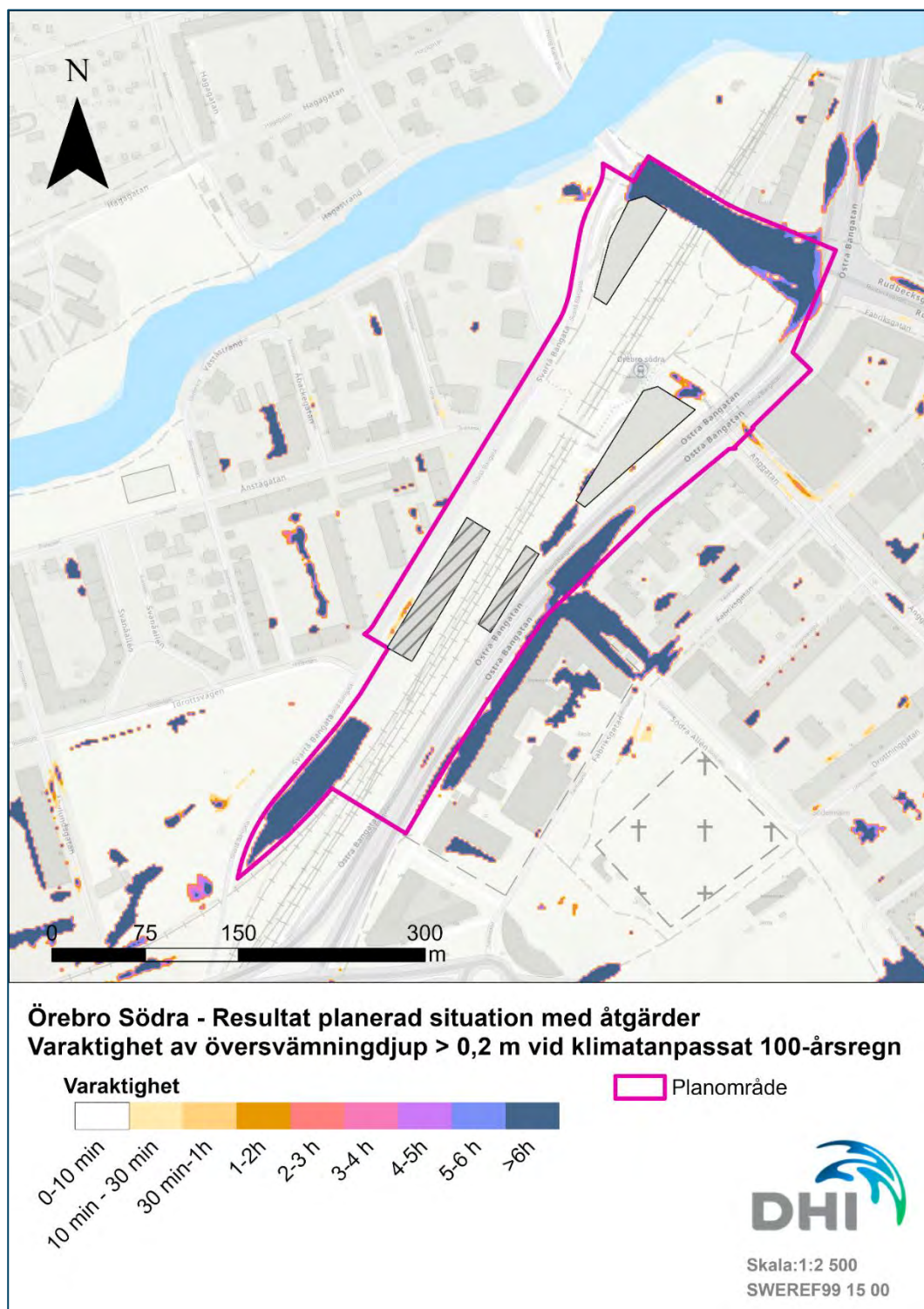
Figur 6-10 Skillnad i beräknat maximalt vattendjup mellan planerad och befintlig situation vid klimatanpassat 100-årsregn. Gröna nyanser illustrerar ett minskat vattendjup och orange nyanser illustrerar ett ökat vattendjup. Vattendjup med en differens av (+/-) 5 cm illustreras ej i figur.

I Figur 6-11 presenteras maximala flöden vid ett klimatanpassat 100-årsregn vid planerad situation med åtgärder. Resultatet visar på liknande mönster som ses även från befintlig situation. Det resultatet visar är att den övergripande risken med området och förklaringen till att vatten blir stående inom området är att större flödesvägar från närliggande områden leds mot planområdet. Flera flödesvägar exempelvis från Södra Allén, Ånstagatan och Idrottsvägen leds mot planområdet och då marken inom planområdet är flack medför det att vattnet stannar upp och ansamlas på låglänta områden.



Figur 6-11 Maximala flöden (l/s/m) vi skyfall motsvarande 100 års återkomsttid, 6 h varaktighet och 1,25 klimatfaktor för planerad situation med åtgärder. Antagen ledningsnätscapacitet är 10 år.

I Figur 6-12 presenteras varaktigheten av översvämningsdjup > 0,2 m i samband med ett klimatanpassat 100-årsregn. Varaktigheten för översvämningsdjup > 0,2 m i de flesta fall längre än 6 timmar, likt befintlig situation. Ingen förändring i varaktigheten av översvämning utanför planområdet sker jämfört med befintlig situation.



Figur 6-12 Varaktighet av översvämningsdjup > 0,2 m inom och i närheten av planområdet i samband med ett klimatanpassat 100-årsregn vid planerad situation med föreslagna åtgärder. Varaktighet kortare än 10 minuter illustreras ej i figur.

6.7 Diskussion av skyfallshantering

Östra Bangatan är idag en översvämningsdrabbad väg och en större lågpunkt hindrar vägen från att vara framkomlig under ett 100-årsregn. Enligt modellresultaten bedöms inte exploateringen av området vara en bidragande faktor till problemet utan översvämningsproblematiken ses även i befintlig situation. Utredningen föreslår följande åtgärder för att förbättra skyfallshanteringen längs Östra Bangatan.

- Ny höjdsättning av Östra Bangatan ger en förbättring av framkomligheten på vägen.
- Genom att höja den norra körbanan reduceras vattendjupet till en nivå som möjliggör passage för utryckningsfordon, vilket är en kritisk funktion för vägens roll som primär transportled.

Trots föreslagna åtgärder kvarstår en betydande vattenansamling på den södra körbanan, vilket innebär att full framkomlighet inte kan garanteras. Resultatet visar även att marginell ökning av vattennivån i lågpunkten. Detta understryker vikten av att utvärdera helheten och eventuellt komplettera med ytterligare åtgärder utanför planområdet för att undvika negativa effekter. I utredningen har en grov höjdsättning av vägen genomförts för att via på effekterna av den principiella lösningen som föreslagits. Bedömningen är att effekten har en generellt positiv respons men det är viktigt att en detaljerad projektering av vägen säkerställs. Volym och nivåer som presenterats i utredningen föreslås att nyttjas för det fortsatta arbetet.

För Svartå Bangata har torrdammen en positiv effekt genom att omfördela stora volymer från lågpunkten, vilket minskar risken för översvämnning på vägen. Dock kvarstår en vattenansamling vid rampen till gång- och cykeltunneln, vilket indikerar behov av kompletterande åtgärder, exempelvis ett avledande stråk. En osäkerhet är antagandet om grundvattennivån, vilket kan påverka dammens funktion och konstruktion. Detta bör verifieras genom uppdaterade mätningar.

Sammanfattningsvis bedöms åtgärderna vara tekniskt genomförbara och ge en förbättrad funktion av framkomligheten. Rekommendationen är att konceptet utvecklas vidare i projekteringsskedet, med särskilt fokus på höjdsättning, kompletterande avledningsstråk och kontroll av grundvattenförhållanden.

Hagatunneln är enligt skyfallsmodelleringen en mycket översvämningsdrabbad del av planområdet. I utredningen har en förutsättning varit att inte öka vattendjupet i tunneln, inget fokus har lagts på att minska djupet och tunneln har därav inte beaktats mer omfattande i utredningen.

Ett mindre antal platser med stående vatten ses inom planområdet, några av dessa bedöms ligga intill fasad för de planerade byggrätterna. I utredningen har inget arbete med höjdsättningen av mark i närhet av fasad utförts och medför en viss osäkerhet i resultatet. Resultatet visar dock på ett behov av att arbete med höjdsättningen för att leda bort vatten till platser där det inte utgör någon risk, exempelvis ytor för dagvatten, grönytor och vägar. Arbetet med höjdsättningen kommer att bli kritisk och föreslås att vara en hög prioritering i kommande projekteringsarbete och utförs i god tid.

7 Slutsats

Dagvatten- och skyfallsutredning har genomförts för detaljplan Nicolai 3:306 m.fl. i centrala Örebro, i anslutning till Södra station. Syftet med utredning är att säkerställa att planerad exploatering inte försämrar dagvattenkvaliteten eller ökar översvämningsriskerna i området. Nedan presenteras slutsatserna av utredningen.

Aktuellt planområde klassas som ett centrumområde och dagvattenflöden och fördröjningsberäkningar har genomförts för återkomsttid 30 år med klimatfaktor 1,25. Utflödet från planområdet har begränsats till ett befintligt 10-årsregn. Inom planområdet beräknas det sammanlagda fördröjningsbehovet till ca 610 m³. Det finns generellt ett stort fördröjningsbehov i planen men volymfördelningen skiljer sig beroende på de tekniska delavrinningsområden som planområdet delats in i. Trafikverkets anläggning med närliggande infrastruktur har inte beaktats i utredningen. Dagvattenlösningar har inte heller föreslagits för avrinningsområdet som omfattar Hagatunneln då ingen ombyggnation inom det området planeras.

Konceptet för dagvattenhanteringen presenterad i rapporten utgör ett exempel på hur fördröjning och rening av dagvatten kan möjliggöras. Justering av djup, reglerdjup och ytanspråk kan genomföras i senare skede men bör utformas med hänsyn till fördröjningsbehovet inom planområdet. Ett exempel på detta är exempelvis för regnbäddar intill fasad för byggrätterna som planeras där det bedöms möjligt att anlägga gröna tak som ett alternativ för att möjliggöra fördröjning. Om avsteg från föreslagen dagvattenhantering utförs bör föroreningssituationen även uppdateras för att säkerställa att föroreningsmängden till recipienten inte ökar jämfört med befintlig situation.

För att fördröja och rena dagvattnet från planområdet har ett flertal anläggningar föreslagits. BGG-system föreslås att anläggas i mittremsan av Östra Bangatan där öppet förstärkningslager i kombination med regnbäddar föreslås. Underjordiska makadammagasin och regnbäddar föreslås omhänderta dagvatten från tak, torgytor och Svartå Bangata. I planområdets sydvästra del, intill Svartå Bangata, föreslås en torrdamm att anläggas för att dels omhänderta dagvatten från parkeringen, dels agera som skyfallshantering. Skyfallsytans huvudsakliga syfte är att fungera som en översvämningsyta och inte att omhänderta dagvatten. För att omhänderta dagvatten från parkeringen föreslås två alternativ, antingen via filterbrunn som därefter avleds till skyfallsytan för fördröjning och infiltration, eller via krossdike som anläggs intill parkeringen.

Enligt genomförd skyfallsanalys bedöms planområdet utsatt för stora översvämningar under ett klimatanpassat 100-årsregn. Tre större översvämningar har identifierats, dels i Hagatunneln, lågpunkt intill Svartå Bangata och Östra Bangatan. För att hantera skyfall föreslås en torrdamm att anläggas intill Svartå Bangata. För Östra Bangatan föreslås en ombyggnation av vägen för att sprida ut översvämningen och på så sätt minska vattendjupet på vägen. Enligt genomförd analys kan en damm intill Svartå Bangata säkerställa framkomligheten på vägen medan för Östra Bangatan ses en risk för en marginell ökad vattennivå vid skyfall för närliggande område med föreslagen utformning. Potential ses dock i konceptet för hantering av skyfall på Östra Bangatan och bedöms kunna hantera översvämningen men det föreslås att ta fram en mer detaljerad höjdsättning av gatan i samråd med vägprojektörer.

Området ligger inom beräknat högsta flöde (BHF) för Svartå, vilket innebär en betydande översvämningsrisk vid extrema flöden. Den sammanvägda risken för översvämning till följd av BHF bedöms vara 9,5% över en 1000 års period vilket är mycket låg sannolikhet. Området riskerar inte att översvämmas vid ett 100 eller 200-årsflöde i Svartå så risken för översvämning från ån bedöms vara låg. Baserat på den omfattande översvämningen som riskerar att drabba stora delar av närliggande område bedöms det inte möjligt att höjdsätta eller bygga bort risken för

översvämning i samband med BHF inom detaljplanen. Att minska risken för översvämning från Svartån bedöms ligga utanför planens ansvar och att minska risken för översvämning bör utföras med åtgärder i ett större sammanhang på kommunal nivå. Dessa insatser bör inte utföras med syfte att endast skydda det aktuella planområdet utan även stora delar av det drabbade området.

8 Referenser

- Bara Mineraler. (2023). *Generös regnbädd på Stationsgatan i Ljungby*. Hämtat från [www.baramineraler.se](https://www.baramineraler.se/referensprojekt/pimpstensjord-vaextsubstrat/stationsgatan-i-ljungby/): <https://www.baramineraler.se/referensprojekt/pimpstensjord-vaextsubstrat/stationsgatan-i-ljungby/>
- edge. (2021). *Kostnadsberäkning av BGG-system - instruktionsmanual*. edge.
- Edge. (u.å). *Neptunigatan Malmö*. Hämtat från [www.edges.se](https://edges.se/uppdrag/neptunigatan-malmo/): <https://edges.se/uppdrag/neptunigatan-malmo/>
- Green Cities Europe. (u.å). *Vad är blågröna system?* Hämtat från [www.se.thegreencities.eu](https://se.thegreencities.eu/best_practices/vad-ar-blagrongra-system/): https://se.thegreencities.eu/best_practices/vad-ar-blagrongra-system/
- MSB. (2024). *Översyn av områden med betydande översvämningsrisk, cykel 3*. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.
- MSB. (u.å). *Översvämningsportalen*. Hämtat från [www.gisapp.msb.se](https://gisapp.msb.se/Apps/oversvamningsportal/avancerade-kartor/hot-och-riskkartor/orebro/hotkartor.html): <https://gisapp.msb.se/Apps/oversvamningsportal/avancerade-kartor/hot-och-riskkartor/orebro/hotkartor.html>
- Nacka kommun. (den 22 mars 2018). *Anvisningar och principlösningar för dagvattenhatnering på kvartersmark och allmän platsmark*. Hämtat från <https://www.nacka.se/4ae7cf/contentassets/8abb805de4ee4c71970ea99c9f79ef3f/anvisningar-och-principlosningar-for-dagvattenhantering-pa-kvartersmark-och-allman-plats.pdf> den 31 mars 2023
- Platsförvatten (drivs av VA SYD). (2024). *platsförvatten (instagram)*. Hämtat från [www.instagram.com](https://www.instagram.com/platsforvattnet/): <https://www.instagram.com/platsforvattnet/>
- StormTac Databas. (2022). *Databas för dagvatten, basflöde, ytvatten och avloppsvatten, v.2022-10-27*. StormTac AB. Hämtat från <http://data.stormtac.com/> den 07 mars 2023
- Structor Miljöteknik AB . (2016). *Södra station, Örebro*.
- Svenskt Vatten. (2016). *Publikation P110 Avledning av dag-, drän och spillvatten*. Stockholm: Svenskt Vatten.
- SVOA. (2016). *Anläggningsjämförelser - Reningseffekt, anläggningstyper, tabell*. Hämtat från <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.stockholmvattenochavfall.se%2Fglobalassets%2Fdagvatten%2Fexls%2Freningstabell.xls&wdOrigin=ROWSELINK> den 9 mars 2023
- SVOA. (2016). *Reningstabell*. Stockholm Vatten och Avfall. Hämtat från <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.stockholmvattenochavfall.se%2Fglobalassets%2Fdagvatten%2Fpdf%2Freningstabell.xls&wdOrigin=ROWSELINK>
- SVOA. (2025). *Avsättningsmagasin*. Stockholm Vatten och Avfall .
- SVOA. (2025). *Vegetationsklädda tak*. Stockholm Vatten och Avfall. Hämtat från https://www.stockholmvattenochavfall.se/globalassets/dagvatten/pdf/vegtak_h2.pdf
- SVOA. (u.d.). *Dammar och våtmarker*. Hämtat från <https://www.stockholmvattenochavfall.se/globalassets/dagvatten/pdf/dammar.pdf> den 9 mars 2023
- SVOA. (u.d.). *Svackdike*. Hämtat från https://www.stockholmvattenochavfall.se/globalassets/dagvatten/pdf/svd_h.pdf den 9 mars 2023

- SVU. (2016). *Kunskapssammanställning dagvattenrening*. Hämtat från https://www.svenskvatten.se/contentassets/979b8e35d47147ff87ef80a1a3c0b999/svu-rapport_2016-05.pdf
- Vattenmyndigheterna. (2023). *Miljö kvalitetsnormer för vatten*. Hämtat från <https://www.vattenmyndigheterna.se/vattenforvaltning/miljokvalitetsnormer-for-vatten.html> den 24 februari 2023
- Vattenmyndigheterna. (den 3 januari 2023). *VISS - "Åtgärdsbehov för fosfor och kväve enligt förvaltningscykel 3 v1_2"*. Hämtat från <https://viss.lansstyrelsen.se/ReferenceLibrary.aspx?referenceLibraryID=55168> den 8 mars 2023
- VISS. (2021). *KÄVLINGEÅN: Vombsjön-Tranåsbäcken (Björkaån/Åsumsån/Tolångaån)*. Hämtat från <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA78517976> den 8 mars 2023
- VISS. (u.d.). *Kemisk status*. Hämtat från <https://visshjalp.lansstyrelsen.se/detta-beskrivs-i-viss/statusklassning/kemisk-status/> den 8 mars 2023
- Vätterhem. (2023). *Regnbäddar räddar regnvattnet och skapar vackra planteringar*. Hämtat från www.vatterhem.se: <https://www.vatterhem.se/aktuellt/regnbaddar-raddar-regnvattnet-och-skapar-vackra-planteringar/>
- Örebro kommun. (2019). *Trafikutredning Södra station*. Hämtat från https://www.orebro.se/download/18.1ce9258216d2ee02e7b5816/1571309446414/Bn%20116_2015_Nikolai%203_306%20m.fl._Trafikutredning.pdf

Bilaga A Födröjningsberäkningar - specifik magasinsvolym

Den specifika magasinsvolymen har beräknats med hjälp av rationella metoden enligt ekvation nedan. I utredningen har varaktigheten och rinntiden antagits till 10 minuter.

$$V = 0,06 \cdot \left[i_{\text{regn}} \cdot t_{\text{regn}} \cdot K - t_{\text{regn}} - K \cdot t_{\text{rinn}} + \frac{K^2 \cdot t_{\text{rinn}}}{i_{\text{regn}}} \right]$$

V: Specifik magasinsvolym (m³/ha_{red})

i_{regn}: regnintensiteten för aktuell varaktighet (l/s ha)

t_{regn}: regnvaraktighet (min)

t_{rinn}: rinntid (min)

K: Specifik avtappning för magasinet (l/s ha_{red})

Tabell 8-1 Beräknad erforderlig födröjning för delområde ARO 1.

Beräkning av erforderlig volym	
Reducerad area	0,30 ha _{red}
Tillåtet utflöde	52 l/s
Motsvarar ett befintligt 10-årsregn med tömmningsfaktor 0,75	
Specifik avtappning	156 /s ha _{red}
Specifik magasinsvolym	103 m ³ /ha _{red}
Erforderlig födröjningsvolym	34 m ³

Tabell 8-2 Beräknat födröjningsbehov inom respektive del av delområde ARO 1.

Benämning av område	Markanvändning	Area (ha)	Reducerad area (ha _{red})	Volym (m ³)
Hagatunneln med närliggande mark	Gång- och cykelbana	0,05	0,04	5
	Väg	0,29	0,23	24
	Grönyta	0,03	≈ 0	≈ 0
	Antaget hårdgjort	0,04	0,03	3
Byggrätt intill Svartå Bangata	Byggnad	0,03	0,03	3
	Totalt	0,44	0,33	35

Tabell 8-3 Beräknad erforderlig fördröjning för delområde ARO 2.

Beräkning av erforderlig volym	
Reducerad area	0,51 ha _{red}
Tillåtet utflöde	63 l/s
Motsvarar ett befintligt 10-årsregn med tömningsfaktor 0,75	
Specifik avtappning	125 /s ha _{red}
Specifik magasinvolym	136 m ³ /ha _{red}
Erforderlig fördröjningsvolym	70 m ³

Tabell 8-4 Beräknat fördröjningsbehov inom respektive del av delområde ARO 2.

Benämning av område	Markanvändning	Area (ha)	Reducerad area (ha _{red})	Volym (m ³)
Byggrätt	Byggnad	0,17	0,16	24
Torg	Grönyta	0,02	≈ 0	≈ 0
	Antaget hårdgjort	0,25	0,20	26
Svartå Bangata	Gång- och cykelbana	0,07	0,06	7
	Väg	0,12	0,10	13
Totalt	-	0,63	0,52	70

Tabell 8-5 Beräknad erforderlig fördröjning för delområde ARO 3.

Beräkning av erforderlig volym	
Reducerad area	0,30 ha _{red}
Tillåtet utflöde	45 l/s
Motsvarar ett befintligt 10-årsregn med tömningsfaktor 0,75	
Specifik avtappning	150 /s ha _{red}
Specifik magasinvolym	109 m ³ /ha _{red}
Erforderlig fördröjningsvolym	33 m ³

Tabell 8-6 Beräknat fördröjningsbehov inom respektive del av delområde ARO 3.

Benämning av område	Markanvändning	Area (ha)	Reducerad area (ha _{red})	Volym (m ³)
Godsmagasin	Byggnad	0,03	0,03	3
Torg	Antaget hårdgjort	0,14	0,11	12
Svartå Bangata	Gång- och cykelbana	0,10	0,08	9
	Väg	0,10	0,08	9
Totalt	-	0,37	0,30	33

Tabell 8-7 Beräknad erforderlig fördröjning för delområde ARO 4.

Beräkning av erforderlig volym	
Reducerad area	1,66 ha _{red}
Tillåtet utflöde	209 l/s
Motsvarar ett befintligt 10-årsregn med tömningsfaktor 0,75	
Specifik avtappning	126 l/s ha _{red}
Specifik magasinvolym	135 m ³ /ha _{red}
Erforderlig fördröjningsvolym	224 m ³

Tabell 8-8 Beräknat fördröjningsbehov inom respektive del av delområde ARO 4.

Benämning av område	Markanvändning	Area (ha)	Reducerad area (ha _{red})	Volym (m ³)
Byggrätt	Byggnad	0,29	0,26	35
Torg	Antaget hårdgjort	0,46	0,37	50
Eugénparken	Grönyta	0,83	0,08	11
Östra Bangatan	Gång- och cykelbana	0,46	0,37	50
	Väg	0,73	0,58	78
Totalt	-	2,77	1,66	224

Tabell 8-9 Beräknad erforderlig fördröjning för delområde ARO 5.

Beräkning av erforderlig volym	
Reducerad area	0,62 ha _{red}
Tillåtet utflöde	75 l/s
Motsvarar ett befintligt 10-årsregn med tömningsfaktor 0,75	
Specifik avtappning	122 /s ha _{red}
Specifik magasinvolym	139 m ³ /ha _{red}
Erforderlig fördröjningsvolym	86 m ³

Tabell 8-10 Beräknat fördröjningsbehov inom respektive del av delområde ARO 5.

Benämning av område	Markanvändning	Area (ha)	Reducerad area (ha _{red})	Volym (m ³)
Godsmagasin	Byggnad	0,05	0,04	6
Torg	Antaget hårdgjort	0,14	0,11	15
Svartå Bangata	Gång- och cykelbana	0,27	0,22	30
	Väg	0,17	0,14	19
	Grönyta	0,25	0,02	3
Parkering och skyfallsyta	Parkering	0,06	0,05	7
	Skyfallsyta	0,44	0,04	6
Totalt	-	1,34	0,62	86

Tabell 8-11 Beräknad erforderlig fördröjning för delområde ARO 6.

Beräkning av erforderlig volym	
Reducerad area	0,57 ha _{red}
Tillåtet utflöde	78 l/s
Motsvarar ett befintligt 10-årsregn med tömningsfaktor 0,75	
Specifik avtappning	137 /s ha _{red}
Specifik magasinvolym	122 m ³ /ha _{red}
Erforderlig fördröjningsvolym	70 m ³

Tabell 8-12 Beräknat fördröjningsbehov inom respektive del av delområde ARO 6.

Benämning av område	Markanvändning	Area (ha)	Reducerad area (ha _{red})	Volym (m ³)
Östra Bangatan	Antaget hårdgjort	0,05	0,04	5
	Gång- och cykelbana	0,20	0,16	20
	Väg	0,41	0,33	40
	Grönyta	0,36	0,04	5
Totalt	-	1,02	0,57	70

Tabell 8-13 Beräknad erforderlig fördröjning för delområde ARO TRV.

Beräkning av erforderlig volym	
Reducerad area	0,81 ha _{red}
Tillåtet utflöde	119 l/s
Motsvarar ett befintligt 10-årsregn med tömningsfaktor 0,75	
Specifik avtappning	147 l/s ha _{red}
Specifik magasinvolym	112 m ³ /ha _{red}
Erforderlig fördröjningsvolym	91 m ³

Tabell 8-14 Beräknat fördröjningsbehov inom respektive del av delområde TRV.

Benämning av område	Markanvändning	Area (ha)	Reducerad area (ha _{red})	Volym (m ³)
Järnvägsområde	Järnväg	0,66	0,33	37
	Plattform och perrongsområde	0,35	0,28	31
	Bangård-banbyggnad	0,69	0,21	23
Totalt	-	1,70	0,81	91

Bilaga B Föroreningsberäkningar

Schablonmässig reningseffekt av föreslagna dagvattenanläggningar har hämtats från StormTac via VA-guiden och från SVOA. Avskiljningseffekten för de fyra typer av anläggningar som föreslagits presenteras nedan. Ingen specifik information gällande BGG-systemens reningseffekt har hittats och därav har det antagits att reningseffekten i BGG-systemet motsvarar likvärdig rening från ett infiltrationsstråk.

Tabell 8-15 Schablonmässig avskiljnings/reningseffekt för olika typer av dagvattenanläggningar. Blå celler representerar data som hämtats från StormTac via VA-guiden (u.å) och gul cell representerar värden hämtade från SVOA (2016).

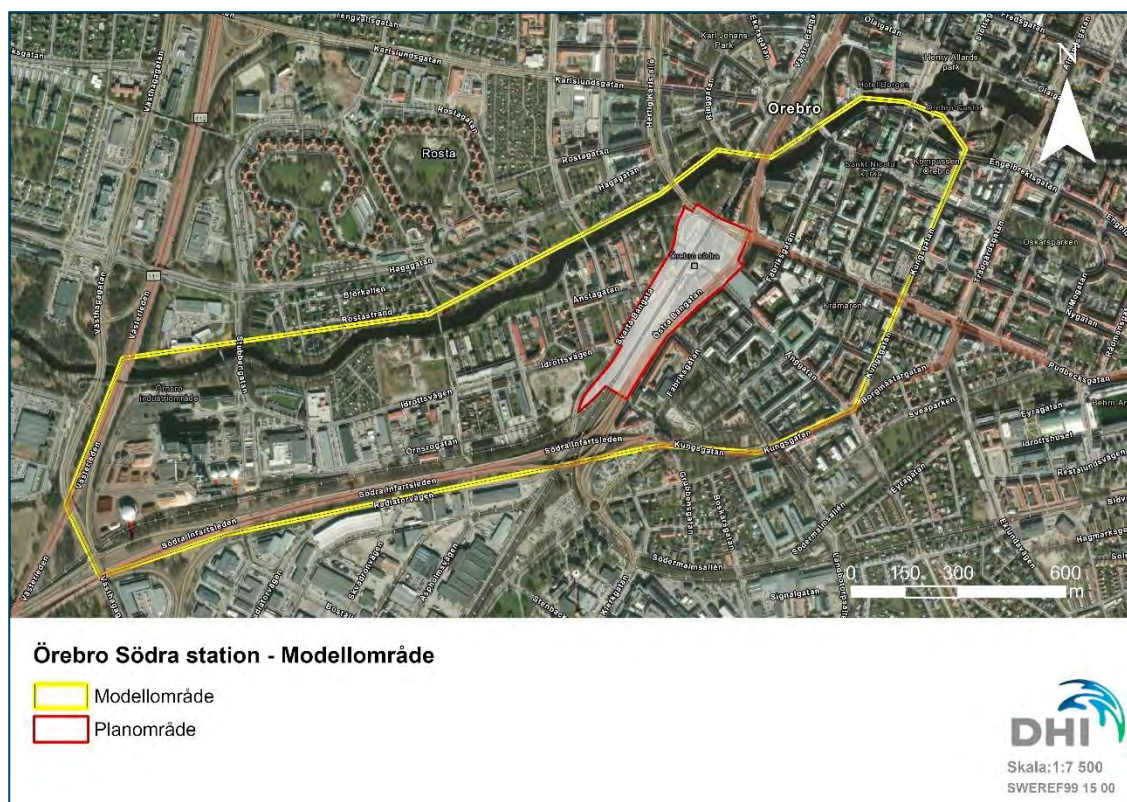
Ämne	Reningseffekt			
	Nedsänkt växtbädd (regnbädd/biofilter)	Infiltrationsstråk	Avsättningsmagasin (makadammagasin)	Översilningsyta (torrdamm)
P	65%	65%	70%	40%
N	40%	40%	15%	25%
Pb	80%	80%	75%	55%
Cu	65%	65%	70%	60%
Zn	85%	85%	70%	50%
Cd	85%	85%	60%	55%
Cr	55%	55%	70%	45%
Ni	75%	65%	55%	45%
Hg	70%	70%	60%	20%
SS	80%	75%	75%	70%
Olja	80%	80%	65%	80%

För att beräkna föroreningsbelastningen från planområdet efter rening i har föroreningsberäkningar med hjälp av reningseffekten från de olika anläggningarna genomförts. I respektive delområde kommer anläggningarna som föreslagits syfta till att omhänderta olika delar. Exempelvis är regnbäddar föreslagna intill fasad för byggrätten inom delområde ARO 2 medan ett BGG-system är föreslagits att omhänderta dagvatten från Svartå Bangata och gång- och cykelbanan. För att särskilja dessa har motsvarande yta leds till BGG-systemet respektive regnbäddarna beräknats. Därefter har andelen detta motsvarar av föroreningsmängden från delområdet nyttjats för att på så sätt beräkna föroreningsmängden efter rening.

Bilaga C Modelldokumentation skyfall

Bilaga C.1 Markavrinningsmodell

Skyfallsmodellen är uppbyggd som en markavrinningsmodell (2D-modell) som tar hänsyn till markavrinningen. Utifrån höjddata har en tvådimensionell hydraulisk markavrinningsmodell etablerats i programvaran MIKE+ 2025. Modellområdets utbredning ses i Figur 8-1. Markavrinningsmodellen beräknar flödet på markytan i två dimensioner, x-led och y-led. Den horisontella upplösningen på modellen har satts till 2 m. Det innebär att ett område på 2 x 2 meter representeras av ett höjdvärde. Upplösningen på resultatet får samma upplösning som modellen. Valet av upplösning har gjorts för att på ett tillräckligt detaljerat sätt beskriva urbana strukturer och samtidigt erhålla rimliga beräkningstider.

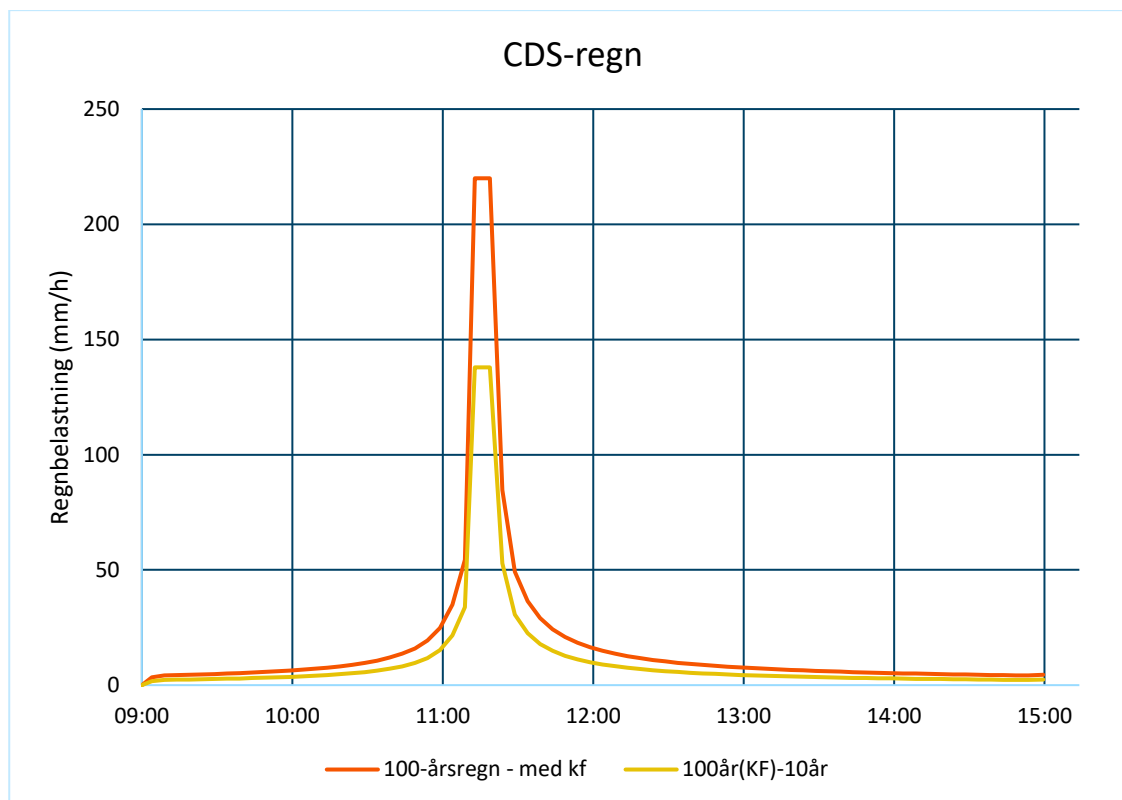


Figur 8-1 Modellområdets utbredning.

Bilaga C.2 Regn

Till modellen adderas ett klimatanpassat 100-årsregn med varaktighet 6 timmar. Regnbelastningen är av typen CDS och innebär att regnvolymer är statistiskt korrekta för alla varaktigheter inom regnet, i detta fall från 10 minuter upp till 6 timmar. För att beakta effekterna av klimaförändringarna adderas en klimatkfaktor på 1,25. För att beakta ledningsnäts inverkan genomförs ett schablonavdrag motsvarande ett 10-årsregn för samtliga ytor som är hårdgjorda. Det antas att vattnet från dessa områden leds ned till ledningssystemet som har en kapacitet motsvarande ett 10-årsregn. I Figur 8-2 presenteras en illustration av regnet som använts i modellen.

För framtida situation har avdrag för ledningsnätet genomförts för byggrätterna som planeras.



Figur 8-2 CDS-regn som adderas till modellen.

Bilaga C.3 Infiltration

En infiltrationsmodul har kopplats till terrängmodellen vilket låter delar av vattnet infiltrera i stället för att rinna på ytan. På alla ytor som inte antas vara hårdgjorda har infiltrationsmodulen aktiverats. Hänsyn har även tagits för järnväg- och spårområden. Infiltrationshastigheten har ansatts efter jordartskartan från SGU. Inom modellområdet ses tre typer av jordarter, fyllnadsmaterial, postglacial lera och isälvssediment. Beroende på de lokala jordartsförhållandena varierar infiltrationshastigheten i modellen mellan 0 och 800 mm/h, se Tabell 8-16. Hänsyn har tagits till de byggrätter som planeras samt byggnadsstrukturen för Målaren 17.

Tabell 8-16 Infiltrationsparametrar som nyttjats för att beskriva infiltrationen.

Parameter	Infiltrationshastighet (mm/h)	Läckagehastighet (mm/h)
Hårdgjorda ytor	0	0
Järnväg	800	3,6
Vatten	300	300
Fyllnad och isälvssediment	36	3,6
Postglacial lera	3,6	0,36

Bilaga C.4 Råhet

Ytans råhet styr vattnets hastighet på markytan och påverkar således översvämningsförloppet och har differentierats mellan hårdgjorda ytor och permeabla ytor. Som underlag har

marktäckedata hämtat från Lantmäteriet via SCALGO Live. I Tabell 8-17 presenteras vilka råhetsparametrar som nyttjats. För framtida situation har råhets parametrarna justerats för att beskriva den planerade situationen. Hänsyn har tagits till de byggrätter som planeras samt byggnadsstrukturen för Målaren 17.

Tabell 8-17 Råhetsparametrar som nyttjats i modellen, uttryckt i enhet Mannings tal $M \text{ m}^{1/3}/\text{s}$.

Markanvändning	Ansatt råhet M
Byggnad	30
Väg	50
Övrig hårdgjordyta (parkering, torgyta, trottoarer...)	50
Vegetation, barmark, parkmark	10
Vatten	10
Järnväg	50

Bilaga C.5 Topografi

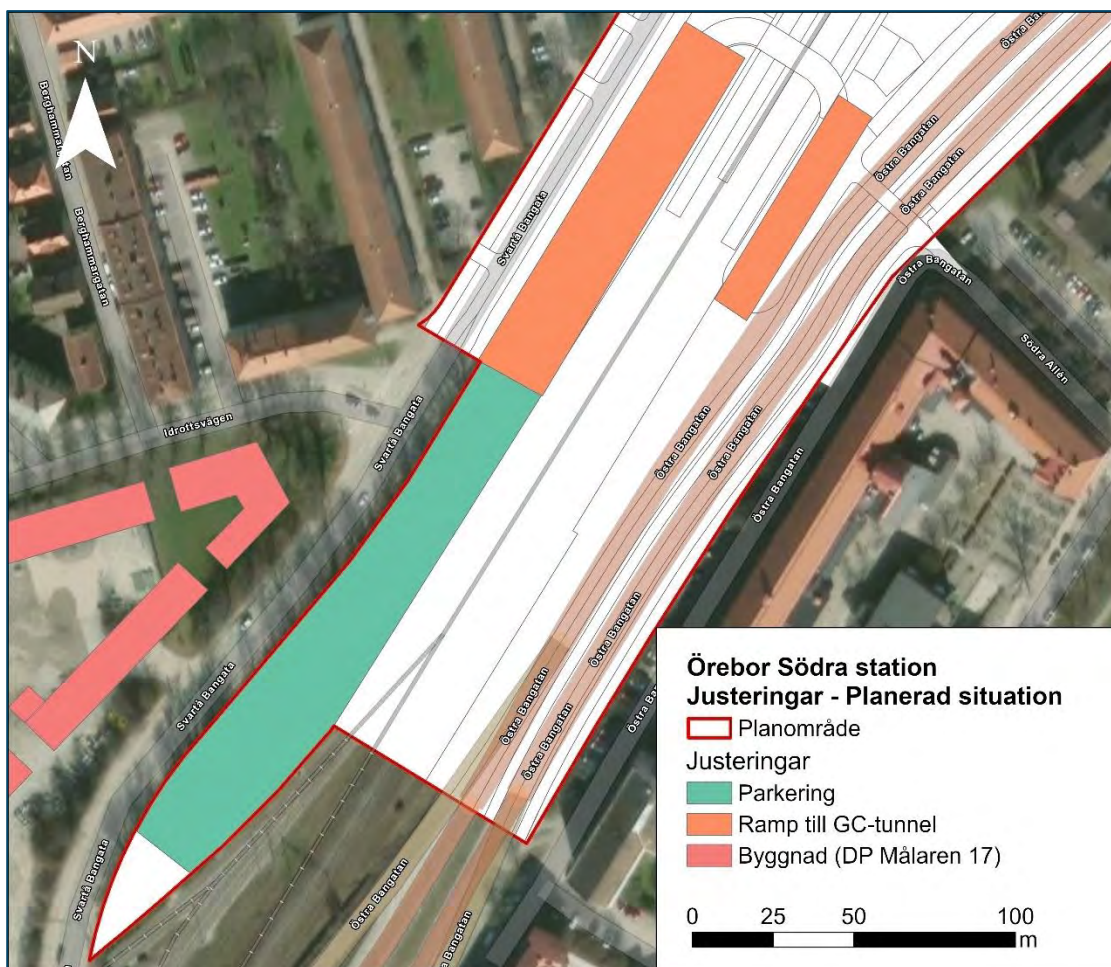
En bearbetning av höjdmodellen har utförts för att beskriva de verkliga vattentransportförhållandena kring byggnaderna, det innebär att byggnadernas fotavtryck läggs in i modellen. Tunnlar och andra passager som kan leda vatten under vägar har även beaktats i modellen exempelvis Hagatunneln i planområdets norra del.

Strax sydväst om planområdet ligger fastigheten Målaren 17. Ett detaljplanarbete pågår för fastigheten där syftet är att skapa plats för bostäder, centrumanvändning, kontor och skola. Ombyggnationen av fastigheten innebär att flertal huskroppar med tillhörande infrastruktur, vägar och grönytor planeras inom fastigheten. I syfte att studera förändringarna av byggnadsstrukturen i närliggande fastighet har dessa huskroppar adderats till modellen och nyttjas dels för befintlig situation, dels i simuleringen av framtida situation.

Bilaga C.5.1 Planerad situation

För det framtida scenariot har en grov bearbetning av höjdsättningen utförts. Det finns ingen fastställd framtida höjdsättning av området men justeringar som att jämna ut marken intill de planerade byggrätterna har utförts. Byggrätterna beskrivs även i modellen. Den nya gång- och cykeltunneln har inte lagts till som en tunnel i den framtida höjdmodellen. Det förutsätts att höjdsättningen av mark i närheten av ramperna alternativt barriärer säkerställer att vattnet inte kan ledas ned i tunneln. För att ändå studera hur flödet och vattendjupet påverkas av detta har två principiella block adderats till modellen som ligger på samma plats som ramperna till gång- och cykelbanan är föreslagen.

Den planerade parkeringen intill Svartå Bangata har även beskrivits i höjdmodellen. En jämn yta på en nivå av +27,90 m har antagits och motsvara en jämförbar nivå med marknivån på Svartå Bangata. Genomförda justeringar i höjdmodellen illustreras i Figur 8-3.



Figur 8-3 Genomförda justeringar för att beskriva planerad situation. För parkeringen (illustrerat i grönt) har ytan jämnats ut och ansatts en marknivå på + 27,90 m. För cykeltunnelns ramper (illustrerat i orange) har dessa höjts upp för att förhindra vattnet att rinna ned i tunneln. För detaljplan Mälaren 17 har byggnadskroppar adderats till modellen.



Kommunstyrelsen

§ 68 - Arbetsordning för kommunfullmäktige (26/KS/148)

Ärendebeskrivning

Inför varje mandatperiod ses arbetsordningen för kommunfullmäktige över och revideras vid behov. Denna översyn har gjorts av administrativa avdelningen och synpunkter har inhämtats från partiföreträdarna för de partier som i dagsläget finns representerade i kommunfullmäktige.

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige föreslås besluta att anta arbetsordning för kommunfullmäktige.

Kommunstyrelsens behandling av ärendet

Christina Torpman föredrar ärendet.

Beslut

Kommunfullmäktige föreslås besluta att anta arbetsordning för kommunfullmäktige.

Beslutsunderlag

- TS Arbetsordning för fullmäktige
- Arbetsordning för kommunfullmäktige

Paragrafen är justerad

Justerare signatur	Utdragsbestyrkande
--------------------	--------------------

Arbetsordning för kommunfullmäktige

§ 68

26/KS/148



Arbetsordning för kommunfullmäktige

Ärendebeskrivning

Inför varje mandatperiod ses arbetsordningen för kommunfullmäktige över och revideras vid behov. Denna översyn har gjorts av administrativa avdelningen och synpunkter har inhämtats från partiföreträdarna för de partier som i dagsläget finns representerade i kommunfullmäktige.

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige föreslås besluta att anta arbetsordning för kommunfullmäktige.

Ärendet

Inför mandatperioden 2027–2030 har arbetsordningen för kommunfullmäktige sett över och reviderats enligt nedanstående kommentarer.

I 1 § har en mening lagts till om att alla partier som får mandat i kommunfullmäktige har rätt till minst 2 ersättare, detta gäller enligt vallagen.

En ny text har lagts till i 27 § angående att kommunfullmäktiges presidium har rätt att förlänga talartiden i ett visst ärende om de anser att ordinarie talartid på fem minuter inte är tillräckligt i det ärendet.

I 35 § har antalet tecken som den inledande texten i en enkel fråga får ha utökats då det uppmärksamats att det inte varit tillräckligt för att kunna skriva en inledande förklaring med tidigare begränsning.

Texten i 44 § om när en reservation ska lämnas in har ändrats i och med att justering av protokoll numera sker digitalt. Texten är formulerad på samma sätt som i nämndernas reglementen gällande när reservationer ska lämnas in men för kommunfullmäktige ska de lämnas in senast under nästkommande dag i och med att mötena hålls på kvällen. En ledamot som vill lämna in en skriftlig reservation ska dock meddela sekreteraren detta i samband med mötet så att denne vet att en reservation kommer att komma under nästa dag.

I 49 § har stycket om att punkten allmänhetens frågestund ska finnas innan ärendena tas upp på dagordningen tagits bort för att möjliggöra för att placera punkten på dagordningen där fullmäktiges presidium anser att den passar bäst.

☐ Barnkonsekvensanalys är utförd och redovisas i tjänsteskrivelsen eller i bilaga

☒ Vid prövning av barnets bästa är bedömningen att ärendet som ska beslutas inte rör barn.

Kommunstyrelseförvaltningen

Lena Fagerlund
Kommundirektör

Christina Torpman
Kommunsekreterare



Bilagor

Arbetsordning för kommunfullmäktige

Arbetsordning för kommunfullmäktige

Utöver vad som föreskrivs om kommunfullmäktige i lag eller annan författning gäller bestämmelserna i denna arbetsordning.

Innehållsförteckning

Antalet ledamöter	4
Presidium.....	4
Interimsordförande, ålderspresident	4
Fyllnadsval till presidiet m.m.	4
Upphörande av uppdraget	4
Tid för sammanträdena	5
Extra sammanträde	5
Ändringar i sammanträdesordningen.....	5
Plats för sammanträde	5
Placering av ledamöter under sammanträde	6
Deltagande på distans	6
Kungörelse av sammanträdena	6
Förlängning av sammanträde och fortsatt sammanträde	7
Ärenden och handlingar till sammanträde	7
Anmälan av hinder för tjänstgöring och inkallande av ersättare	8
Upprop.....	8
Protokollsjusterare	8
Turordning för handläggning av ärendena	9
Yttranderätt vid sammanträdena, utöver kommunfullmäktiges ledamöter	9
Talarordning och ordning vid sammanträdena	10
Yrkanden.....	11
Deltagande i beslut.....	11
Omröstningar	11
Motioner	12
Förslag från kommuninvånare	12
Interpellationer	13

Frågor (enkel fråga)	13
Anmälan av interpellationer och enkla frågor	14
Beredning av ärendena	14
Återredovisning från nämnderna	14
Förklaring vid revisionsanmärkning	14
Prövning av ansvarsfrihet och anmärkning	15
Beredning av revisorernas budget	15
Valberedning	15
Justering av protokoll	15
Reservation	16
Särskilt yttrande	16
Expediering m.m.	16
Allmänhetens frågestund	17
Aktuell information	17
Debatter utan anknytning till aktuellt beslutsärende	17

Antalet ledamöter

1 §

Fullmäktige har 45 ledamöter. Antalet ersättare ska utgöra hälften av det antal platser som varje parti fått i fullmäktige. Alla partier som får plats i fullmäktige har dock rätt till minst två ersättare.

Presidium

2 §

De år då val av kommunfullmäktige har ägt rum, väljer fullmäktige bland ledamöterna en ordförande samt en förste och en andre vice ordförande som tillsammans utgör fullmäktiges presidium. Val av presidium ska förrättas på ett sammanträde som hålls före december månads utgång.

Presidiet väljs för fullmäktiges löpande mandatperiod.

Interimsordförande, ålderspresident

3 §

Till dess att val av presidiet har förrättats, tjänstgör som ordförande den som varit ledamot i fullmäktige längst tid (ålderspresidenten).

Om flera ledamöter har lika lång tjänstgöringstid som ledamot, ska den äldste av dem vara ålderspresident.

Fyllnadsval till presidiet m.m.

4 §

Om ordföranden eller någon av vice ordförandena avgår som ledamot eller från sin presidiepost, bör fullmäktige så snart det kan ske välja en annan ledamot för återstoden av tjänstgöringstiden för den som har avgått.

Om samtliga i presidiet är hindrade att fullgöra uppdraget, fullgör ålderspresidenten ordförandens uppgifter.

Upphörande av uppdraget

5 §

Om en förtroendevald som valts av fullmäktige upphör att vara valbar upphör uppdraget vid nästa fullmäktigesammanträde om inte fullmäktige, efter ansökan, beslutar att den förtroendevalde får ha kvar sitt uppdrag under återstoden av mandatperioden. En sådan ansökan ska vara skriftlig och innehålla skälen för att uppdraget ska bestå. Ansökan ska göras i så god tid att den hinner behandlas av

fullmäktige innan uppdraget upphör. Ansökan ges in till administrativa avdelningen.

Tid för sammanträdena

6 §

Fullmäktige beslutar senast under december månad vilka dagar och tider som ordinarie sammanträden som ska hållas under kommande år.

De år då val av fullmäktige har ägt rum i hela landet, sammanträder nyvalda fullmäktige första gången i oktober.

Dagen och tiden för det första sammanträdet bestäms i den sammanträdeskalender som upprättas för det år som val till kommunfullmäktige sker.

Extra sammanträde

7 §

Ett extra sammanträde hålls på den tid som ordföranden bestämmer efter samråd med vice ordförandena.

En begäran om extra sammanträde ska göras skriftligen hos ordföranden och ska innehålla uppgift om det eller de ärenden som önskas bli behandlade på det extra sammanträdet.

Ändringar i sammanträdesordningen

8 §

Om det föreligger särskilda skäl, får ordföranden efter samråd med vice ordförandena ställa in ett sammanträde eller ändra dagen eller tiden för sammanträdet.

Om ordföranden beslutar att ett sammanträde ska ställas in eller att dagen eller tiden för ett sammanträde ska ändras, låter ordföranden snarast underrätta varje ledamot och ersättare om beslutet. Uppgift om beslutet ska snarast tillkännages på kommunens anslagstavla.

Plats för sammanträde

9 §

Fullmäktige sammanträder på plats som ordföranden bestämmer.

Placering av ledamöter under sammanträde

10 §

Vid kommunfullmäktiges sammanträden intar presidiets ledamöter och fullmäktiges sekreterare särskilda platser vid presidiebordet.

Övriga ledamöter i fullmäktige placeras gruppvis i sessionssalen i den ordning som presidiet bestämmer efter samråd med partiföreträdarna.

Ersättare, som tjänstgör i ordförandens eller vice ordförandenas ställe, intar särskilt anvisad plats. Ersättare, som tjänstgör för annan ledamots ställe, intar dennes plats.

Deltagande på distans

11 §

Fullmäktige får, om särskilda skäl föreligger, sammanträda med ledamöter närvarande på distans. Sådant sammanträde får endast äga rum om ljud- och bildöverföringen sker i realtid och på ett sådant sätt att samtliga deltagare kan se och höra varandra på lika villkor.

Ledamöter som önskar delta på distans ska senast 7 dagar före sammanträdet anmäla detta till administrativa avdelningen. Ordföranden avgör om närvaro får ske på distans.

Kungörelse av sammanträdena

12 §

Ordföranden ska kungöra tid och plats för varje sammanträde med fullmäktige och uppgifter om de ärenden som ska behandlas. Fullmäktiges sammanträden ska kungöras på kommunens anslagstavla minst 10 dagar före sammanträdesdagen.

Varje ledamot och ersättare ska kallas till sammanträde minst 10 dagar före sammanträdesdagen. Kallelsen ska innehålla uppgift om tid och plats för sammanträdet och om de ärenden som ska behandlas. Kallelsen tillgängliggörs för ledamöter och ersättare via Meetings plus, om inte skäl talar däremot.

I kommunallagen (2017:725) finns undantagsbestämmelser för brådskande ärenden.

Förlängning av sammanträde och fortsatt sammanträde

13 §

Om fullmäktige inte hinner slutföra ett sammanträde på den utsatta sammanträdesdagen, kan fullmäktige besluta att förlänga tiden för sammanträdet.

Fullmäktige kan också besluta att avbryta sammanträdet och att hålla fortsatt sammanträde en senare dag för att behandla de ärenden som återstår. I ett sådant fall beslutar fullmäktige genast när och var sammanträdet ska fortsätta.

Om fullmäktige beslutar att hålla fortsatt sammanträde, utfärdar ordföranden en kungörelse om det fortsatta sammanträdet på vanligt sätt.

Om sammanträdet ska fortsätta inom en vecka, behöver någon kungörelse inte utfärdas. I ett sådant fall låter ordföranden dock underrätta de ledamöter och ersättare som inte är närvarande när sammanträdet avbryts om tiden och platsen för det fortsatta sammanträdet.

Ärenden och handlingar till sammanträde

14 §

Ordföranden bestämmer, vid behov efter samråd med kommunstyrelsens presidium, när fullmäktige ska behandla ett ärende, om ej annat följer av lag.

15 §

Kommunstyrelsens, övriga nämnders och beredningars förslag till beslut eller yttranden i ärenden som tagits in i kungörelsen bör tillställas varje ledamot och ersättare före sammanträdet.

Ledamot som önskar få med ett eget förslag till beslut eller tilläggsförslag i kallelsen lämnar förslaget till kommunsekreteraren och meddelar denne om att handlingen ska läggas till i kallelsen.

Ordföranden bestämmer i vilken omfattning övriga handlingar i ett ärende ska tillställas ledamöter och ersättare före sammanträdet.

Kallelse och övriga handlingar skickas elektroniskt.

Handlingarna i varje ärende bör finnas tillgängliga för allmänheten i sammanträdeslokalen under sammanträdet.

Interpellationer och enkla frågor ska, om de inkommit till administrativa avdelningen i sådan tid att det är möjligt, tillställas samtliga ledamöter och ersättare före det sammanträde vid vilket de avses bli ställda.

Anmälan av hinder för tjänstgöring och inkallande av ersättare

16 §

En ledamot som är hindrad att delta i ett helt sammanträde eller i en del av ett sammanträde, ska snarast anmäla detta till administrativa avdelningen.

Administrativa avdelningen kallar in den ersättare som står i tur att tjänstgöra.

17 §

Om en ledamot utan föregående anmälan uteblir från ett sammanträde eller hinder uppkommer för en ledamot att vidare delta i ett pågående sammanträde, kallar ordföranden in den ersättare som är tillgänglig och står i tur att tjänstgöra. Detta innebär ingen plikt för ordföranden att aktivt söka efter ersättare annat än att genom fråga till närvarande i lokalen undersöka om ersättare finns tillgänglig.

Ledamot är skyldig att anmäla till sekreteraren om ledamoten avbryter sin tjänstgöring.

18 §

Det som står i 16 och 17 §§ gäller också för ersättare, som kallats till tjänstgöring.

19 §

Ordföranden bestämmer när en ledamot eller en ersättare ska träda in och tjänstgöra under ett pågående sammanträde. Endast om det föreligger särskilda skäl för det bör inträde ske under pågående handläggning av ett ärende.

Upprop

20 §

En uppsporslista som utvisar de ledamöter och ersättare som tjänstgör ska finnas tillgänglig under hela sammanträdet.

I början av varje sammanträde låter ordföranden förrätta uppsprop enligt uppsporslistan.

Upprop förrättas också i början av varje ny sammanträdesdag, vid fortsatt sammanträde och när ordföranden anser att det behövs.

Protokollsjusterare

21 §

Ordföranden bestämmer tiden för justering av protokollet från sammanträdet.

Sedan uppspropet har förrättats enligt 20 §, väljer fullmäktige två ledamöter att tillsammans med ordföranden justera protokollet från sammanträdet och att i förekommande fall biträda ordföranden vid röstsammanräkningar.

Turordning för handläggning av ärendena

22 §

Fullmäktige behandlar ärendena i den turordning som de har tagits upp i kungörelsen. Fullmäktige kan dock besluta om ändrad turordning för ett eller flera ärenden.

Ordföranden bestämmer när under ett sammanträde ett ärende ska behandlas som inte finns med i kungörelsen.

Fullmäktige får besluta att avbryta handläggningen av ett ärende under ett sammanträde för att återuppta det senare under sammanträdet.

Yttranderätt vid sammanträdena, utöver kommunfullmäktiges ledamöter

23 §

Rätt att delta i överläggningen har

- kommunalråd och oppositionsråd,
- ordförande och vice ordförandena i en nämnd eller en gemensam nämnd vid behandling av ett ärende där nämndens verksamhetsområde berörs,
- ordföranden och vice ordförandena i en fullmäktigeberedning, när fullmäktige behandlar ett ärende som beredningen har handlagt,
- ordföranden i en nämnd eller någon annan som besvarar en interpellation eller fråga när överläggningen hålls med anledning av svaret,
- styrelsens ordförande i ett sådant företag som avses i 10 kap. 2-6 §§ kommunallagen, när fullmäktige behandlar ett ärende som berör förhållandena i företaget.

24 §

Kommunens revisorer får delta i överläggningen när fullmäktige behandlar revisionsberättelse och årsredovisning.

Revisorerna får också delta i överläggningen när fullmäktige behandlar ett ärende som berör revisorernas granskning eller egen förvaltning.

Sakkunnigt biträde ska ges tillfälle att yttra sig vid fullmäktiges behandling av revisionsberättelsen.

25 §

Ordföranden låter efter samråd med vice ordförandena i den utsträckning som det behövs kalla ordförandena och vice ordförandena i nämnderna, revisorerna samt anställda hos kommunen för att lämna upplysningar vid sammanträdena. Detsamma gäller utomstående sakkunniga.

Ingår kommunen i en gemensam nämnd får ordföranden efter samråd med vice ordförandena i den utsträckning som behövs kalla ordföranden och vice ordförandena i den gemensamma nämnden och anställda i de samverkande kommunerna/regionen för att lämna upplysningar vid sammanträdena.

Om fullmäktige inte beslutar något annat, bestämmer ordföranden efter samråd med vice ordförandena i vilken utsträckning de som har kallats för att lämna upplysningar på ett sammanträde får yttra sig under överläggningarna.

26 §

Kommundirektören får delta i överläggningen i alla ärenden.

Fullmäktiges sekreterare får yttra sig om lagligheten av det som förekommer vid sammanträdena.

Talarordning och ordning vid sammanträdena

27 §

Den som har rätt att delta i fullmäktiges överläggningar ges ordet i anmäld ordning. Alla som har rätt att delta i överläggningarna har rätt till obegränsat antal anföranden på högst fem minuter vardera, om inte annat anges i denna arbetsordning. Om kommunfullmäktiges presidium anser att det behövs längre talartid i ett specifikt ärende har de möjlighet att ställa frågan till fullmäktige om begränsningen på fem minuter ska ersättas tillfälligt i den aktuella debatten.

Den som har rätt att delta i fullmäktiges överläggning har också rätt till ett kort inlägg på högst två minuter för en replik med anledning av vad en talare anför. Rätten till replik gäller för den som direkt berörs av det som har anförts och under repliken får endast det aktuella anförandet bemötas. Inlägget görs omedelbart efter den talare som har ordet då begäran om att få göra inlägget framställs. Efter repliken finns möjlighet till genmäle från den talare som blivit replikerad och efter detta återgår ordförande till ordinarie talarordning.

Den ledamot som tycker att överläggningarna klargjort ärendet tillräckligt och att ingen ny information eller yrkanden läggs fram under debatten kan begära sträck i debatten. Ordförande ska då ta upp detta för omröstning direkt.

Om någon i sitt yttrande skulle avlägsna sig från ämnet och inte rättar sig efter tillsägelse av ordföranden får ordföranden ta från talaren ordet. I övrigt får ingen avbryta en talare under dennes anförande.

Det är tillåtet att filma, ta upp ljud och fotografera hela eller delar av sammanträdet. Om detta material publiceras inträder personligt ansvar för att hantera materialet enligt gällande lagar.

I fullmäktige ska alla som deltar tänka på att använda ett vårdat uppträdande. Det innebär att använda ett vårdat språkbruk och att ha en vårdad klädsel utan stora loggor eller liknande. Ledamöter ansvarar för att förhålla sig till detta och

ordföranden kan avvisa den, ledamot eller åhörare, som uppträder störande och inte rättar sig efter tillsägelse.

Uppstår oordning som ordföranden inte kan avstyra, får ordföranden ajournera eller upplösa sammanträdet.

Yrkanden

28 §

När fullmäktige har förklarat överläggningen i ett ärende avslutad, går ordföranden igenom de yrkanden som har framställts under överläggningen och kontrollerar att de har uppfattats rätt.

Ordföranden befäster genomgången med ett klubbslag. Därefter får inte något yrkande ändras eller återtas, om inte fullmäktige beslutar att medge det enhälligt.

Om ordföranden anser att det behövs ska den ledamot som har framställt ett yrkande lämna in det skriftligt.

Deltagande i beslut

29 §

En ledamot som avser att avstå från att delta i ett beslut, ska anmäla detta till ordföranden, innan beslutet fattas.

En ledamot som inte har gjort en sådan anmälan anses ha deltagit i beslutet, om fullmäktige fattar det med acklamation.

Omröstningar

30 §

Om omröstningar genomförs, biträds ordföranden av de två ledamöterna som har utsetts att justera protokollet.

Omröstningarna genomförs genom att ledamöterna avger sina röster efter upprop. Uppropet sker enligt uppropsslistan.

Ordföranden avger alltid sin röst sist.

Sedan omröstningen har avslutats, befäster ordföranden detta med ett klubbslag. Därefter får inte någon ledamot avge sin röst. Inte heller får någon ledamot ändra eller återta en avgiven röst efter klubbslaget.

Om oenighet uppstår om resultatet av en öppen omröstning, ska en ny omröstning genomföras omedelbart.

31 §

En valsedel som avlämnas vid en sluten omröstning ska uppta så många namn som valet avser samt vara omärkt, enkel och sluten.

En valsedel är ogiltig om den

1. upptar namnet på någon som inte är valbar,
2. upptar flera eller färre namn än det antal personer som ska väljas eller
3. upptar ett namn som inte klart utvisar vem som avses

Det som sagts nu gäller inte vid val som sker med tillämpning av proportionellt valsätt. För sådana val finns särskilda föreskrifter i lag.

Motioner

32 §

En motion

- ska vara skriftlig och det ska framgå med namn och partitillhörighet vem eller vilka ledamöter som lämnat in den
- får inte ta upp ämnen av olika slag
- väcks genom att den lämnas in till administrativa avdelningen, eller vid ett sammanträde med fullmäktige.

En ersättare får väcka en motion bara när ersättaren tjänstgör som ledamot vid ett sammanträde.

Motionären har rätt till ett inledningsanförande om maximalt fem minuter, efter det har den som ska besvara motionen rätt till ett anförande om maximalt fem minuter. Båda två har sedan rätt till ytterligare ett anförande om maximalt fem minuter vardera och därefter är ordet fritt.

Kommunstyrelsen ska till varje sammanträde redovisa de motioner som inte har beretts färdigt. Redovisningen görs på alla ordinarie sammanträden i fullmäktige och sker i form av en förteckning över de obesvarade motionerna.

Förslag från kommuninvånare

33 §

Den som är folkbokförd eller äger en fastighet i kommunen får lämna in *förslag från kommuninvånare*. Förslaget lämnas in till administrativa avdelningen. Inkomna förslag tas med i kallelsen till nästkommande fullmäktige och lämnas över till ansvarig förvaltning.

Interpellationer

34 §

En interpellation ska vara skriftlig och ska lämnas in till administrativa avdelningen senast sju arbetsdagar före det sammanträde vid vilket den avses att ställas.

På interpellationen ska framgå namn och partitillhörighet på den ledamot som lämnar in interpellationen.

En ersättare får lämna in en interpellation under ett sammanträde, om ersättaren tjänstgör som ledamot vid sammanträdet.

Den som lämnat in en interpellation har rätt till ett inledningsanförande om maximalt fem minuter, efter det har den som ska besvara interpellationen rätt till ett anförande om maximalt fem minuter. Båda två har sedan rätt till ytterligare ett anförande om maximalt fem minuter vardera och därefter är ordet fritt.

En interpellation bör besvaras senast under det sammanträde som följer närmast efter det då interpellationen ställdes.

Ett svar på en interpellation ska vara skriftligt och publiceras i kallelsen senast två arbetsdagar innan sammanträdet där den ska besvaras. Uppgift om att interpellationssvar kommer att lämnas vid visst sammanträde bör tas in i kungörelsen, om reglerna för när kungörelse ska ske medger det.

Om en interpellation avser förhållandena i ett sådant företag som avses i 10 kap. 2-6 §§ kommunallagen, får den ordförande till vilken interpellationen har ställts överlämna till en av fullmäktige utsedd ledamot i företagets styrelse att besvara interpellationen.

En ersättare som har ställt en interpellation får delta i överläggningen då svaret på interpellationen behandlas bara om ersättaren tjänstgör som ledamot också vid det tillfället.

Samtliga ledamöter och tjänstgörande ersättare får delta i en interpellationsdebatt.

Frågor (enkel fråga)

35 §

En fråga ska ha ett bestämt innehåll och vara enkel i sin karaktär. En fråga ska inte innehålla flera underfrågor utan varje fråga lämnas in separat. Frågan får vara försedd med en kort inledande förklaring på maximalt 500 tecken.

En fråga ska vara skriftlig och inlämnad av en ledamot. Det ska framgå med namn och partitillhörighet vem som lämnat in frågan.

Den ska lämnas in till administrativa avdelningen senast två arbetsdagar före det sammanträde vid vilket ledamoten avser att ställa den.

En fråga behöver inte besvaras skriftligt utan svaret ges muntligt under sammanträdet när frågan behandlas.

En ersättare får lämna in en fråga inför ett sammanträde, om ersättaren tjänstgör som ledamot vid sammanträdet.

Om en fråga avser förhållandena i ett sådant företag som avses i 10 kap. 2-6 §§ kommunallagen, får den ledamot till vilken frågan har ställts överlämna till en av fullmäktige utsedd ledamot i företagets styrelse att besvara frågan.

En fråga bör besvaras under det sammanträde vid vilket den har ställts.

Endast frågeställaren och den som svarar på frågan får delta i debatten. Frågeställaren har rätt till ett inledningsanförande om maximalt tre minuter, efter det har den som ska besvara frågan rätt till ett anförande om maximalt fem minuter. Båda två har sedan rätt till ytterligare två anföranden om maximalt två minuter vardera och sedan anses frågan vara färdigbehandlad.

Anmälan av interpellationer och enkla frågor

36 §

På dagordningen ska det finnas en punkt för anmälan av interpellationer och enkla frågor. Under punkten behandlas frågan om interpellationer och enkla frågor får ställas. Om en interpellation eller enkel fråga lämnas in för sent för att behandlas på kommande sammanträde kan de ändå anmälas då och sedan besvaras på sammanträdet efter.

Beredning av ärendena

37 §

Om fullmäktige inte beslutar något annat, avgör styrelsen hur de ärenden som fullmäktige ska behandla ska beredas.

Återredovisning från nämnderna

38 §

Fullmäktige beslutar om omfattning och formerna för nämndernas återredovisning av uppdrag som fullmäktige lämnat. Närmare bestämmelser härom anges i respektive nämnds reglemente.

Förklaring vid revisionsanmärkning

39 §

Om fullmäktige inte beslutar något annat bestämmer ordföranden i vilken ordning förklaringar över en anmärkning, som revisorerna har framställt i

revisionsberättelsen, ska inhämtas från den nämnd mot vilken anmärkningen har riktats.

Prövning av ansvarsfrihet och anmärkning

40 §

Fullmäktiges presidium bereder frågor och ärenden om ansvarsfrihet och anmärkning

Beredning av revisorernas budget

41 §

Fullmäktiges presidium bereder revisorernas budget.

Valberedning

42 §

På det första sammanträdet med nyvalda fullmäktige väljer fullmäktige en valberedning för den löpande mandatperioden.

Valberedningen består av åtta ledamöter och lika många ersättare, om inte fullmäktige beslutar annat.

Bland ledamöterna väljer fullmäktige vid samma tillfälle en ordförande och en vice ordförande för den tid som de har valts att vara ledamöter.

Valberedningen ska lägga fram förslag i alla valärenden som fullmäktige ska behandla med undantag av valen av fullmäktiges presidium och fullmäktiges valberedning.

Fullmäktige kan dock besluta att förrätta även ett annat val utan föregående beredning.

Valberedningen bestämmer själv sina arbetsformer.

Justering av protokoll

43 §

Protokollet justeras av ordföranden och två ledamöter.

Om två eller flera ledamöter har fungerat som ordförande under ett sammanträde, justerar varje ordförande de paragrafer i protokollet som redovisar de delar av sammanträdet som ordföranden har lett.

Fullmäktige får besluta att en paragraf i protokollet ska justeras omedelbart. Paragrafen ska redovisas skriftligt innan fullmäktige justerar den.

Reservation

44 §

Om en ledamot har reserverat sig mot ett beslut och ledamoten vill motivera reservationen, ska ledamoten göra det skriftligt. Ledamoten ska meddela sekreteraren att den avser att inkomma med en skriftlig reservation i samband med mötet och sedan lämna in reservationen senast under nästkommande dag.

Om fullmäktige beslutar att omedelbart justera den paragraf i protokollet som reservationen avser, ska motiveringen dock lämnas så snart det kan ske och senast under den sammanträdesdag beslutet fattades.

Särskilt yttrande

45 §

Ledamot eller tjänstgörande ersättare har rätt att få röstförklaring eller särskilt yttrande fogat som bilaga till protokollet. På uppmaning av ordföranden ska röstförklaringen eller det särskilda yttrandet redovisas för fullmäktige.

Expediering m.m.

46 §

Utdrag ur protokollet ska tillställas de nämnder, andra organ och personer som berörs av besluten i protokollet.

Styrelsen och kommunens revisorer ska dock alltid tillställas hela protokollet.

Ordföranden undertecknar och sekreteraren kontrasignerar fullmäktiges skrivelser och övriga handlingar som upprättas i fullmäktiges namn, om inte fullmäktige beslutar annat.

47 §

Tillkännagivande av justering av fullmäktiges protokoll ska göras i enlighet med vad som föreskrivs i 8 kap. 12 § kommunallagen. Härutöver ska hela protokollet publiceras på kommunens hemsida i den utsträckning hinder ej möter på grund av lag eller annan författning.

48 §

Anmälning och ingivande av handlingar, som enligt arbetsordningen ska göras hos fullmäktiges ordförande kan också göras hos administrativa avdelningen.

Allmänhetens frågestund

49 §

Allmänheten ska beredas tillfälle att vid varje sammanträde med fullmäktige ställa frågor med anledning av de ärenden som ska behandlas vid sammanträdet.

Ordföranden kan tillåta även andra aktuella frågor.

I kungörelsen till sammanträdena ska anges att allmänhetens frågestund ska förekomma.

Under frågestunden får någon överläggning inte förekomma.

Ordföranden bestämmer efter samråd med vice ordförandena hur frågestunden ska genomföras och får kalla de förtroendevalda eller anställda hos kommunen som behövs för att lämna upplysningar under den.

Aktuell information

50 §

På dagordningen vid varje sammanträde ska punkten "Aktuell information" finnas. Ordföranden avgör vilken information som ska ges under denna punkt och vem av de förtroendevalda eller kommunens tjänstemän som ska kallas att ge informationen. Ordföranden kan också besluta inbjuda annan person för att ge information.

Debatter utan anknytning till aktuellt beslutsärende

51 §

Ordföranden ska efter samråd med vice ordförandena besluta om att hålla debatter i fullmäktige. Debatterna kan antingen vara sådana som kan planeras in redan i samband med årsplanering av fullmäktiges sammanträden eller vara sådana som planeras in med relativt kort varsel. Ordföranden avgör efter samråd som beskrivits ovan formerna för debatterna.



Kommunstyrelsen

§ 69 - Arvodes- och ersättningsbestämmelser för förtroendevalda (26/KS/147)

Ärendebeskrivning

Inför varje mandatperiod ses dessa bestämmelser över och revideras vid behov. Översynen har gjorts av administrativa avdelningen och synpunkter har inhämtats från partiföreträdarna för de partier som idag finns representerade i kommunfullmäktige.

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige föreslås besluta att anta arvodes- och ersättningsbestämmelser för förtroendevalda från och med 1 januari 2027.

Kommunstyrelsens behandling av ärendet

Christina Torpman föredrar ärendet.

Beslut

Kommunfullmäktige föreslås besluta att anta arvodes- och ersättningsbestämmelser för förtroendevalda från och med 1 januari 2027.

Beslutsunderlag

- TS Arvodes- och ersättningsbestämmelser
- Arvodes- och ersättningsbestämmelser för förtroendevalda

Paragrafen är justerad

Justerare signatur	Utdragsbestyrkande
--------------------	--------------------

Arvodes- och ersättningsbestämmelser för
förtroendevalda

§ 69

26/KS/147



Arvodes- och ersättningsbestämmelser för förtroendevalda

Ärendebeskrivning

Inför varje mandatperiod ses dessa bestämmelser över och revideras vid behov. Översynen har gjorts av administrativa avdelningen och synpunkter har inhämtats från partiföreträdarna för de partier som idag finns representerade i kommunfullmäktige.

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige föreslås besluta att anta arvodes- och ersättningsbestämmelser för förtroendevalda från och med 1 januari 2027.

Ärendet

Inför mandatperioden 2023–2026 gjordes en större revidering av dokumentet gällande både layout, innehåll och ordningen i dokumentet. Denna revidering är inte lika omfattande eftersom nuvarande dokument inte är i behov av ändringar i vare sig layout eller ordningen i dokumentet.

Texten i avsnitt 3.5 har formulerats om så att det framgår vart bestämmelser om pension finns i stället för att den nu aktuella procentsatsen finns angiven. Detta är för att slippa revidera även detta dokument ifall procentsatsen skulle ändras.

Under avsnitt 4 har en del ändringar gjorts gällande procentsatserna för de fasta arvoden. Arvoden för presidiet i kommunstyrelsens arbetsutskott har tagits bort och slagits ihop med presidiet i kommunstyrelsen och därför har de arvoden för förste och andre vice ordförandena höjts.

Arvoden för nämndernas förste och andre vice ordförande har justerats så att samtliga nu får 5 % i stället för tidigare procentsatser som var 7 % för andre vice ordförande i bildningsnämnden och social- och arbetsmarknadsnämnden samt 4 % för förste vice och 6 % för andre vice ordförande i drift- och servicenämnden. Även bildningsnämndens ordförandes arvode har sänkts något, från 80 % till 75 % eftersom det finns en skillnad i arbetsbelastningen mellan ordförandena i social- och arbetsmarknadsnämnden och bildningsnämnden vilket också bör reflekteras i arvodesnivån.

Ytterligare två justeringar har gjorts under avsnitt 4 gällande fast arvode för uppdrag i Hallbo och Sydnärkes överförmyndarnämnd. För Hallbo har posten för andre vice ordförande tagits bort eftersom det i Hallbos stiftelseförordnande står att det ska finnas en ordförande och en vice ordförande så posten som andre vice ordförande ska inte tillsättas. Gällande Sydnärkes överförmyndarnämnd har reglementet reviderats så att det framgår att det alltid är värdkommunen som innehar ordförandeskapet vilket betyder att Hallsberg aldrig kommer tillsätta eller arvodera detta uppdrag så det har tagits bort ut dokumentet.

☐ Barnkonsekvensanalys är utförd och redovisas i tjänsteskrivelsen eller i bilaga

☒ Vid prövning av barnets bästa är bedömningen att ärendet som ska beslutas inte rör barn.



Kommunstyrelseförvaltningen

Lena Fagerlund
Kommundirektör

Christina Torpman
Kommunsekreterare

Bilagor

Arvodes- och ersättningsbestämmelser för förtroendevalda

Arvode- och ersättningsbestämmelser för förtroendevalda

Innehållsförteckning

1	Förtroendeuppdrag som omfattas av bestämmelserna.....	4
2	Indexering och beräkning av arvoden	4
3	Arvoden	4
3.1	Sammanträdesarvode	4
3.2	Förrättningsarvode.....	5
3.3	Arvode och reseersättning för begravningsförrättare	5
3.4	Arvode och reseersättning för vigselförrättare.....	6
3.5	Pension för ej årsarvoderade politiker	6
4	Årsarvode	6
4.1	Förteckning årsarvoderade uppdrag	6
4.1.1	Kommunfullmäktige	6
4.1.2	Kommunfullmäktige valberedning	6
4.1.3	Kommunstyrelsen.....	6
4.1.4	Social- och arbetsmarknadsnämnden	7
4.1.5	Bildningsnämnden	7
4.1.6	Drift- och servicenämnden	7
4.1.7	Valnämnden.....	7
4.1.8	Revisionen	7
4.1.9	Hallbo.....	7
4.1.10	HBAB.....	7
4.1.11	Partiföreträdare	8
4.1.12	Sydnärkes överförmyndarnämnd	8
4.1.13	Taxe- och avgiftsnämnden.....	8
4.1.14	Sydnärkes IT-nämnd	8
4.1.15	Sydnärkes lönenämnd	8
4.2	Särskilda bestämmelser för årsarvoderade.....	8
4.2.1	Ledighet för kommunalråd och oppositionsråd	8
4.2.2	Sjukledighet	8
4.2.3	Föräldraledighet	8
4.2.4	Pension	9
4.2.5	Upphörande av årsarvoderat uppdrag	9
4.2.6	Tillförordnad ordförande	9
5	Övriga ersättningar	9
5.1	Försäkringar	9
5.2	Resekostnader	9

5.3	Traktamente.....	10
5.4	Förlorad arbetsinkomst.....	10
5.4.1	Schablonberäknad ersättning för förlorad arbetsinkomst	10
5.5	Ersättning förlorad semesterförmån.....	10
5.6	Ersättning förlorad tjänstepensionsförmån för ej årsarvoderade	11
5.7	Ersättning för barntillsyn.....	11
5.7.1	Beräkning av ersättning för barntillsyn.....	11
5.8	Kostnader för vård och tillsyn av person med funktionsnedsättning eller svårt sjuk person	11
5.9	Särskilda kostnader för förtroendevald med funktionsnedsättning.....	11
5.10	Särskilda arbetsförhållanden med mera	12
6	Utbetalning.....	12
6.1	Tidsfrister för att begära ersättning.....	12
7	Övrigt.....	12
7.1	Kostnadsfördelning mellan nämnder vid gemensamma aktiviteter	12
7.2	Tolkning av arvodesbestämmelserna.....	12

1 Förtroendeuppdrag som omfattas av bestämmelserna

Arvoden och ersättningar utgår till förtroendevalda inom Hallsbergs kommun. Med förtroendevalda avses ledamöter och ersättare i kommunfullmäktige, kommunstyrelsen, nämnder, fullmäktigeberedningar samt revisorer¹

Dessutom omfattas av kommunfullmäktige valda styrelseledamöter, ersättare och revisorer i kommunens helägda aktiebolag och stiftelser.

2 Indexering och beräkning av arvoden

De fasta årsarvodena baseras på 85 % av arvodet för riksdagens ledamöter för innevarande år, detta kallas grundarvode. Och utifrån angiven procentsats beräknar kommunsekreteraren ut det månatliga arvodet för de som har årsarvoden.

Kommunsekreteraren justerar också årligen sammanträdes- och förrättningsarvode utifrån riksdagsledamöternas arvode.

3 Arvoden

Högst två sammanträdesarvoden och/eller förrättningsarvoden utbetalas per dag. I de fall där kommunfullmäktige sammanträder samma dag som förtroendevald fått två arvoden utbetalt, utgår ett tredje arvode för kommunfullmäktiges sammanträde.

3.1 Sammanträdesarvode

Sammanträdesarvodet består av 1 % av riksdagsledamots arvode för innevarande år. Sammanträdesarvode utgår för följande aktiviteter

- sammanträde med kommunfullmäktige
- fullmäktigeberedning
- sammanträde med kommunstyrelsen och övriga nämnder
- nämndutskott
- revisorernas sammanträden
- styrelser och stiftelsers sammanträden.

Ordinarie ledamot och tjänstgörande ersättare får ett helt sammanträdesarvode. Endast ett sammanträdesarvode utgår oavsett sammanträdet längd. Direkt på varandra följande sammanträden berättigar bara till ett arvode.

¹ KL 4 kap 1 §.

Förtroendevald med årsarvode om 40 procent eller mer har inte rätt till sammanträdesarvode.

Sammanträdesarvode utbetalas utifrån den närvaro som sekreteraren registrerar i Troman.

3.2 Förrättningsarvode

Förrättningsarvode utgår med beloppet av ett halvt sammanträdesarvode för nedan angivna aktiviteter. Ordförande kan besluta om att förrättningsarvode ska utgå för andra aktiviteter än de som finns i listan nedan.

- sammanträden med utredningskommittéer, projektgrupper och arbetsgrupper
- kurs, konferens eller studieresa
- informationsmöten
- överläggning med förvaltningschef eller annan anställd
- uppdrag som kontaktpolitiker eller liknande
- förhandling eller förberedelse inför förhandling med motpart till kommunen
- överläggning med företrädare för annat kommunalt organ än det egna
- sammankomst med kommunalt samrådsorgan och intressentsammansatt organ
- besiktning och inspektion
- överläggning med utomstående myndighet eller organisation
- fullgörande av granskningsuppdrag inom ramen för revisionsuppdrag
- närvarande som ej tjänstgörande ersättare i styrelse och nämnder.

Förtroendevald med årsarvode om 40 procent eller mer har inte rätt till förrättningsarvode.

Förrättningsarvode ska sökas via Troman.

3.3 Arvode och reseersättning för begravningsförrättare

Arvode för begravningsförrättning är två förrättningsarvoden per begravning. Begravningsförrättare har också rätt till ersättning för nödvändiga resekostnader inom Hallsbergs kommun.

Arvode och reseersättning för begravningsförrättning ska söka via Troman.

3.4 Arvode och reseersättning för vigselförrättare

Ersättning för vigselförrättare betalas ut av Länsstyrelsen. Utöver Länsstyrelsens ersättning betalar Hallsbergs kommun ett förrättningsarvode per vigsel och ersättning för nödvändiga resekostnader inom Hallsbergs kommun. Ersättning från Länsstyrelsen betalas ut i efterskott för föregående år. Utbetalning av förrättningsarvode och ersättning för resekostnader från Hallsbergs kommun sker löpande. Arvode och reseersättning för vigselförrättning ska söka via Troman.

3.5 Pension för ej årsarvoderade politiker

Pension för förtroendevalda betalas in årligen i enlighet med vad som beslutats i kommunens *bestämmelser om omställningsstöd, pension och familjeskydd för förtroendevalda*. Som förtroendevald kan du själv se din totala pension på www.kpa.se Mina Sidor.

4 Årsarvode

Kommunstyrelsens ordförande är arvoderad till 110 % av grundarvodet, denne fullgör sitt uppdrag såsom en heltidstjänst (100%). Övriga årsarvoderade fullgör sitt uppdrag utifrån den procent de fått tilldelad. Samordning sker inte med kommunala bolag, stiftelser och/eller kommunalförbund.

Om en förtroendevald med mindre arvoderingsprocent än 100 % förenar olika uppdrag utökas förtroendeuppdraget i motsvarande mån upp till högst heltid (100%).

4.1 Förteckning årsarvoderade uppdrag

4.1.1 Kommunfullmäktige

Ordförande	5 %
1:e vice ordförande	1 %
2:e vice ordförande	1 %

4.1.2 Kommunfullmäktige valberedning

Ordförande	2 %
Vice ordförande	1 %

4.1.3 Kommunstyrelsen

Ordförande	110 %
1:e vice ordförande	15 %
2:e vice ordförande	10 %
Oppositionsråd	60 %

4.1.4 Social- och arbetsmarknadsnämnden

Ordförande	80 %
1:e vice ordförande	5 %
2:e vice ordförande	5 %

Om ledamot i individutskottet (som inte erhåller månadsarvode) går in som jour för individutskottets ordförande i utgår ersättning om ett förrättningsarvode per dygn som personen har jour.

4.1.5 Bildningsnämnden

Ordförande	75 %
1:e vice ordförande	5 %
2:e vice ordförande	5 %

4.1.6 Drift- och servicenämnden

Ordförande	30 %
1:e vice ordförande	5 %
2:e vice ordförande	5 %

4.1.7 Valnämnden

Ordförande (valår)	2 %
Ordförande (ej valår)	1 %

4.1.8 Revisionen

Ordförande	2 %
1:e vice ordförande	2 %
2:e vice ordförande	2 %
Ledamot	1 %

4.1.9 Hallbo²

Ordförande	19 %
Vice ordförande	5 %

4.1.10 HBAB

Ordförande	6 %
1:e vice ordförande	3 %
2:e vice ordförande	3 %

² Arvoden för ordförande, ledamöter och ersättare hanteras av Hallbo.

4.1.11 Partiföreträdare

Partiföreträdare³ 5 %

4.1.12 Sydnärkes överförmyndarnämnd⁴

Vice ordförande 3 %

4.1.13 Taxe- och avgiftsnämnden

Ordförande 7 %

4.1.14 Sydnärkes IT-nämnd⁵

Ordförande 7 %

Vice ordförande 3 %

4.1.15 Sydnärkes lönenämnd⁶

Vice ordförande 3 %.

4.2 Särskilda bestämmelser för årsarvoderade

4.2.1 Ledighet för kommunalråd och oppositionsråd

Kommunalråd och oppositionsråd har rätt till ledighet med högst 40 arbetsdagar per år.

Förtroendevalda med årsarvode om 40 procent eller mer har rätt till ledighet motsvarande vad som skulle ha gällt enligt kommunens semesterbestämmelser utan att arvodet reduceras. Ledigheten ska förläggas på sådant sätt att uppdraget kan fullgöras.

Förtroendevalda med årsarvoden erhåller semesterersättning genom att arvodet även utbetalas under sommaruppehållet.

4.2.2 Sjukledighet

För förtroendevald med årsarvode, som på grund av sjukdom eller av annan anledning, är förhindrad att fullgöra sitt uppdrag under tid som överstiger 2 månader, skall arvodet minskas i motsvarande mån.

4.2.3 Föräldraledighet

Förtroendevald med årsarvode om 40 procent eller mer kan beviljas föräldraledighet motsvarande de bestämmelser som gäller för kommunanställda. Ansökan görs av den som behöver vara frånvarande från sitt uppdrag. Kommunfullmäktige beslutar om längre ledighet (mer än 1 månad) och utser ersättare.

³ Betalas inte till parti som innehar uppdraget som ordförande i kommunstyrelsen eller uppdraget som oppositionsråd. För partier som innehar sådant uppdrag ingår ersättning för uppdrag som partiföreträdare i övrigt arvode. Partiföreträdararvode avser bl. a täckande av alla förekommande kostnadsersättningar för deltagande i möten med anledning av arbete med planeringsföresättningar, budgetarbete, årsredovisning med mera.

⁴ De år Hallsbergs kommun innehar posten som vice ordförande.

⁵ De år Hallsbergs kommun innehar posten som vice ordförande.

⁶ De år Hallsbergs kommun innehar posten som vice ordförande.

4.2.4 Pension⁷

För årsarvoderade förtroendevalda finns det särskilda bestämmelser om kommunal pension i kommunens *bestämmelser om omställningsstöd, pension och familjeskydd för förtroendevalda*. Vid beräkning av underlag för visstidspension/avgångsersättning ska hänsyn tas även till arvoderade uppdrag från kommunen inom kommunalförbund, gemensam nämnd, regionförbund, samordningsförbund och liknande.

4.2.5 Upphörande av årsarvoderat uppdrag

Vid upphörande av årsarvoderat uppdrag betalas månadsarvodet ut med helt eller halvt belopp beroende på om uppdraget upphör före eller efter den 15:e i aktuell månad.

Om en förtroendevald avlider betalas månadsbelopp ut enligt samma princip som ovan.

4.2.6 Tillförordnad ordförande

Vid en längre frånvaro eller avsägelse från uppdrag går vice ordförande in som tillförordnad ordförande till dess att ordförande kan återuppta sitt uppdrag eller fullmäktige beslutar om att utse ny ordförande. Den tillförordnade ordförande ersätts med 50% av ordinarie ordförandes månadsarvode. Under tillförordnandet utbetalas inte vice ordförandes ordinarie månadsarvode.

5 Övriga ersättningar

5.1 Försäkringar

De förtroendevalda i Hallsbergs kommun omfattas av TFA- KL. De förtroendevalda med en tjänstgöringsgrad över 20 % omfattas av GL-F.

Mer information och villkor om försäkringarna finns hos Sydnärkes löneförvaltning.

5.2 Resekostnader

Resekostnader i samband med sammanträde eller motsvarande ersätts enligt de grunder som fastställs i BIA- avtalet⁸ om avståndet från den förtroendevaldes fasta bostad eller arbetsplats till sammanträdesplatsen överstiger tre kilometer.

Billigaste färdstätt ska användas och samåkning förordas i största möjliga utsträckning.

Blir ledamot särskilt beordrad (utöver kallelse) av kommunen att närvara vid sammanträde eller motsvarande utgår reseersättning från vistelseorten.

Kilometerersättning ska sökas via Troman.

⁷ För pensionshandläggning kontakta Sydnärkes lönenämnd

⁸ BIA 2010-09-03, Sverige Kommuner och Landsting & Arbetsgivarförbundet Pacta

Kommunal- och oppositionsråd har rätt till ersättning för resekostnader utifrån samma grunder som kommunanställda.

5.3 Traktamente

Traktamente utgår för aktiviteter utanför kommunen enligt de grunder som fastställts för kommunens anställda.

5.4 Förlorad arbetsinkomst

Ersättning utgår i normalfallet för faktiskt inkomstbortfall enligt intyg från arbetsgivare. Förtroendevald som kan visa att arbetsinkomst förlorats men inte till vilket belopp, har rätt till en schablonersättning utifrån sjukpenninggrundande inkomst. Sjukpenninggrundande inkomst ska styrkas med intyg från Försäkringskassan. Schablonbeloppet utgörs av till Försäkringskassan anmäld sjukpenninggrundande inkomst delad med timmar eller dagar.

Rätten till ersättning omfattar också nödvändig ledighet för förtroendevalda med speciella arbetstider eller särskilda arbetsförhållanden i övrigt när det inte kan anses skäligt att den förtroendevalde fullgör sina ordinarie arbetsuppgifter i direkt anslutning till sammanträdet eller motsvarande.

Vid tillämpning av ovanstående stycke ska förtroendevald vid anmodan kunna styrka nödvändig ledighet.

Förtroendevald med årsarvode om 40 procent eller mer har inte rätt till ersättning för förlorad arbetsinkomst.

Ersättning för styrkt förlorad arbetsinkomst för tjänstgörande ledamot eller särskilt inkallad ersättare vid sammanträden med kommunstyrelsen och nämnderna samt dessa organs respektive arbets- och beredningsutskott betalas ut enligt inlämnat intyg.

Närvarande ersättare har rätt till ersättning för förlorad arbetsinkomst med styrkt belopp i enlighet med bestämmelserna i övrigt.

Ersättning för förlorad arbetsinkomst ska sökas via Troman.

5.4.1 Schablonberäknad ersättning för förlorad arbetsinkomst

Styrkt belopp: prisbasbelopp för innevarande år /165= maximalt timbelopp

Schablonberäknat belopp:

sjukpenning/dag x 120% x 30 dagar = ersättning/tim 165 timmar

sjukpenning/dag x 120 % x 365 dagar =ersättning/dag 260 dagar

För schablonbeloppen gäller samma maximala belopp som vid styrkta belopp.

5.5 Ersättning förlorad semesterförmån

Förtroendevalda kan ha rätt till en schablonersättning för förlorad semesterförmån. Arbetsgivaren anger om den förtroendevalde får ett avdrag för semesterförmån på intyg för förlorad arbetsinkomst.

Schablonbelopp beräknas enligt reglerna i semesterlagen (1977:480) om semesterersättning och ska utgöra 12 % av utbetalad ersättning för förlorad arbetsinkomst.

5.6 Ersättning förlorad tjänstepensionsförmån för ej årsarvoderade

Förtroendevalda har rätt till ersättning för förlorad tjänstepensionsförmån. För att ersättning ska ges krävs att den förtroendevalde lämnar in intyg på att fullgörande av det kommunala förtroendeuppdraget medfört minskade tjänstepensionsavgifter.

5.7 Ersättning för barntillsyn

Ersättning utgår vid deltagande i sammanträden eller motsvarande, för vård och tillsyn av barn som vårdas i den förtroendevaldes hem och som inte fyllt tolv år. Om det finns särskilda skäl kan ersättning ges även för äldre barn. Ersättning ges inte för tillsyn som utförs av familjemedlem eller annan närstående. Ersättning utgår inte heller då barn vistas i kommunens barnomsorg.

Ersättningen betalas direkt till den som har passat barnet. Ersättning betalas mot faktura eller via den ordinarie hanteringen för uppdragstagare.

Den som normalt inte använder sig av den kommunala barnomsorgen har rätt att gratis göra detta om det behövs för att kunna delta i sammanträde eller liknande.

Utökad barnomsorg, som beror på kommunalt förtroendeuppdrag, är inte grund för avgiftsändring enligt barnomsorgstaxan.

5.7.1 Beräkning av ersättning för barntillsyn

$$\frac{\text{Innevarande års prisbasbelopp}}{165} = \text{maximalt belopp per timme}$$

2

Maximalt belopp per timme * 8 = maximal ersättning per dag

5.8 Kostnader för vård och tillsyn av person med funktionsnedsättning eller svårt sjuk person

Ersättning betalas för kostnader som uppkommit till följd av deltagande vid sammanträden eller motsvarande för vård och tillsyn av person med funktionsnedsättning eller svårt sjuk person som vistas i den förtroendevaldes bostad.

$$\frac{\text{Innevarande års prisbasbelopp}}{165} = \text{maximalt belopp per timme}$$

2

Maximalt belopp per timme x 8 = maximal ersättning per dag

Ersättningen betalas direkt till den som har utfört vården eller tillsyn. Ersättning betalas mot faktura eller via den ordinarie hanteringen för uppdragstagare.

5.9 Särskilda kostnader för förtroendevald med funktionsnedsättning

Ersättning utbetalas för de särskilda kostnader som kan uppkomma till följd av att förtroendevald med funktionsnedsättning deltar vid sammanträden eller motsvarande, om de inte ersätts på annat sätt. Det gäller till exempel kostnader för resor, ledsagare, tolk och hjälp med inläsning av handlingar.

5.10 Särskilda arbetsförhållanden med mera

Rätten till ersättning omfattar nödvändig ledighet för förtroendevalda med speciella arbetstider eller särskilda arbetsförhållanden i övrigt när det inte kan anses skäligt att de förtroendevalda fullgör sina ordinarie arbetsuppgifter i direkt anslutning till sammanträdet eller motsvarande.

Rätten till ersättning omfattar tid för resa till och från sammanträdet eller motsvarande och tid för praktiska förberedelser i anslutning till sammanträdet eller motsvarande.

6 Utbetalning

Ersättningar och arvoden betalas ut månadsvis. Årsarvoden betalas ut med en tolfedel per månad.

6.1 Tidsfrister för att begära ersättning

Ersättning för förlorad arbetsinkomst ska sökas inom tre månader från sammanträdet, dock senast i februari för ersättning som avser året innan.

Ersättning för förlorad pensionsförmån ska sökas senast i februari för föregående år. Övriga ersättningar ska sökas senast ett år efter sammanträdet.

7 Övrigt

Administrativa avdelningen ansvarar för de rutiner och blanketter med mera som ska användas vid utbetalning av arvoden och ersättningar.

7.1 Kostnadsfördelning mellan nämnder vid gemensamma aktiviteter

Kostnaden för arvoden och ersättningar belastar den nämnd/styrelse som lämnar uppdraget. Om den förtroendevalde representerar sin nämnd/styrelse i en aktivitet är det den nämnden/styrelsen som står för kostnaden. Om enskilda förtroendevalda kallas till att delta i en aktivitet av en annan nämnd/styrelse är det den nämnden/styrelsen som kallar till aktiviteten som står för kostnaden.

7.2 Tolkning av arvodesbestämmelserna

Handläggare iordningställer underlag för arvoden och ersättningar utifrån inlämnade närvarolistor och arvodesbestämmelserna. Om fråga uppstår om

tolkningen av bestämmelserna kan frågan hänskjutas till kommunstyrelsens arbetsutskott för avgörande.



Kommunstyrelsen

§ 70 - Sammanträdeskalender 2027

(26/KS/90)

Ärendebeskrivning

Sammanträdeskalender för år 2027 med inlämnings- och utskicksdatum för kommunstyrelsens arbetsutskott, kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige föreslås besluta att anta sammanträdeskalender för år 2027.

Kommunstyrelsens behandling av ärendet

Christina Torpman föredrar ärendet.

Beslut

Kommunfullmäktige föreslås besluta att anta sammanträdeskalender för år 2027.

Beslutsunderlag

- TS Sammanträdeskalender 2027
- Sammanträdeskalender 2027 med inlämning

Paragrafen är justerad

Justerare signatur	Utdragsbestyrkande
--------------------	--------------------

Sammanträdeskalender 2027

§ 70

26/KS/90



Sammanträdeskalender 2027

Ärendebeskrivning

Sammanträdeskalender för år 2027 med inlämnings- och utskicksdatum för kommunstyrelsens arbetsutskott, kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige föreslås besluta att anta sammanträdeskalender för år 2027.

- ☐ Barnkonsekvensanalys är utförd och redovisas i tjänsteskrivelsen eller i bilaga
- ☒ Vid prövning av barnets bästa är bedömningen att ärendet som ska beslutas inte rör barn.

Kommunstyrelseförvaltningen

Lena Fagerlund
Kommundirektör

Christina Torpman
Kommunsekreterare

Bilagor

Sammanträdeskalender 2027



Sammanträdeskalender 2027 med inlämning- och utskicksdatum

Gäller för kommunstyrelsens arbetsutskott (KSAU), kommunstyrelsen (KS) och kommunfullmäktige (KF)

Senast inlämning av material till KSAU	Kallelse skickas till KSAU	KSAU sammanträde	Kallelse skickas till KS	KS sammanträde	Kallelse skickas till KF	KF sammanträde
Måndagar	Torsdagar	Måndagar 13:15	Torsdagar	Tisdagar 8:30	Torsdagar	Måndagar 18:30
25 jan	28 jan	1 feb	4 feb	9 feb	18 feb	1 mars
29 mars	1 april	5 april	8 april	13 april	15 april	26 april
17 maj	20 maj	24 maj	27 maj	1 juni	3 juni	14 juni
30 aug	2 sep	6 sep	9 sep	14 sep	16 sep	27 sep
27 sep	30 sep	4 okt	7 okt	12 okt	14 okt	25 okt
25 okt	28 okt	1 nov	4 nov	9 nov	11 nov	22 nov
22 nov	25 nov	29 nov	2 dec	7 dec	9 dec	20 dec



Kommunstyrelsen

§ 71 - Nytt index för justering av taxor för sotning och brandskyddskontroll (26/KS/138)

Ärendebeskrivning

Nerikes Brandkår har inkommit med ärende till kommunfullmäktige i medlemskommunerna om att byta index för justering av taxorna för sotning och brandskyddskontroll i och med att det index som används idag ska fasas ut.

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige föreslås besluta:

1. att byta till prisindex för kommunal verksamhet (PKV) för justering av taxorna för sotning och brandskyddskontroll från och med 1 januari 2027.
2. att vid justeringen av taxorna den 1 januari 2027 använda PKV som är justerat i samråd med Sveriges Kommuner och Regioner (SKR)

Kommunstyrelsens behandling av ärendet

Lena Fagerlund föredrar ärendet.

Beslut

Kommunfullmäktige föreslås besluta:

1. att byta till prisindex för kommunal verksamhet (PKV) för justering av taxorna för sotning och brandskyddskontroll från och med 1 januari 2027.
2. att vid justeringen av taxorna den 1 januari 2027 använda PKV som är justerat i samråd med Sveriges Kommuner och Regioner (SKR)

Beslutsunderlag

- TS Nytt index för justering av taxor för sotning och brandskyddskontroll
- Tjänsteskrivelse till kommunfullmäktige Hallsberg - nytt index för sotningstaxor

Paragrafen är justerad

Justerare signatur	Utdragsbestyrkande
--------------------	--------------------

Nytt index för justering av taxor för sotning
och brandskyddskontroll
§ 71
26/KS/138



Nytt index för justering av taxor för sotning och brandskyddskontroll

Ärendebeskrivning

Nerikes Brandkår har inkommit med ärende till kommunfullmäktige i medlemskommunerna om att byta index för justering av taxorna för sotning och brandskyddskontroll i och med att det index som används idag ska fasas ut.

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige föreslås besluta:

1. att byta till prisindex för kommunal verksamhet (PKV) för justering av taxorna för sotning och brandskyddskontroll från och med 1 januari 2027.
2. att vid justeringen av taxorna den 1 januari 2027 använda PKV som är justerat i samråd med Sveriges Kommuner och Regioner (SKR)

Ärendet

Direktionen för Nerikes Brandkår har beslutat att föreslå kommunfullmäktige respektive medlemskommun att anta nytt index för justering av taxorna för sotning och brandskyddskontroll.

Idag används sotningsindex för att justera taxorna för sotning och brandskyddskontroll. Detta index håller på att fasas ut och kommer att ges ut sista gången 2029 och därefter försvinna. I och med detta rekommenderar Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) och Sveriges Skorstensfejaremästares Riksförbund (SSR) att ett byte görs från sotningsindex till prisindex för kommunal verksamhet (PKV).

SKR rekommenderar att indexet justeras vid bytet den 1 januari 2027 ifall senast taxeändringen med sotningsindex skedde efter den 1 april 2026. För medlemskommunerna inom Nerikes brandkår skedde detta den 1 maj 2026 så förslaget är att göra första taxeändringen med ett PKV som justeras i samråd med SKR.

☐ Barnkonsekvensanalys är utförd och redovisas i tjänsteskrivelsen eller i bilaga

☒ Vid prövning av barnets bästa är bedömningen att ärendet som ska beslutas inte rör barn.

Kommunstyrelseförvaltningen

Lena Fagerlund
Kommundirektör

Christina Torpman
Kommunsekreterare

Bilagor

Tjänsteskrivelse från Nerikes Brandkår, inklusive bilagor



Tjänsteskrivelse

Till kommunfullmäktige i Hallsbergs kommun

Diarienummer: NN2026/20-2

Datum: 2026-06-22

Nytt index för justering av taxor för sotning och brandskyddskontroll

Förslag till beslut

Direktionen för Nerikes Brandkår föreslår kommunfullmäktige i Hallsbergs kommun besluta att:

- Byta till prisindex för kommunal verksamhet (PKV) för justering av taxorna för sotning och brandskyddskontroll från 1 januari 2027.
- Vid justering av taxorna 1 januari 2027 använda PKV som är justerat i samråd med Sveriges Kommuner och Regioner (SKR).

Ärendebeskrivning

Direktionen för Nerikes Brandkår har på sammanträdet 2026-06-12 beslutat att föreslå kommunfullmäktige i respektive medlemskommun att anta nytt index för justering av taxorna för sotning och brandskyddskontroll. Detta eftersom det sotningsindex som använts hittills för att justera taxorna håller på att fasas ut.

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) och Sveriges Skorstensfejaremästares Riksförbund (SSR) rekommenderar byte från sotningsindex till prisindex för kommunal verksamhet (PKV). Sotningsindex kommer ges ut sista gången 2029 och därefter försvinna, men kommuner uppmanas att byta index snarast. Sotningsindex utgår från att taxejusteringen görs 1 april varje år. Med PKV kommer justeringen göras 1 januari, med föreslagen start 2027. Vid bytet rekommenderar SKR att indexet justeras om senaste taxeändringen med sotningsindex gjordes senare än 1 april. För medlemskommunerna inom Nerikes Brandkår ändrades taxorna 1 maj 2026. Därför föreslås att taxeförändringen 1 januari 2027 görs med ett PKV som justeras i samråd med SKR.

Bilagor

Bilaga 1: SKR Cirkulär 24:37 Rekommendation om index för justering av sotningstaxor.

Bilaga 2: Protokollsutdrag direktion Nerikes Brandkår 2026-06-12

Mats Johansson
Enhetschef Samhällsskydd

UPPGIFTER FÖR CIRKULÄRDATABASEN

Cirkulärnr: 24:37
Diariernr: SKR2024/01331
Handläggare: Johan Gert
Ämnesord: Trygghet och säkerhet
Avdelning: Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad
Sektion/Enhet: Sektionen för planering säkerhet och miljö
Extern medverkan: Sveriges Skorstensfejaremästares Riksförbund
Datum: 2024-08-26
Mottagare: Räddningsnämnder
Räddningschefer
Kommunala räddningstjänstorganisationer
Rubrik: Rekommendation om index för justering av
sotningstaxor
Ersätter: 02:83

Sammanfattning

SKR och SSR (Sveriges Skorstensfejaremästares Riksförbund) rekommenderar PKV (Prisindex för kommunal verksamhet) som index för årsvis justering av sotningstaxor. De kommuner som använder sotningsindex uppmanas besluta om att byta index.

SLUT UPPGIFTER FÖR CIRKULÄRDATABASEN

CIRKULÄR 24:37

Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad
Johan Gert

Räddningsnämnder
Räddningschefer
Kommunala räddningstjänstorganisationer

Rekommendation om index för justering av sotningstaxor

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) och Sveriges Skorstensfejaremästares Riksförbund (SSR) har tillsammans tagit fram en ny rekommendation om index för årlig återkommande justering av sotningstaxor, rengöring och brandskyddskontroll. Den ersätter den gamla rekommendationen om sotningsindex, enligt SKR:s cirkulär 2002:83, daterat 2002-09-12.

Den nya rekommendationen är att Prisindex för Kommunal Verksamhet (PKV) används för justering av sotningstaxor och att taxorna justeras den 1 januari. Den prognos för PKV för innevarande år som tas fram i oktober används för att justera taxan från den 1 januari nästkommande år. Tex. är det PKV för 2024 som publiceras i oktober 2024 som används för att justera taxan som ska gälla från den 1 januari 2025.

De kommuner som idag använder det befintliga sotningsindexet bör snarast undersöka möjligheterna att byta index för sotningstaxorna. Om det är fråga om en koncession finns regler om ändring i upphandlande avtal i 14 kap 8-14 §§ i lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner ("LUK").

SKR och SSR är överens om att kommun och sotningsentreprenör kan komma överens om att indexet för justering av taxorna kan bytas under innevarande avtal, om det finns förutsättningar för det i LUK eller annan relevant lagstiftning.

SKR och SSR kommer att fortsätta publicera sotningsindex under en övergångsperiod på fem år. Det innebär att sotningsindex publiceras sista gången år 2029. Kommunerna bör dock sträva efter att byta index snarast möjligt.

Vi ber er vänligen att, i förekommande fall, vidarefördela informationen i detta cirkulär till berörda personer i kommuner som hanterar frågor om sotning på annat sätt än inom räddningstjänstorganisationen.

Anvisningar för byte av index

Det finns olika tillfällen som kan vara mer lämpade för att byta index för sotningstaxorna, beroende på hur sotningen är organiserad. Nedan redogörs för några varianter.

- **Byte av index inom befintligt avtal, koncession, mellan kommun och sotningsentreprenör**
 - Kommunen och entreprenören behöver komma överens om att ändra skrivningar om index i befintligt avtal.
 - Kommunen behöver besluta om nytt index för justering av sotningstaxorna.
 - Eftersom sotningsindex och PKV har olika tidpunkt för justeringar, 1 april respektive 1 januari, kommer det vid bytet mellan dessa index bli enbart nio månader mellan prisjusteringarna. SKR och SSR rekommenderar att ingen anpassning görs av prisjusteringarna för att kompensera för detta.
 - I de fall som kommunen har justerat taxan enligt sotningsindex vid en senare tidpunkt än den 1 april vid den senaste justeringen eller året dessförinnan bör detta särskilt beaktas för att hamna på rätt nivå i samband med övergången till nytt index. Kontakta SKR för hjälp med beräkningen av hur mycket taxan ska justeras vid övergången till PKV. Den anpassade justeringen vid övergången behöver framgå i kommunfullmäktiges beslut om nytt index för justering av sotningstaxorna.
- **Byte av index i samband med ny taxa/upphandling**
 - Inför ny upphandling av koncession för sotningsentreprenör kan kommunen besluta om nya sotningstaxor, rengöring och brandskyddskontroll, och index för justering av taxorna.
 - Kommunen kan då besluta om att antingen anta helt nya taxor, nivåer och konstruktion inklusive nytt index, eller att enbart fastställa användning av det nya indexet (PKV) för justering av taxan.
 - Det är upp till kommunen att avgöra hur bytet av index ska ta hänsyn till tidigare justeringar av taxorna. Det bör framgå i upphandlingsunderlaget om kommunen har tagit hänsyn till tidigare justering av taxorna. I de fall som kommunen har justerat taxan enligt sotningsindex vid en senare tidpunkt än den 1 april vid den senaste justeringen eller året dessförinnan och om kommunen vill beakta detta kan ni kontakta SKR för hjälp med beräkning av hur mycket taxan ska justeras vid övergången till PKV.
- **Byte av index för sotningstaxor när sotning utförs i kommunens egen regi**
 - I de fall kommunen sköter rengöring och eller brandskyddskontroll i egen regi behöver kommunen inte beakta

- någon särskild tidpunkt för beslut om nytt index för justering av taxorna respektive beslut om nya taxor.
- Se vidare föregående punkt om byte av index i samband med ny taxa.

Beslut om nytt index behöver tas i respektive kommunfullmäktige. I beslutet kan kommande justeringar av sotningstaxorna enligt PKV delegeras till räddningsnämnd, direktion eller motsvarande, för att underlätta justeringarna.

I samtliga fall behöver det framgå i beslutet angående nytt index när den första justeringen enligt det nya indexet ska ske, det vill säga vid vilket årsskifte. Vid innevarande avtal med sotningsentreprenör behöver beslut om nytt index tas inför kommande årsskifte, men efter innevarande års justering enligt sotningsindexet, om inte annat överenskommits. I de fall den första justeringen är anpassad för övergången behöver det framgå hur stor justeringen ska vara första gången.

Information om PKV finns här [PKV | SKR](#) och här [Indexjustering av avgifter i taxan | SKR](#).

Bakgrund

Ett unikt framtaget index som enbart gäller för sotningsverksamheten tillsammans med hur det är konstruerat medför mycket extraarbete både för kommuner likväl som för SKR, SSR och sotningsentreprenörerna.

I nuvarande sotningsindex ingår två separata komponenter, dels konsumentprisindex (KPI) och dels avtalade löneökningar för innevarande år. Det KPI-värde som enligt nuvarande modell ska användas publiceras först i mitten av mars vilket innebär korta ledtider för fastställande av det slutgiltiga sotningsindexet. Dessutom är det relativt vanligt att de år då det är avtalsrörelse så är de avtalade löneökningarna inte klara förrän tidigast månadsskiftet mars/april, ibland ännu senare. I praktiken är det därför ofta svårt att hinna med att justera sotningstaxorna till den 1 april eftersom publiceringen av sotningsindex ofta kommer tätt inpå eller ibland efter det datumet

Sotningsindex har dessutom begränsningar som bland annat uppmärksammades i samband med den försenade avtalsrörelsen 2020 som orsakades av den då pågående pandemin.

SKR och SSR har utifrån ovanstående undersökt alternativ till nuvarande sotningsindex, som kan underlätta för alla parterna och som ger ett liknande utfall.

Det underlättar även för kommunerna att utgå från samma index och tidpunkt för justering av sotningstaxor som SKR rekommenderar för andra taxor, till exempel inom lagen om skydd mot olyckor och lagen om brandfarliga och explosiva varor.

I SKR:s dialog med kommuner har det framkommit en önskan om en fortsatt rekommendation om index för justering av sotningstaxorna.

Den nya rekommendationen om index för justering av sotningstaxor är förankrad med de kommunala räddningstjänstrepresentanterna i SKR:s nätverk för kommunal räddningstjänst och i SSR:s styrelse.

Vid frågor eller behov av anpassade indexberäkningar går det bra att kontakta info@skr.se 08-452 70 00.

Sveriges Kommuner och Regioner
Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad

Patrik Jakobsson

Ann-Sofie Eriksson



Direktionen Nerikes Brandkår

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum
2026-06-12

Sida 1 av 12

Protokoll 3 - 2026

Protokollet digitalt signerat

Fotokopians överensstämmelse
med originalet intygas:

Lotta Klitalo
Lotta Klitalo
010 - 1762004

Plats och tid Station Nasta, Örebro Kl. 09:00 - 12:00

NÄRVAROLISTA

Beslutande

Ledamöter

Arne Augustsson (C)	Laxå kommun
Fisun Yavas (S)	Örebro kommun
Gert Stark (S)	Ljusnarsbergs kommun
Göran Gustafsson (M)	Lindesbergs kommun
Jonas Hansen (KD)	Lekebergs kommun
Krister Eriksson (M)	Örebro kommun
Magnus Andersson (S)	Hallsbergs kommun
Malcom Eriksson (M)	Nora Kommun
Marianne Thyr (L)	Örebro kommun
Thomas Vuolo (M)	Kumla kommun

Tjänstgörande ersättare

Övriga

Ej tjänstgörande ersättare

Anders Hagström (KD)	Örebro kommun
Bernt Askelin (M)	Ljusnarsbergs kommun
Inger Carlsson (S)	Örebro kommun
Jimmy Nordengren (C)	Örebro kommun
Yvonne Hagström (S)	Lekebergs kommun

Tjänstemän

Anna Asserholt	Ekonomichef	
Anna Henningsson	Räddningschef	
Ulf Smedberg	Stf räddningschef	
Mats Johansson	Enhetschef Samhällsskydd	§30-31
Oscar Lilja Siljehav	Brandingenjör	§30-31
David Klingenhoff	Enhetschef HR	§32
Erik Palm	Planeringsresurs RUHB	§33
Sara Johansson	Sekreterare	



Direktionen Nerikes Brandkår

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum
2026-06-12

Sida 2 av 12

Protokoll 3 - 2026

Protokollet digitalt signerat

§ 27 Mötets öppnande

Beslutspunkt

Anförande: Krister Eriksson, ordförande

Förslag till beslut:

- Att Jonas Hansen (KD), Lekebergs kommun utses att justera dagens protokoll.
- Ordförande hälsar välkommen och öppnar mötet.
- Sekreteraren företar upprop.
- Justerare av protokollet, jämte ordföranden, utses.

Direktionen beslutar:

- Att Jonas Hansen (KD), Lekebergs kommun utses att justera dagens protokoll.



Direktionen Nerikes Brandkår

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum
2026-06-12

Sida 5 av 12

Protokoll 3 - 2026

Protokollet digitalt signerat

§ 30 Taxor för sotning och brandskyddskontroll

Beslutspunkt

Anförande: Mats Johansson, enhetschef Samhällsskydd

Förslag till beslut:

- Att föreslå medlemskommunernas kommunfullmäktige att byta till prisindex för kommunal verksamhet (PKV) avseende justering av taxorna för sotning och brandskyddskontroll.

Enhetschef Samhällsskydd och beredskap Mats Johansson redogör för bakgrunden till förslaget beslut.

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) och Sveriges Skorstensfejaremästares Riksförbund (SSR) rekommenderar byte från idag gällande sotningsindex till prisindex för kommunal verksamhet (PKV). Sotningsindex kommer ges ut sista gången 2029 och därefter försvinna, och kommuner uppmanas att byta index snarast.

Med PKV kommer justeringen göras 1 januari, med föreslagen start 2027. Vid bytet rekommenderar SKR att indexet justeras om senaste taxeändringen med sotningsindex gjordes senare än 1 april. För medlemskommunerna inom Nerikes Brandkår ändrades taxorna 1 maj 2026. Därför föreslås att taxeförändringen 1 januari 2027 görs med ett PKV som justeras i samråd med SKR.

Direktionen beslutar:

- Att föreslå medlemskommunernas kommunfullmäktige att byta till prisindex för kommunal verksamhet (PKV) avseende justering av taxorna för sotning och brandskyddskontroll.

Handlingar

Krister Eriksson

Krister Eriksson

Date: 2026-06-12 13:26 CEST

Jonas Hansen

Jonas Hansen

Date: 2026-06-12 13:49 CEST

Sara Johansson

Sara Johansson

Date: 2026-06-22 09:16 CEST

Role: Sekreterare

Fotokopians överensstämmelse
med originalet intygas:

Lotta Ylitalo

Lotta Ylitalo

010-1762004



Kommunstyrelsen

§ 72- Kommundirektörens information

Ärendebeskrivning

Kommundirektören lämnar muntlig information på sammanträdet om kommunens verksamheter.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås ta detta som information.

Beslut

Kommunstyrelsen föreslås ta detta som information.

Paragrafen är justerad

Justerare signatur	Utdragsbestyrkande
--------------------	--------------------

Kommundirektörens information

§ 72



Kommunstyrelsen

§ 73 - Bestämmelser om omställningsstöd, pension och familjeskydd för förtroendevalda OPF-KR 26 samt tillämpningsanvisningar (26/KS/71)

Ärendebeskrivning

OPF-KR 26 gäller bestämmelser för omställningsstöd, pension och familjeskydd för förtroendevalda. Utgångspunkt för OPF-KR 26 har varit OPF-KL 14 som Kommunfullmäktige antog 2014-04-28 § 38 att gälla för alla förtroendevalda utan några övergångsregler. Tillhörande tillämpningsanvisningar till bestämmelser om omställningsstöd, pension och familjeskydd för förtroendevalda, OPF-KR 26 har uppdaterats och ska antas av kommunstyrelsen.

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige föreslås besluta att anta Bestämmelser om omställningsstöd och pension för förtroendevalda OPF-KR 26 enligt SKR:s förslag att gälla från 2026-10-15.

Kommunstyrelsen föreslås besluta att anta Tillämpningsanvisningar till bestämmelser om omställningsstöd, pension och familjeskydd för förtroendevalda, OPF-KR 26 att gälla från 2026-10-15.

Kommunstyrelsens behandling av ärendet

Dzenana Gustafsson föredrar ärendet.

Beslut

Kommunfullmäktige föreslås besluta att anta Bestämmelser om omställningsstöd och pension för förtroendevalda OPF-KR 26 enligt SKR:s förslag att gälla från 2026-10-15.

Kommunstyrelsen beslutar att anta Tillämpningsanvisningar till bestämmelser om omställningsstöd, pension och familjeskydd för förtroendevalda, OPF-KR 26 att gälla från 2026-10-15.

Beslutsunderlag

- TS Bestämmelser om omställningsstöd och pension för förtroendevalda OPF-KR 26 och tillämpningsanvisningar OPF-KR 26 slutlig vers
- Bestämmelser OPF-KR 26 slutlig version
- Tillämpningsanvisningar OPF-KR 26

Paragrafen är justerad

Justerare signatur	Utdragsbestyrkande
--------------------	--------------------

Bestämmelser om omställningsstöd, pension
och familjeskydd för förtroendevalda OPF-KR
26 samt tillämpningsanvisningar

§ 73

26/KS/71



Bestämmelser om omställningsstöd, pension och familjeskydd för förtroendevalda OPF-KR 26 samt tillämpningsanvisningar

Ärendebeskrivning

OPF-KR 26 gäller bestämmelser för omställningsstöd, pension och familjeskydd för förtroendevalda. Utgångspunkt för OPF-KR 26 har varit OPF-KL 14 som Kommunfullmäktige antog 2014-04-28 § 38 att gälla för alla förtroendevalda utan några övergångsregler. Tillhörande tillämpningsanvisningar till bestämmelser om omställningsstöd, pension och familjeskydd för förtroendevalda, OPF-KR 26 har uppdaterats och ska antas av kommunstyrelsen.

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige föreslås besluta att anta Bestämmelser om omställningsstöd och pension för förtroendevalda OPF-KR 26 enligt SKR:s förslag att gälla från 2026-10-15.

Kommunstyrelsen föreslås besluta att anta Tillämpningsanvisningar till bestämmelser om omställningsstöd, pension och familjeskydd för förtroendevalda, OPF-KR 26 att gälla från 2026-10-15.

Ärendet

Följande förändringar införs:

Omställningsstöd: En ny regel införs som utesluter omställningsstöd vid fängelsedom på två år eller mer.

Tid hos annan uppdragsgivare får räknas in i kvalifikationstid.

Pension: Ingen utbetalning av belopp under 250 kr per år.

Kortare utbetalningstid (minst 10 år) möjlig.

Tidigaste uttag vid 62 år, automatisk utbetalning vid 70 år.

Sambobegreppet förtydligas.

Familjeskydd:

Endast ett helt familjeskydd kan betalas ut, även vid flera uppdrag

Sambobegreppet klargörs.

☐ Barnkonsekvensanalys är utförd och redovisas i tjänsteskrivelsen eller i bilaga

☒ Vid prövning av barnets bästa är bedömningen att ärendet som ska beslutas inte rör barn.

Kommunstyrelseförvaltningen

Lena Fagerlund
Kommundirektör

Dzenana Gustafsson
HR-chef



Bilagor

Bestämmelser om omställningsstöd, pension och familjeskydd för förtroendevalda OPF-KR 26.

Tillämpningsanvisningar till bestämmelser om omställningsstöd, pension och familjeskydd för förtroendevalda, OPF-KR 26.

Beslutad av: Kommunfullmäktige
Datum: 2026-xx-xx
Reviderad:
Dokumentet gäller för: Förtroendevalda i Hallsbergs kommun
Dokumentansvarig: HR-avdelningen
Ärendenummer: 26/KS/71

Bestämmelser om omställningsstöd, pension och familjeskydd för förtroendevalda, OPF-KR 26

Kontakt

E-post: kommun@hallsberg.se
Telefon: 0582-68 50 00



HALLSBERGS
KOMMUN

Innehållsförteckning

1	Kapitel - Inledande bestämmelser	5
§ 1	Lokal pensionsmyndighet	5
§ 2	Ändringar av och tillägg till bestämmelserna	5
2	Kapitel - Bestämmelser om omställningsstöd för förtroendevalda	6
§ 1	Tillämpningsområde med mera	6
§ 2	Omställningsstöd	6
§ 2a	Nekad rätt till omställningsstöd enligt §§ 3-5	6
§ 3	Aktiva omställningsinsatser	6
§ 4	Ekonomiskt omställningsstöd	6
§ 5	Förlängt ekonomiskt omställningsstöd	7
§ 6	Samordning	8
§ 7	Uppgiftsskyldighet	8
§ 8	Ansökan om omställningsstöd	8
§ 9	Utbetalning av ekonomiskt eller förlängt ekonomiskt omställningsstöd	9
3	Kapitel - Pensionsbestämmelser	10
§ 1	Tillämpningsområde m.m.	10
§ 2	Pensionsförmånernas omfattning	10
§ 3	Avgiftsbestämd pensionshållning	10
§ 4	Pensionsgrundande inkomst	10
§ 5	Pensionsavgifter	11
§ 6	Pensionsbehållning	11
§ 7	Information	12
§ 8	Utbetalning av avgiftsbestämd pensionshållning	12
§ 9	Uppgiftsskyldighet	12
§ 10	Sjukpension	13
§ 11	Efterlevandeskydd	13
§ 12	Vissa inskränkningar i rätten till pensionsförmån	14
§ 13	Finansiering	14
§ 14	Ansökan om sjukpension och efterlevandeskydd	14
§ 15	Uppgiftsskyldighet	14
4	Kapitel – Familjeskydd vid förtroendevalds dödsfall	15
§ 1	Tillämpningsområde m.m.	15
§ 2	Rätt till familjeskydd	15
§ 3	Familjeskydd vid förtroendevalds dödsfall	15
§ 4	Familjeskydd till efterlevande vuxen	15
§ 5	Beräkning och utbetalning av familjeskydd till efterlevande vuxen	16
§ 6	Familjeskydd till efterlevande barn	16
§ 7	Beräkning och utbetalning av familjeskydd till efterlevande barn	16
§ 8	Utbetalning av förmåner	17

Allmänt om bestämmelserna

Ett förtroendeuppdrag utgör en viktig del av den demokratiska strukturen och medför behov av anpassade villkor. Enligt 4 kap. 1 § kommunallagen (2017:725) avses med förtroendevald den som har valts till ett uppdrag av fullmäktige, nämnd eller annan kommunal myndighet.

Uppdraget utgör inte en anställning, och den förtroendevalde har därför inte ett anställningsförhållande med kommunen. Arbetsrättslig lagstiftning som reglerar exempelvis arbetstid, semester och anställningsskydd är därmed inte tillämplig. Eftersom ett anställningsförhållande inte föreligger kan den förtroendevalde inte omfattas av bestämmelserna om tjänstepension, då sådan pension enligt 28 kap. inkomstskattelagen (1999:1229) endast får tryggas inom ramen för ett anställningsförhållande.

Förtroendeuppdraget innebär också att den förtroendevalde verkar i en miljö där olika samhällsintressen behöver balanseras. Det kan i vissa fall medföra en viss distans till den lokala arbetsmarknaden.

Mot denna bakgrund innehåller OPF-KR 26 bestämmelser om omställningsstöd, pensionsbestämmelser och familjeskydd för förtroendevalda som avses i 4 kap. 1 § kommunallagen. Bestämmelserna antas lokalt av fullmäktige i kommun och utgör ett samlat regelverk som tydliggör de förtroendevaldas villkor och trygghet under och efter tiden som förtroendevald.

OPF-KR 26 indelas i fyra kapitel:

1. Inledande bestämmelser

- Lokal pensionsmyndighet
- Ändringar av och tillägg till bestämmelserna

2. Omställningsstöd

- Aktiva omställningsinsatser
- Ekonomiskt omställningsstöd
- Förlängt ekonomiskt omställningsstöd

3. Pensionsbestämmelser

- Avgiftsbestämd pensionsbehållning
- Sjukpension
- Efterlevandeskydd

4. Familjeskydd

- Familjeskydd till efterlevande vuxen
- Familjeskydd till efterlevande barn

1 Kapitel - Inledande bestämmelser

§ 1 Lokal pensionsmyndighet

I anslutning till att OPF-KR 26 antas ska en lokal pensionsmyndighet utses.

Pensionsmyndigheten har i uppgift att tolka och tillämpa bestämmelserna i OPF-KR 26. Tolkningarna återfinns i dokumentet "Tillämpningsanvisningar och rutiner till pensionsbestämmelser OPF-KR 26".

§ 2 Ändringar av och tillägg till bestämmelserna

Den förtroendevalde är skyldig att följa de ändringar av och de tillägg till dessa bestämmelser som kommunen från tid till annan beslutar.

2 Kapitel - Bestämmelser om omställningsstöd för förtroendevalda

§ 1 Tillämpningsområde med mera

Bestämmelser om omställningsstöd gäller för förtroendevald som avses i 4 kap. 1 § kommunallagen och som fullgör uppdrag hos kommunen på heltid eller betydande del av heltid, med sammanlagt minst 40 procent av en heltid.

Bestämmelserna gäller för förtroendevalda som tillträtt i samband med valet 2014 eller senare. I Hallsbergs kommun gäller bestämmelserna från samma tidpunkt även för förtroendevalda som i tidigare uppdrag har omfattats av PBF, PRF-KL eller andra omställnings- och pensionsbestämmelser för förtroendevalda.

§ 2 Omställningsstöd

Omställningsstöd syftar till att under en begränsad tid underlätta övergången till arbetslivet när en förtroendevald lämnat sitt (sina) uppdrag. Omställningsstöd kan bestå av aktiva omställningsinsatser, ekonomiskt omställningsstöd och förlängt ekonomiskt omställningsstöd.

Omställningsstöd förutsätter att den förtroendevalde själv aktivt verkar för att få ett nytt arbete.

§ 2a Nekad rätt till omställningsstöd enligt §§ 3-5

Fullmäktige får besluta att en förtroendevald inte ska beviljas omställningsstöd enligt §§ 3–5 i detta reglemente om den förtroendevalde har dömts för ett brott på vilket fängelse i lägst två år kan följa och domen har fått laga kraft. Nekad rätt till omställningsstöd kan även förekomma vid ej beviljad ansvarsfrihet.

§ 3 Aktiva omställningsinsatser

Möjlighet till aktiva omställningsinsatser har förtroendevald som innehaft ett eller flera uppdrag och som lämnat sitt (sina) uppdrag efter minst fyra års sammanhängande uppdragstid och som inte uppnått motsvarande 32 a § LAS angiven ålder när den förtroendevalde lämnar sitt (sina) uppdrag.

Kommunen har att utifrån den förtroendevaldes individuella förutsättningar ta ställning till lämpliga aktiva omställningsinsatser samt vilken kostnadsram som ska gälla. De åtgärder som erbjuds kan exempelvis, som på arbetsmarknaden i övrigt, bestå av rådgivningsinsatser och kompletterande utbildning,

§ 4 Ekonomiskt omställningsstöd

Rätt till ekonomiskt omställningsstöd har förtroendevald som lämnat sitt (sina) uppdrag efter minst ett års sammanhängande uppdragstid.
För varje år i uppdraget utges ett ekonomiskt omställningsstöd om tre månader.
Ekonomiskt omställningsstöd utges i högst tre år.

Tid i uppdrag hos annan kommun, region eller kommunalförbund som tillämpar OPF-KR 26, eller tidigare version av OPF-KR, får tillgodoräknas vid beräkning av kvalifikationstid, under förutsättning att uppdraget har innehafts inom två år före uppdrag hos nuvarande uppdragsgivare. Den förtroendevalde ansvarar för att, i samband med ansökan och redovisning, skriftligen begära tillgodoräkning samt styrka tidigare uppdrag. För att tillgodoräkning ska medges krävs att den förtroendevalde inte har tagit del av omställningsstöd hos den tidigare uppdragsgivaren. Tillgodoräkningen bör samfinansieras av den tidigare uppdragsgivaren.

Underlaget för det ekonomiska omställningsstödet beräknas på den förtroendevaldes genomsnittliga månadsarvode gånger tolv under det senaste året. Det ekonomiska omställningsstödet utges med 85 procent av underlaget under de två första åren och med 60 procent under år tre.

Ekonomiskt omställningsstöd utges av kommunen som längst till och med kalendermånaden innan den förtroendevalde uppnått motsvarande 32 a § LAS angiven ålder.

Rätten att erhålla ekonomiskt omställningsstöd upphör om den förtroendevalde på nytt blir innehavare av uppdrag med sammanlagt minst 40 procent av en heltid hos kommunen, regionen eller kommunalförbundet eller får uppdrag i riksdagen eller regeringen i minst motsvarande omfattning.

§ 5 Förlängt ekonomiskt omställningsstöd

Rätt till förlängt ekonomiskt omställningsstöd har förtroendevald som lämnat sitt (sina) uppdrag efter minst åtta års sammanhängande uppdragstid.

Tid i uppdrag hos annan kommun, region eller kommunalförbund som tillämpar OPF-KR 26, eller tidigare version av OPF-KR, får tillgodoräknas vid beräkning av kvalifikationstid, under förutsättning att uppdraget har innehafts inom två år före uppdrag hos nuvarande uppdragsgivare. Den förtroendevalde ansvarar för att, i samband med ansökan och redovisning, skriftligen begära tillgodoräkning samt styrka tidigare uppdrag. För att tillgodoräkning ska medges krävs att den förtroendevalde inte har tagit del av omställningsstöd hos den tidigare uppdragsgivaren. Tillgodoräkningen bör samfinansieras av den tidigare uppdragsgivaren.

Förlängt ekonomiskt omställningsstöd kan utges till förtroendevald från den tidigaste uttagsåldern för allmän pension enligt Socialförsäkringsbalken (SFB) och endast i omedelbar anslutning till att ekonomiskt omställningsstöd enligt § 4 upphört. Förlängt ekonomiskt omställningsstöd kan utges för ett år i taget och som längst till och med kalendermånaden innan den förtroendevalde uppnått motsvarande 32 a § LAS angiven ålder.

Förlängt ekonomiskt omställningsstöd utges av kommunen efter årsvis ansökan från den förtroendevalde. Det förlängda ekonomiska omställningsstödet utges med 60 procent av underlaget enligt § 4.

Rätten att erhålla förlängt ekonomiskt omställningsstöd upphör om den förtroendevalde på nytt blir innehavare av uppdrag med sammanlagt minst 40 procent av en heltid hos kommunen, regionen eller kommunalförbundet, eller får uppdrag i riksdagen eller regeringen i minst motsvarande omfattning.

§ 6 Samordning

Ekonomiskt omställningsstöd och förlängt ekonomiskt omställningsstöd enligt §§ 4 och 5 ska samordnas med förvärvsinkomster och/eller andra inkomster som ersätter förvärvsinkomster. Samtliga inkomster, med undantag för kapitalinkomster, ska anses utgöra förvärvsinkomster.

Av administrativa skäl får från samordningen undantas ett fribelopp som per månad motsvarar en tolfedel av samma års prisbasbelopp.

Om en förtroendevald utför arbete utan ersättning eller mot låg ersättning, eller erhåller annan ersättning än förvärvsinkomst enligt första stycket, får den lokala pensionsmyndigheten besluta att minska omställningsstödet med ett uppskattat inkomstbelopp som motsvarar den inkomst som bedöms skälig.

Det första årets utbetalning av ekonomiskt omställningsstöd samordnas inte med förvärvsinkomster. De två följande åren undantas årligen ett prisbasbelopp från samordning.

§ 7 Uppgiftsskyldighet

En förtroendevald är skyldig att lämna de uppgifter som pensionsmyndigheten begär för att kunna fastställa rätten till samt beräkna omfattningen av aktiva omställningsinsatser, ekonomiskt omställningsstöd och förlängt ekonomiskt omställningsstöd.

Har en förtroendevald obehörigen eller med för högt belopp erhållit aktiva omställningsinsatser, ekonomiskt omställningsstöd eller förlängt ekonomiskt omställningsstöd till följd av oriktiga uppgifter, underlåtenhet att fullgöra anmälningsskyldighet eller annan omständighet, eller om den förtroendevalde skäligen borde ha insett att utbetalningen var felaktig, ska det felaktigt utbetalda beloppet återbetalas. Pensionsmyndigheten kan – om särskilda skäl föreligger – besluta att helt eller delvis avstå från återkrav.

§ 8 Ansökan om omställningsstöd

Ansökan om omställningsstöd enligt §§ 3-5 ska göras skriftligt enligt de anvisningar som pensionsmyndigheten utfärdar.

Ansökan om omställningsstöd enligt §§ 3-5 ska göras i nära anslutning till att den förtroendevalde lämnar/minskar sitt (sina) uppdrag enligt de anvisningar som pensionsmyndigheten utfärdar.

§ 9 Utbetalning av ekonomiskt eller förlängt ekonomiskt omställningsstöd

Om rätt till ekonomiskt eller förlängt ekonomiskt omställningsstöd föreligger bör den förtroendevalde få sådant omställningsstöd utbetalat inom tre månader efter det att pensionsmyndigheten tagit emot sådan ansökan.

3 Kapitel - Pensionsbestämmelser

§ 1 Tillämpningsområde m.m

Bestämmelser om pension gäller för förtroendevald som avses i 4 kap. 1 § kommunallagen och som fullgör uppdrag hos kommunen.

Bestämmelserna gäller för förtroendevalda som tillträtt i samband med valet 2014 eller senare. Bestämmelserna gäller från samma tidpunkt även för förtroendevalda som i tidigare uppdrag omfattats av PBF, PRF-KL eller andra omställnings- och pensionsbestämmelser för förtroendevalda.

Pensionsbestämmelserna tillämpas för förtroendevald, oavsett uppdragets omfattning, om inte annat anges.

Pensionsbestämmelserna gäller inte för förtroendevald som vid tillträdet av sitt (sina) uppdrag har uppnått motsvarande i 32 a § LAS angiven ålder.

§ 2 Pensionsförmånernas omfattning

Pensionsförmåner enligt dessa bestämmelser är avgiftsbestämd pensionshållning, sjukpension och efterlevandeskydd.

§ 3 Avgiftsbestämd pensionshållning

En förtroendevald har rätt till avgiftsbestämd pensionsbehållning enligt §§ 4-9.

§ 4 Pensionsgrundande inkomst

En förtroendevalds pensionsgrundande inkomst beräknas per kalenderår och begränsas till högst 30 inkomstbasbelopp.

Den pensionsgrundande inkomsten utgörs av den förtroendevaldes årsarvode, sammanträdesersättningar samt andra i det pensionsgrundande uppdraget (uppdragen) utgivna kontanta ersättningar.

För förtroendevald med uppdrag på heltid eller betydande del av heltid, motsvarande sammanlagt minst 40 procent av en heltid, som under ledighet till följd av sjukdom, olycksfall, arbetsskada eller föräldraledighet fått avdrag från sitt arvode, ska den pensionsgrundande inkomsten räknas om (höjas) med vad som avdragits.

I den pensionsgrundande inkomsten ska inte ingå ersättning som betalas ut till förtroendevald enligt 4 kap. 12 § kommunallagen för förlorad arbetsinkomst, semesterförmån eller tjänstepensionsförmån eller ersättning som utgör traktamente eller kostnadsersättning.

§ 5 Pensionsavgifter

Pensionsavgiften beräknas i procent på den förtroendevaldes pensionsgrundande inkomst enligt § 4.

Pensionsavgiften är 6 procent på den pensionsgrundande inkomsten upp till och med 7,5 inkomstbasbelopp.

Pensionsavgiften är 31,5 procent på de delar av den pensionsgrundande inkomsten som överstiger 7,5 inkomstbasbelopp, intill dess den förtroendevalde har uppnått motsvarande i 32 a § LAS angiven ålder. Därefter är pensionsavgiften 6 procent på hela den pensionsgrundande inkomsten.

För förtroendevald med uppdrag på heltid eller betydande del av heltid, med sammanlagt minst 40 procent av en heltid, och som får rätt till sjuk- eller aktivitetsersättning enligt SFB och som en följd härav med stöd av 4 kap. 6 § kommunallagen befrias från sitt uppdrag före mandatperiodens utgång, ska pensionsavgift tillgodoräknas under tid då den förtroendevalde har rätt till sjuk- eller aktivitetsersättning enligt SFB.

Pensionsavgift ska avsättas i förhållande till nedsatt arbetsförmåga i uppdraget (uppdragen). Pensionsavgiften beräknas på den pensionsgrundande inkomsten året före insjuknandetidpunkten enligt § 10. Pensionsavgiften avsätts till den förtroendevaldes pensionsbehållning.

Förtroendevald tillgodoräknas pensionsavgift från kommunen endast om den för kalenderåret är högre än 3 procent av samma års inkomstbasbelopp. Då förtroendevald inte tillgodoräknas pensionsavgift betalar kommunen ut motsvarande belopp direkt till den förtroendevalde i form av ersättning som inte är pensionsgrundande. Belopp understigande 250 kronor avseende ett kalenderår utbetalas inte.

§ 6 Pensionsbehållning

Pensionsavgiften för ett kalenderår avsätts senast den 31 mars följande år till en pensionsbehållning hos kommunen där den förtroendevalde har innehaft uppdrag. Med pensionsbehållning avses summan av de årliga pensionsavgifter som intjänats hos kommunen.

Pensionsbehållningen räknas upp årligen (indexeras) med förändringen av inkomstbasbeloppet.

Pensionsbehållningen innehåller ett efterlevandeskydd enligt § 11. Den förtroendevalde kan erbjudas möjlighet att välja bort efterlevandeskyddet i anslutning till ansökan om uttag.

§ 7 Information

Pensionsmyndigheten ska lämna information till den förtroendevalde om hans eller hennes pensionsbehållning, pensionsgrundande inkomst och avsättning av pensionsavgift.

§ 8 Utbetalning av avgiftsbestämd pensionshållning

Utbetalning av avgiftsbestämd pensionsbehållning enligt § 6 sker månadsvis och livsvarigt. Den förtroendevalde kan, efter särskild överenskommelse mellan den förtroendevalde och pensionsmyndigheten i samband med ansökan om utbetalning av pensionsbehållningen, välja utbetalning under kortare tid, dock som lägst 10 år.

Utbetalning får tidigast påbörjas från den tidpunkt då den förtroendevalde enligt 58 kap. 1§ Socialförsäkringsbalken (2010:110) har rätt att ta ut allmän pension, minus två år.

Ansökan om utbetalning av avgiftsbestämd pensionsbehållning ska göras enligt de anvisningar som pensionsmyndigheten fastställt. Den förtroendevalde bör få pensionsbehållningen utbetald inom tre månader efter det att pensionsmyndigheten tagit emot sådan ansökan.

Om utbetalning inte påbörjats eller ansökan om sådan utbetalning inte inkommit till pensionsmyndigheten (eller enligt anvisning från pensionsmyndigheten) vid den tidpunkt den förtroendevalde har uppnått motsvarande 32 a § LAS angiven ålder plus 12 månader påbörjas utbetalning vid denna tidpunkt.

Avgiftsbestämd pensionsbehållning kan utbetalas som engångsersättning till förtroendevald om värdet av pensionsbehållningen är högst 150 procent av inkomstbasbeloppet året innan utbetalning av förmånen börjar.

§ 9 Uppgiftsskyldighet

Förtroendevald är skyldig att lämna de uppgifter som pensionsmyndigheten begär för att kunna fastställa rätten till och beräkna avsättning till pensionsbehållning. Lämnas inte sådana uppgifter kan pensionsmyndigheten besluta att avsättningen ska minskas i skälig omfattning.

Om förtroendevald genom att lämna oriktiga uppgifter inte fullgör sin uppgiftsskyldighet eller på annat sätt orsakar att för hög pensionsavgift avsätts, kan detta belopp återkrävas eller avräknas på kommande avsättningar av pensionsavgift.

Pensionsmyndigheten kan besluta att helt eller delvis efterge beloppet.

§ 10 Sjukpension

Sjukpension betalas ut till förtroendevald med uppdrag på heltid eller betydande del av heltid, med sammanlagt minst 40 procent av en heltid, och som får rätt till sjuk- eller aktivitetsersättning enligt SFB och som en följd härav med stöd av 4 kap. 6 § kommunallagen avgår från sitt uppdrag före mandatperiodens utgång.

Sjukpensionen grundas och beräknas på det genomsnittliga månadsarvodet som den förtroendevalde hade kalenderåret före insjuknandetidpunkten gånger tolv. Pensionsmyndigheten kan i särskilt fall fatta beslut om annat beräkningsunderlag. Sjukpensionens nivå motsvarar nivån för den månadsersättning som utgår till anställda enligt AGS-KL.

Sjukpension utges under tid som den förtroendevalde har rätt till sjuk- eller aktivitetsersättning enligt SFB. Upphör rätten till sjuk- eller aktivitetsersättning upphör också rätten till sjukpension.

Sjukpensionen utges i förhållande till nedsatt arbetsförmåga i uppdraget (uppdragen). Sjukpensionen ska värdesäkras på motsvarande sätt som i de bestämmelser som gäller för utbetalning av månadsersättning enligt AGS-KL.

Förtroendevald som befrias/frånträder sitt uppdrag p g a sjukdom har rätt till efterskydd under 270 kalenderdagar. Efterskyddet innebär att rätt till sjukpension föreligger om förtroendevald under efterskyddstid beviljas sjuk- eller aktivitetsersättning.

Den förtroendevaldes rätt till efterskydd upphör om den förtroendevalde tillträder en anställning eller annat uppdrag förenat med pensionsrätt.

Pensionsmyndigheten kan i särskilt fall fatta beslut om förlängd efterskyddstid.

§ 11 Efterlevandeskydd

Efterlevandeskydd enligt § 6 innebär att den förtroendevaldes pensionsbehållning betalas till efterlevande make/maka, registrerad partner, sambo eller barn vid förtroendevalds dödsfall.

Avseende definitionen av sambo hänvisas till sambolagen (2003:376).

Efterlevandeskydd betalas i första hand till efterlevande make/maka, registrerad partner och sambo. I andra hand betalas efterlevandeskydd till barn.

Om det finns flera barn med rätt till efterlevandeskydd ska pensionsbehållningen delas lika mellan dessa barn.

Vid dödsfall utbetalas värdet av pensionsbehållningen, enligt § 6, till förmånsberättigad efterlevande under fem år.

Efterlevandeskydd kan utbetalas som en engångsersättning till efterlevande om värdet av pensionsbehållningen är högst 150 procent av inkomstbasbeloppet året före utbetalning av förmånen börjar.

§ 12 Vissa inskränkningar i rätten till pensionsförmån

Angående påföljd i pensionsförmånshänseende för den som uppsåtligen framkallat förtroendevalds arbetsoförmåga eller död ska gälla vad som anges i 18, 19, 20 a och 100 a §§ lagen om försäkringsavtal (2005:104).

§ 13 Finansiering

För utfästelser enligt dessa bestämmelser svarar kommunen.

§ 14 Ansökan om sjukpension och efterlevandeskydd

Utbetalning av sjukpension och efterlevandeskydd sker månadsvis.

Ansökan om sjukpension och efterlevandeskydd ska göras enligt de anvisningar som pensionsmyndigheten utfärdar. Den förtroendevalde eller förmånsberättigade bör få sjukpension eller efterlevandeskydd utbetalad inom tre månader efter det att pensionsmyndigheten tagit emot sådan ansökan.

§ 15 Uppgiftsskyldighet

Förtroendevald eller hans eller hennes efterlevande är skyldig att lämna de uppgifter som pensionsmyndigheten begär för att fastställa rätten till sjukpension och efterlevandeskydd. Förtroendevald eller efterlevande som inte fullgör de skyldigheter pensionsmyndigheten fastställt förverkar rätten till förmåner och kan inte genom att senare fullgöra skyldigheten återfå rätten till förverkat belopp mer än sex månader tillbaka. Pensionsmyndigheten kan dock medge undantag.

4 Kapitel – Familjeskydd vid förtroendevalds dödsfall

§ 1 Tillämpningsområde m.m.

Bestämmelser om familjeskydd gäller för förtroendevald som avses i 4 kap. 1 § kommunallagen och som fullgör uppdrag hos kommunen, regionen eller kommunalförbundet på heltid eller betydande del av heltid, med sammanlagt minst 40 procent av en heltid.

Bestämmelserna om familjeskydd träder ikraft vid den tidpunkt då OPF-KR 26 antas av fullmäktige, eller från den tidpunkt som fullmäktige beslutar. Bestämmelserna gäller från samma tidpunkt även för förtroendevalda som i tidigare uppdrag har omfattats av PBF, PRF-KL eller andra omställnings- och pensionsbestämmelser för förtroendevalda.

§ 2 Rätt till familjeskydd

En förtroendevalds efterlevande har rätt till familjeskydd vid förtroendevalds dödsfall till efterlevande vuxen, och familjeskydd vid förtroendevalds dödsfall till efterlevande barn.

§ 3 Familjeskydd vid förtroendevalds dödsfall

En förtroendevalds efterlevande har rätt till familjeskydd om den förtroendevalde avlider under tid då han eller hon uppfyller förutsättningarna enligt § 1 och under tid då han eller hon får sjukpension enligt Pensionsbestämmelser § 10.

Rätten till familjeskydd vid den förtroendevaldes dödsfall gäller också om den förtroendevalde avlider inom sex månader efter det att den förtroendevalde befrias/frånträder sitt uppdrag.

En förtroendevalds efterlevande har inte rätt till familjeskydd enligt ovan om den förtroendevalde vid tidpunkten för dödsfallet hade en anställning eller uppdrag med pensionsrätt och den förtroendevalde genom anställning eller uppdrag hade motsvarande skydd för efterlevande.

För en och samma avliden kan det högst utges ett familjeskydd, detta oavsett om den förtroendevalde hade fler än ett uppdrag som var och en innebär att den avlidne uppfyller dessa villkor.

§ 4 Familjeskydd till efterlevande vuxen

Familjeskydd till efterlevande vuxen betalas ut till den förtroendevaldes make/ maka, sambo och registrerad partner som den avlidne hade vid tidpunkten för dödsfallet.

Med sambo avses den ogifta person som stadigvarande bodde tillsammans med den ogifte förtroendevalde vid hans eller hennes död, och som tidigare varit gift eller registrerad partner med den förtroendevalde, eller har eller har haft barn, eller då väntade barn med den förtroendevalde.

§ 5 Beräkning och utbetalning av familjeskydd till efterlevande vuxen

En efterlevande vuxen, med rätt till familjeskydd till efterlevande vuxen enligt ovan, har rätt till förmån i fem års tid.

Från och med månaden efter att den förtroendevalde avlidit och fram till och med slutet av samma år motsvarar den månatliga förmånens värde 1,1 inkomstbasbelopp delat med tolv. Förmånen ska därefter årligen räknas upp med förändringen av prisbasbeloppet.

Familjeskydd till efterlevande vuxen ska utbetalas månadsvis och i lika stora delar.

§ 6 Familjeskydd till efterlevande barn

Familjeskydd till efterlevande barn betalas ut till den förtroendevaldes arvsberättigade barn till och med månaden innan barnet fyller arton år.

Rätten till familjeskydd till efterlevande barn gäller även för den tid då barnet har rätt till barnpension enligt SFB.

Rätt till familjeskydd till efterlevande barn har även det barn som den förtroendevalde med socialnämndens medgivande tagit emot i sitt hem för vård och fostran i adoptionssyfte.

§ 7 Beräkning och utbetalning av familjeskydd till efterlevande barn

Ett efterlevande barn, med rätt till familjeskydd enligt ovan, har, från och med månaden efter att den förtroendevalde avlidit och fram till och med slutet av samma år, rätt till en månatlig förmån motsvarande 0,5 inkomstbasbelopp delat med tolv. Förmånen ska därefter årligen räknas upp med förändringen av prisbasbeloppet.

Det sammanlagda månatliga förmånsvärdet av familjeskydd till efterlevandes samtliga barn kan dock aldrig överstiga värdet av 1,5 inkomstbasbelopp det år dödsfallet inträffade delat med tolv.

Vid fler än tre efterlevande barn bestäms den månatliga förmånens värde till vart och ett av de efterlevande barnen till motsvarande en tolfedel av värdet av 1,5 inkomstbasbelopp året då den förtroendevalde avled delat med antalet efterlevande barn med rätt till familjeskydd till efterlevande barn, därefter årligen uppräknat med förändringen av prisbasbeloppet.

Om ett efterlevande barn till en förtroendevald framställer anspråk på familjeskydd till efterlevande barn först efter det att sådan förmån har börjat betalas ut, ska redan utbetalda förmåner inte omfördelas mellan barnen. Familjeskydd vid den förtroendevaldes dödsfall till efterlevande barn ska utbetalas månadsvis och i lika stora delar

§ 8 Utbetalning av förmåner

Familjeskyddet betalas ut till den förtroendevaldes efterlevande månadsvis, senast tre månader efter det att kommunen har tagit emot ett fullständigt underlag för utbetalningen.

Om den förtroendevalde har befriats/frånträtt sitt uppdrag och den förtroendevalde omfattas av familjeskydd, ska den som gör anspråk på förmån anmäla dödsfall enligt anvisningar från pensionsmyndigheten.

När anmälan inkommit, anses kommun ha fått kännedom om dödsfallet.

För att rätten till förmån ska kunna bedömas ska den som gör anspråk på förmån lämna de uppgifter som begärs av pensionsmyndigheten samt låta pensionsmyndigheten hämta in uppgifter om den förtroendevalde från nuvarande och tidigare arbetsgivare, uppdragsgivare, Skatteverket, Försäkringskassan eller försäkringsinrättning.

Om efterlevande lämnar oriktiga uppgifter som leder till att för högt familjeskydd utbetalas, kan det för högt utbetalda beloppet avräknas från kommande utbetalningar eller helt eller delvis återkrävas. Detta gäller under förutsättning att efterlevande insett eller borde ha insett att lämnade uppgifter var oriktiga. Pensionsmyndigheten kan besluta att helt eller delvis efterge beloppet.

Pensionsmyndigheten kan besluta att en efterlevande förlorar sin rätt till familjeskydd med anledning av att han eller hon uppsåtligen har framkallat den förtroendevaldes död. Omständigheterna ska vara sådana som anges i 12 kap. 8 § första stycket FAL.

Tillämpningsanvisningar till bestämmelser om omställningsstöd, pension och familjeskydd för förtroendevalda, OPF-KR 26

Kontakt

E-post: kommun@hallsberg.se
Telefon: 0582-68 50 00



HALLSBERGS
KOMMUN

Allmänt om tillämpningsanvisningarna

Kommunfullmäktige i Hallsbergs kommun har antagit OPF-KR 26 att gälla från 2026-10-15 helt enligt SKR:s rekommendationer och även beslutat att pensionsmyndighet är Kommunstyrelsen.

Kommunstyrelsen (KS) har i uppdrag att tolka och besluta om Tillämpningsanvisningar och rutiner till OPF-KR 26.

Här finns anvisningar som är specifika för Hallsbergs kommun och som kan komma att revideras vid behov.

Innehåll

Allmänt om tillämpningsanvisningarna	2
1. Kapitel – Inledande bestämmelser	3
§ 1 Lokal pensionsmyndighet	3
§ 2 Ändringar av och tillägg till bestämmelserna	3
2. Kapitel – Bestämmelser om omställningsstöd för förtroendevalda	4
§ 1 Tillämpningsområde m. m.	4
§ 2 Omställningsstöd	4
§ 2a Nekat rätt till omställningsstöd enligt §§ 3–5	4
§ 3 Aktiva omställningsinsatser	4
§ 4 Ekonomiskt omställningsstöd	5
§ 6 Samordning	5
§ 8 Ansökan om omställningsstöd	5
§ 9 Utbetalning av ekonomiskt eller förlängt ekonomiskt omställningsstöd	5
3. Kapitel – Pensionsbestämmelser	6
§ 1 Tillämpningsområde m. m.	6
§ 7 Information	6
§ 8 Utbetalning av avgiftsbestämd pensionshållning	6
§ 14 Ansökan om och utbetalning av sjukpension och efterlevandeskydd	6

1. Kapitel – Inledande bestämmelser

§ 1 Lokal pensionsmyndighet

Kommunstyrelsen utgör pensionsmyndighet i Hallsbergs kommun och HR avdelningen har ansvar över den administrativa skötseln av bestämmelserna och över kontakten med pensionshandläggare.

§ 2 Ändringar av och tillägg till bestämmelserna

Kommunen ska efter SKRs rekommendationer göra ändringar och tillägg till bestämmelserna som den förtroendevalda ska följa.

Pensionshandläggare ska vara uppmärksam på förändringar och signalera till Hallsbergs kommun om ändringar behöver göras.

2. Kapitel – Bestämmelser om omställningsstöd för förtroendevalda

§ 1 Tillämpningsområde m. m

I Hallsbergs kommun gäller bestämmelserna från samma tidpunkt även för förtroendevalda som i tidigare uppdrag har omfattats av PBF, PRF-KL eller andra omställnings- och pensionsbestämmelser för förtroendevalda pga att inga övergångsbestämmelser antogs vid övergången till OPF-KL 14.

§ 2 Omställningsstöd

Omställningsstöd förutsätter att den förtroendevalde själv aktivt verkar för att få ett nytt arbete redan från första dagen.

§ 2a Nekad rätt till omställningsstöd enligt §§ 3–5

Om den förtroendevalde genom lagakraftvunnen dom dömts till fängelse i lägst 2 år, ska utbetalt omställningsstöd återbetalas.

Förtroendevald är skyldig att meddela lagakraftvunnen dom till kommunstyrelsen.

§ 3 Aktiva omställningsinsatser

Insatserna kan bestå av extern rådgivning, kompletterande utbildning (ex litteratur och kursavgift) och rådgivning att starta egen verksamhet.

Den förtroendevalde anger själv, i den mån det är möjligt, vilken typ av aktiv omställningsinsats som önskas och uppskattad kostnad för denna. Kostnaden ska inte överstiga två prisbasbelopp.

Ansökan ska lämnas till KS senast tre månader efter det att uppdraget har upphört och insatserna kan som längst pågå i tolv månader efter uppdragets avslut.

§ 4 Ekonomiskt omställningsstöd

Egen aktivitet i syfte att hitta annan försörjning krävs från första dagen. Med egen aktivitet menas inskrivning på arbetsförmedling, bedriver studier, har arbete, startar eget företag eller har nytt uppdrag som förtroendevald i annan kommun. Kommunstyrelsen har rätt att begära in intyg på egen aktivitet. Förtroendevald ska varje månad, när samordning med förvärvsinkomster sker, lämna inkomstuppgift för att få ekonomiskt omställningsstöd.

§ 6 Samordning

Det första årets utbetalning av ekonomiskt omställningsstöd samordnas inte med förvärvsinkomster. De två följande åren undantas årligen ett prisbasbelopp från samordning.

Blankett för inkomstsamordning bifogas från HR avdelningen eller från pensionshandläggare och ska månatligen, före den 10:e, sändas till pensionshandläggare oavsett om förvärvsinkomsten är noll kronor.

§ 8 Ansökan om omställningsstöd

Ansökan om omställningsstöd enligt §§ 3-5 ska göras skriftligt till kommunstyrelsen och beslut tas av kommundirektören enligt fastställd delegationsordning.

Ansökan om omställningsstöd enligt §§ 3-5 ska göras senast tre månader efter att den förtroendevalde lämnar/minskar sitt (sina) uppdrag.

§ 9 Utbetalning av ekonomiskt eller förlängt ekonomiskt omställningsstöd

Högst 3 månaders ekonomiskt omställningsstöd kan betalas ut retroaktivt räknat från ansökningstillfället.

3. Kapitel – Pensionsbestämmelser

§ 1 Tillämpningsområde m. m

Bestämmelserna gäller för förtroendevalda som tillträtt i samband med valet 2014 eller senare. Bestämmelserna gäller från samma tidpunkt även för förtroendevalda som i tidigare uppdrag omfattats av PBF, PRF-KL eller andra omställnings- och pensionsbestämmelser för förtroendevalda.

§ 7 Information

Information om pensionsbehållning finns att tillgå på upphandlad förvaltares webbsida, vilket förnärvarande är kpa.se.

§ 8 Utbetalning av avgiftsbestämd pensionshållning

Ansökan om utbetalning av avgiftsbestämd pensionsbehållning ska göras till Kommunstyrelsen senast 3 månader före önskad utbetalning.

§ 14 Ansökan om och utbetalning av sjukpension och efterlevandeskydd

Ansökan om sjukpension och efterlevandeskydd ska göras till KS och pensionshandläggare gör utbetalning senast tre månader efter att ansökan har inkommit.



Kommunstyrelsen

§ 74 - Ekonomisk rapport jan-aug
(26/KS/2)

Ärendebeskrivning

Ekonomisk uppföljning för januari till augusti.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås ta detta som information.

Kommunstyrelsens behandling av ärendet

Sammanträdet ajourneras för paus 10:25.

Sammanträdet återupptas 10:35.

Beslut

Kommunstyrelsen tar detta som information.

Kommunstyrelsen uppdrar åt de nämnder som prognostiserar ett underskott att aktivt arbeta för att få en budget i balans till årets slut.

Beslutsunderlag

- Ekonomisk uppföljning jan-aug

Paragrafen är justerad

Justerare signatur	Utdragsbestyrkande
--------------------	--------------------

Ekonomisk rapport jan-aug
§ 74
26/KS/2

Ekonomisk uppföljning jan-augusti

Hallsbergs kommun
2026

Innehållsförteckning

Prognostiserat resultat.....	3
Månadsuppföljning.....	4
Finansiering	5
Likvida medel	5
Upplåning	5

Prognostiserat resultat

Driftredovisning	Utfall	Budget 2026	Prognos 2026	Avvikelse
Kommunfullmäktige	425	1 033	1 083	-50
Kommunstyrelsen	149 512	244 486	231 174	13 312
<i>därav egen vht</i>	<i>28 686</i>	<i>51 608</i>	<i>50 958</i>	<i>650</i>
<i>därav planeringsreserv</i>	<i>8</i>	<i>15 500</i>	<i>7 000</i>	<i>8 500</i>
<i>därav transfereringar</i>	<i>120 818</i>	<i>173 216</i>	<i>173 216</i>	<i>0</i>
<i>därav löneökningssutrymme</i>	<i>0</i>	<i>4 162</i>	<i>0</i>	<i>4 162</i>
Drift-och servicenämnden	26 523	43 339	44 099	-760
<i>därav skattefinansierad vht</i>	<i>26 370</i>	<i>43 339</i>	<i>44 099</i>	<i>-760</i>
<i>därav avgiftsfinansierad vht</i>	<i>153</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Bildningsnämnden	316 614	460 103	463 103	-3 000
Social-och arbetsmarknadsnämnden	300 598	448 483	464 983	-16 500
Taxe- och avgiftsnämnden	60	0	0	0
Revisionen	373	744	744	0
Valnämnden	-482	650	650	0
Överförmyndarnämnden	1 414	3 557	2 657	900
Summa nämnder	795 037	1 202 395	1 208 493	-6 098
Finansiering	-810 752	-1 216 895	-1 210 493	-6 402
Totalt	-15 715	-14 500	-2 000	-12 500

Månadsuppföljning

Kommunfullmäktige redovisar ett underskott på ca 50 tkr på grund av inköp av nya Ipads.

Totalt prognostiserar **kommunstyrelsen** ett överskott på 650 tkr. Några av avdelningarna redovisar överskott medan andra underskott. Störst överskott redovisar ekonomiavdelningen beroende på två föräldraledigheter som inte tillsatts. Samhällsbyggnadsavdelningen redovisar underskott, främst inom klimat och miljöverksamheten.

Planeringsutrymmet bedöms ej nyttjas fullt ut. För närvarande redovisas ett överskott på 8 500 tkr.

Drift- och servicenämndens underskott finns främst inom Miljö och bygglov. Prognosen ser något bättre ut efter faktureringen i juli och augusti än tidigare. Underskottet beror på flera faktorer bland annat färre bygglovsintäkter.

Bostadsanpassnings utfall är något lägre jämfört med budgeten för perioden vilket gör att verksamheten fortsatt prognostiserar att hålla budget.

Tekniska avdelningen visar totalt sett ett överskott vilket bland annat beror på en snöfattig vinter i början på året.

Alkohol-, tobak- och läkemedelstillsyn visar ett mindre underskott vilket beror på att Kumla kommun inte ingår i samarbetet längre.

VA verksamheten prognostiserar ett underskott om 500 tkr, stor del av det beror på ökade kostnader för el och reparationer.

Underskott och överskott regleras med VA fonden den sista december.

Bildningsnämnden visar fortsatt en prognostiserad negativ budgetavvikelse om 3 mnkr.

Underskott finns inom grundskolorna som prognostiserar ett stort underskott i förhållande till budget. Avvikelsen förklaras huvudsakligen av ett omfattande behov av särskilt stöd, vilket medför en högre personaltäthet än budgeterat och därmed ökade personalkostnader.

Förskolorna prognostiserar ett överskott om cirka 3,3 mnkr i förhållande till budget. Avvikelsen förklaras huvudsakligen av genomförda anpassningar av verksamheternas organisation utifrån den förväntade utvecklingen av barnantalet.

Fritidsavdelningen prognostiserar ett underskott om cirka 1,1 mnkr i förhållande till budget. Avvikelsen förklaras huvudsakligen av högre personalkostnader än budgeterat, vilket främst beror på en tillfällig utökning av vaktmästarorganisationen, en utökad administrativ tjänst samt förstärkt bemanning med vikarier vid Alléhallens bad.

Social- och arbetsmarknadsnämnden prognostiserar ett underskott på 16,5 mnkr.

Äldreomsorgen redovisar minus 8 mnkr, vilket innebär att underskottet minskat jämfört med föregående prognos. Underskott finns både inom hemtjänst och vård- och omsorgsboenden.

Verksamheten för funktionshindrade prognostiserar ett underskott på 9 mnkr. Den största orsaken är ökade kostnader för externa boendeplaceringar där både prishöjningar och omfattning av insatserna genererar högre kostnader än förra året.

Individ- och familjeomsorgen prognostiserar ett underskott på 5,5 mnkr. De största avvikelserna avser institutionsplaceringar för vuxna samt ekonomiskt bistånd.

Övriga verksamheter redovisar överskott.

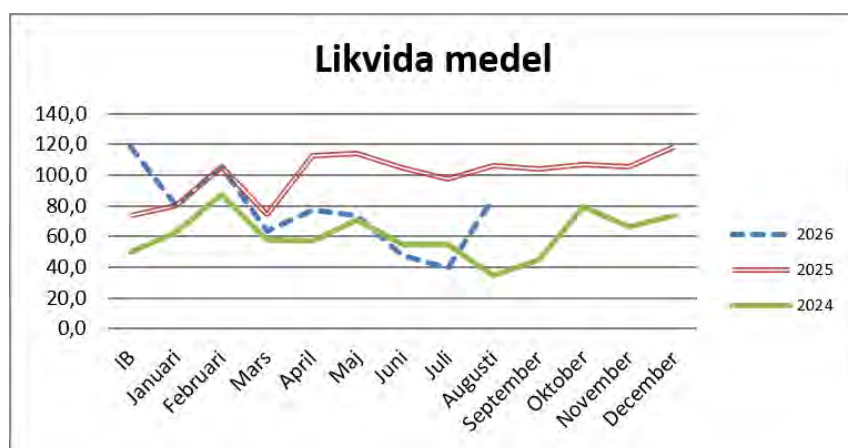
Finansiering

Finansieringsverksamhetens prognos är -6,4 mnkr. Prognosen för skatteintäkterna är i augusti -12,2 mnkr jämfört med budget. Skatteprognosen har successivt reviderats ner både i februari, april och augusti. Nästa skatteprognos presenteras av SKR den 6 oktober.

Andra större poster som påverkar finansieringen är pensionsprognosen och ökade räntekostnader för nyupptagna lån.

Likvida medel

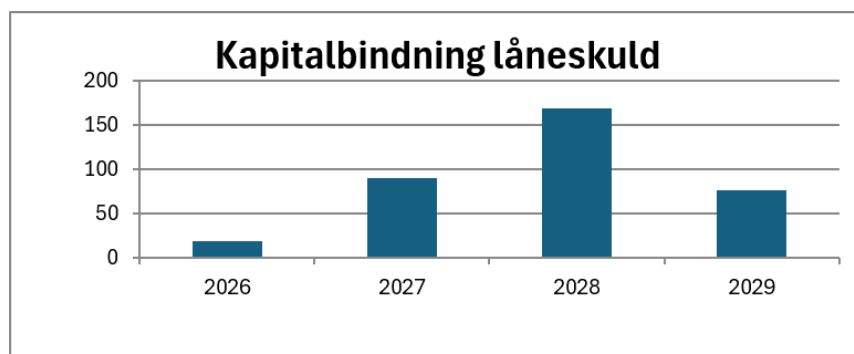
Den sista augusti uppgick likvida medel till 85,4 mnkr. Stora utbetalningar på grund av kommunens investeringar har gjort att nya lån tagits upp under sommaren.



Upplåning

Kommunens låneskuld uppgår 2026-08-30 till 353,2 mnkr. 75 procent av låneskulden är bundna lån och 25 procent har rörlig ränta. Snitträntan de senaste 12 månaderna är 2,15 procent.

Den 15 april löste kommunen ett lån på 6,3 mnkr. Under sommaren har Kommunen tagit upp nytt lån i juni på 30 mnkr och ett i augusti på 50 mnkr. Det innebär att låneskulden har ökat med 73,7 mnkr jämfört med i början av året.





Kommunstyrelsen

§ 75- Arbete med översiktsplanen

Ärendebeskrivning

Tema utvecklingsstrategi och markanvändning i tätorterna/samhälle.
Kommunstyrelsen är styrgrupp i detta arbete.

Beslut

Kommunstyrelsen tar detta som information.

Paragrafen är justerad

Justerare signatur	Utdragsbestyrkande
--------------------	--------------------

Arbete med översiktsplanen

§ 75



Kommunstyrelsen

§ 76- Anmälan av delegationsbeslut

Ärendebeskrivning

Delegationsbeslut som har anmälts under perioden 2026-05-22 - 2026-09-03.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta att godkänna redovisningen.

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar att godkänna redovisningen.

Delegeringsbeslut

- 26/KS/10-8 Hallsberg samsala 7-21 korbergsgatan 92_26/KS/10 (3/3)
- 26/KS/1-50 Anställning av socialsekreterare
- 26/KS/1-51 Utbetalning av förlorad inkomst i enlighet med AD 25:57
- 26/KS/93-3 Linjen 1 servitutavtal_20260529
- 26/KS/1-52 Tilläggsavtal Utensiler
- 26/KS/1-53 Tilldelningsbeslut till Inköpscentral - Säker digital kommunikation
- 26/KS/1-54 Tilldelningsbeslut Fordonsklass B tre st
- 26/KS/1-55 Tilldelningsbeslut Fordonsklass A fyra st
- 26/KS/1-56 Anställning av boendestödjare
- 26/KS/1-57 Tilldelningsbeslut barn och unga
- 26/KS/1-58 Förlängning av avtal Färsk frukt och grönsaker
- 26/KS/1-59 Inköpsamverkan - Konsulentstöd familjehemsvård
- 26/KS/1-60 Avtal fordonsgrupp B Elhybrid
- 26/KS/1-61 Avrop Fordonsgrupp B nr 2
- 26/KS/1-62 Inköpsamverkan - Öppenvård barn och unga 1
- 26/KS/1-63 Inköpsamverkan - Öppenvård barn och unga 2
- 26/KS/1-64 Inköpsamverkan - Öppenvård barn och unga 3
- 26/KS/1-65 Inköpsamverkan - Öppenvård barn och unga 4
- 26/KS/1-66 Inköpsamverkan - Öppenvård barn och unga 5
- 26/KS/1-67 Inköpsamverkan - Öppenvård barn och unga 6
- 26/KS/1-68 Inköpsamverkan - Öppenvård barn och unga 7
- 26/KS/1-69 Inköpsamverkan - Öppenvård barn och unga 8
- 26/KS/1-70 Anställning av maskinförare
- 26/KS/10-9 Nytt beslut gällande Medgivande _ Grannintyg-bygglovbefriad byggnad
- Folkasbo 1-38 (3/3)
- 26/KS/93-4 Hallsbergs-Falla 1-212_KÖPKONTRAKT_PRIVATPERSON (3/3)
- 26/KS/1-71 Anställning av lärare
- 26/KS/1-72 Löneförändring som inte har samband med sedvanlig lönerevision
- 26/KS/1-73 Löneförändring som inte har samband med sedvanlig lönerevision
- 26/KS/1-75 Anställning av lärare
- 26/KS/1-76 Anställning av lärare
- 26/KS/1-77 Anställning lärare
- 26/KS/1-74 Anställning av specialpedagog
- 26/KS/93-5 Tomtförs. Sköllersta 1:259_Azad (3/3)

Justerare signatur

Utdragsbestyrkande



Kommunstyrelsen

- 26/KS/93-6 VB: Tomten "Hallsberg Falla 1:218" är såld (4/5)
- 26/KS/93-7 Tomten Sköllersta 1:259 är såld (3/4)
- 26/KS/1-78 Anställning av specialpedagog
- 26/KS/1-79 Beslut om särskild avtalspension
- 26/KS/1-80 Tillsvidareanställning av fritidsledare
- 26/KS/1-81 Anställning av lärare åk 7-9
- 26/KS/1-82 Anställning Behandlingsassistent
- 26/KS/1-83 Anställning socialsekreterare
- 26/KS/1-84 Anställning socialsekreterare
- 26/KS/1-85 Anställning av biståndshandläggare
- 26/KS/1-86 Anställning av förskollärare
- 26/KS/1-87 Anställning av lärare
- 26/KS/1-88 Anställning av lärare
- 26/KS/1-89 Anställning av lärare
- 26/KS/1-90 Anställning av lärare
- 26/KS/1-91 Anställning av lärare
- 26/KS/1-92 Anställning av gruppleddare
- 26/KS/1-93 Anställning av fritidsledare
- 26/KS/1-94 Anställning av fritidsledare
- 26/KS/1-95 Anställning av biståndshandläggare
- 26/KS/1-96 Anställning av enhetschef inom hemtjänsten
- 26/KS/93-8 Köpekontrakt Gatugårda 1_66 Nila Entreprenad AB Eva Christina Larsson (Björn Olsson) (3/3)
- 26/KS/1-97 Anställning av lärare åk 7-9

Paragrafen är justerad

Justerare signatur	Utdragsbestyrkande
--------------------	--------------------



Kommunstyrelsen

§ 77- Meddelanden

Ärendebeskrivning

Meddelanden till kommunstyrelsen som inkommit under perioden 2026-05-22 - 2026-09-03.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås ta detta som information.

Beslut

Kommunstyrelsen tar detta som information.

Anmälningar

- Protokoll Gemensam nämnd för företagshälsovård samt tolk- och översättarservice 2026-05-19
- Protokoll Sydnärkes överförmyndarnämnd 2026-06-03
- För vidare befordran till miljönämnden och kommunstyrelsen, Angående fastigheter med enskilt VA
- För vidare befordran till miljönämnden och kommunstyrelsen, Myndighetsaktivismen i Sverige
- För vidare befordran till miljönämnden och kommunstyrelsen, kommunbrev
- Protokoll Sydnärkes kommunalförbund 2026-03-27
- Protokoll Sydnärkes kommunalförbund 2026-04-24
- Protokoll Sydnärkes kommunalförbund 2026-05-29
- Protokoll från länsstyrelsens inspektion av Sydnärkes överförmyndarnämnd år 2026
- Protokoll Sydnärkes överförmyndare 2026-08-19
- Protokoll Gemensam nämnd för företagshälsovård samt tolk- och översättarservice 2026-08-25
- Delårsrapport 2026 Gemensam nämnd för företagshälsovård samt tolk- och översättarservice

Paragrafen är justerad

Justerare signatur	Utdragsbestyrkande
--------------------	--------------------



Kommunstyrelsen

§ 78- Övrigt

Ärendebeskrivning

Punkten utgår eftersom inga övriga frågor ställs.

Paragrafen är justerad

Justerare signatur	Utdragsbestyrkande
--------------------	--------------------

Övrigt § 78



Kommunstyrelsen

§ 79- Sammanträdet avslutning

Ärendebeskrivning

Ordförande tackar för sammanträdet och avslutar detsamma.

Paragrafen är justerad

Justerare signatur	Utdragsbestyrkande
--------------------	--------------------

Sammanträdets avslutning

§ 79