

SAMRÅDSHANDLING



Planbeskrivning Detaljplan för Mosjö-Råby 3:8

Samrådstitid: 13 oktober 2023 – 24 november 2023

Standardförfarande

Planhandläggare: Bettina Widell
E-post: Bettina.widell@orebro.se

Innehållsförteckning

Planens syfte	6
Beskrivning av detaljplanen	6
Genomförandetid	6
Detaljplanens huvuddrag	7
Allmän plats	7
Kvartersmark	9
Motiv till detaljplanens regleringar	10
Användning av allmän plats	11
Användning av kvartersmark	11
Egenskapsbestämmelser för kvartersmark	12
Genomförandefrågor	14
Organisatoriska frågor	14
Markägoförhållanden	14
Mark- och utrymmesförvärv	14
Fastighetsrättsliga frågor	14
Tekniska frågor	15
Ekonomiska frågor	15
Planeringsförutsättningar	17
Kommunala ställningstaganden	17
Regionala	21
Riksintressen	22
Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken	22
Miljö kvalitetsnormer	23
Miljö	24
Hälsa och säkerhet	25
Geotekniska förhållanden	27
Hydrologiska förhållanden	27
Kulturmiljö	27
Fysisk miljö	28
Sociala faktorer	28
Teknisk försörjning	28
Service	28
Trafik	28
Konsekvenser	29

Fastigheter och rättigheter.....	29
Natur	30
Miljö	30
Miljö kvalitetsnormer	31
Hälsa och säkerhet	32
Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken	32
Trafik	32

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 standardplanförfarande.

Standardförfarande kan användas om en föreslagen detaljplan är av begränsad betydelse, inte är av betydande intresse för allmänheten och om den överensstämmer med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande. Endast närmast berörda, sakägare, Länsstyrelsen och Lantmäterimyndigheten behöver höras.

Handlingar

Planhandlingen omfattar:

- plankarta i skala 1:2 000 med planbestämmelser
- denna planbeskrivning med illustrationer
- fastighetsförteckning *
- Bilaga- Undersökning om betydande miljöpåverkan 2023-09-04
- Bilaga- Markteknisk undersökning Ensucon 2023-03-10
- Bilaga- Dagvattenutredning Tyréns 2023-08-14
- Bilaga- Planläggning på jordbruksmark Mosjö-Råby 3:8 2023-10-06

*Fastighetsförteckning lämnas ut av kommunen vid begäran.

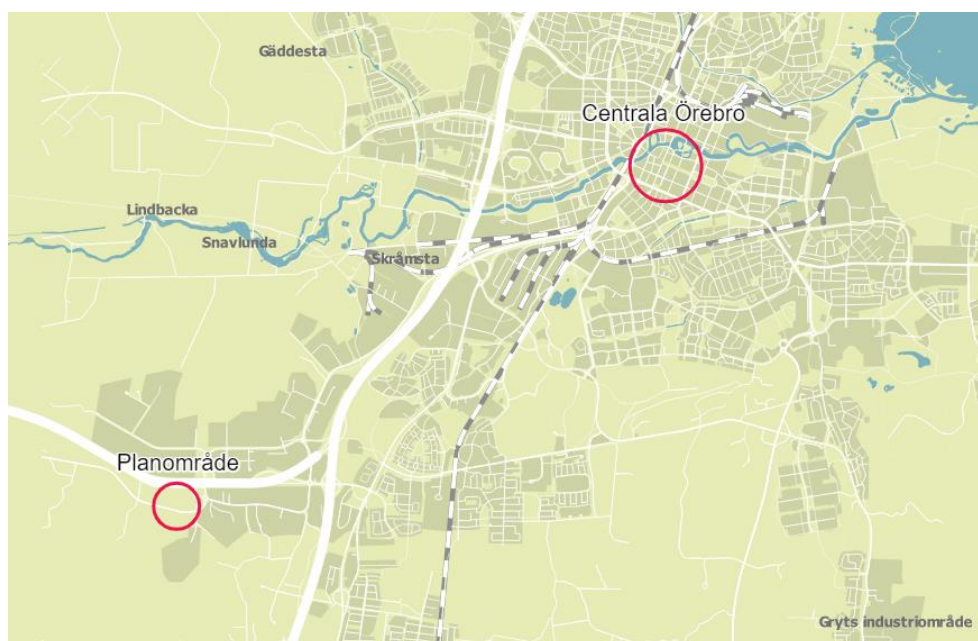
Planens syfte

Planen syftar till att möjliggöra för verksamheter som lager och kontor i enlighet med översiktsplanens intentioner för området mellan Berglunda och flygplatsen. Läget utanför staden intill E 18 och E 20 bidrar till transporteffektivitet och lämpar sig bland annat för verksamheter med inriktning på logistik. Inom planområdet finns en uppväxt skogsdunge som bidrar med såväl sociala- som ekologiska värden och därför avses sparas. Vidare är syftet att möjliggöra för en gång- och cykelväg till området samt en trafiksäker överfart vid busshållplatsläge för att underlätta resande med hållbara trafikslag för de som ska arbeta vid- eller besöka verksamhetsområdet.

Beskrivning av detaljplanen

Läge

Planområdet omfattar cirka 6 hektar och är lokaliserat intill E 18 sju kilometer sydost om centrala Örebro. I öster ligger Berglunda som är ett verksamhetsområde och logistiknav, i norr finns Västra Pilängen, ett verksamhetsområde som präglas av ytkrävande verksamheter. Söder och väster om planområdet är det skogsmark som i översiktsplanen är utpekad som utvecklingsområde för verksamheter.



Planområdets läge i förhållande till hela Örebro.

Genomförandetid

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

Detaljplanens huvuddrag

Detaljplanen möjliggör verksamheter (**Z**), kontor (**K**) och tekniska anläggningar (**E**) på större delen av planområdet. Läget invid befintliga verksamhetsområden och med nära anslutning till E 18 och E 20 anses lämpligt för yrkrävande och logistiktäta verksamheter.

Eftersom utbyggnaden till verksamhetsområde sker stegvis i detta område behöver hänsyn tas till de befintliga närliggande verksamheterna och bostäderna. För att minska störningar österut där det finns en privatbostad med tillhörande handelsträdgård föreslås en 10 meter bred remsa med prickmark längs den östra planområdesgränsen där inga byggnader får uppföras. På fastigheten väster om planområdet finns en privatbostad och hästverksamhet och mot denna avses en större skogsdunge med ekologiska värden sparas vilken även kan fungera som visuell avskärmning mellan verksamheterna. Skogspartiet bidrar även med att kontrastera exploateringen i området med grönska vilket bidrar till en inbjudande och attraktiv landskapsbild. I norra delen av planområdet som gränsar till E18 föreslås en 40 meter bred zon med prickmark som skydd mot trafikrelaterade olyckor.

I södra delen av planområdet längs väg 691 planeras en gång- och cykelväg som ansluter befintlig gång- och cykelväg vid Berglundarondellen. Vid rondellen planeras även en överfart för att möjliggöra en trafiksäker övergång för oskyddade trafikanter som cyklar, går eller åker kollektivt till och från området. Norr om den föreslagna gång- och cykelvägen finns en ledningsrätt och där får inga byggnader uppföras vilket föreslås regleras med prickmark och u-område.

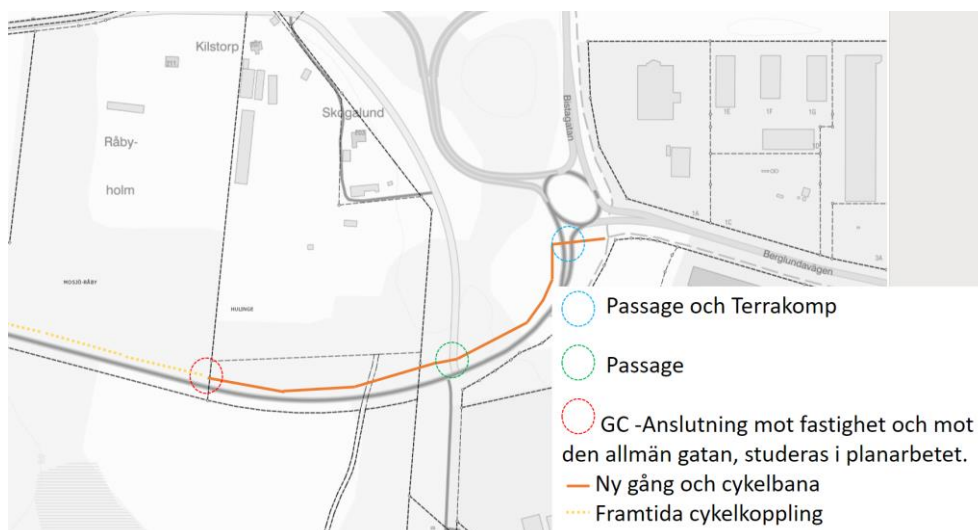
Allmän plats

Mark och vegetation

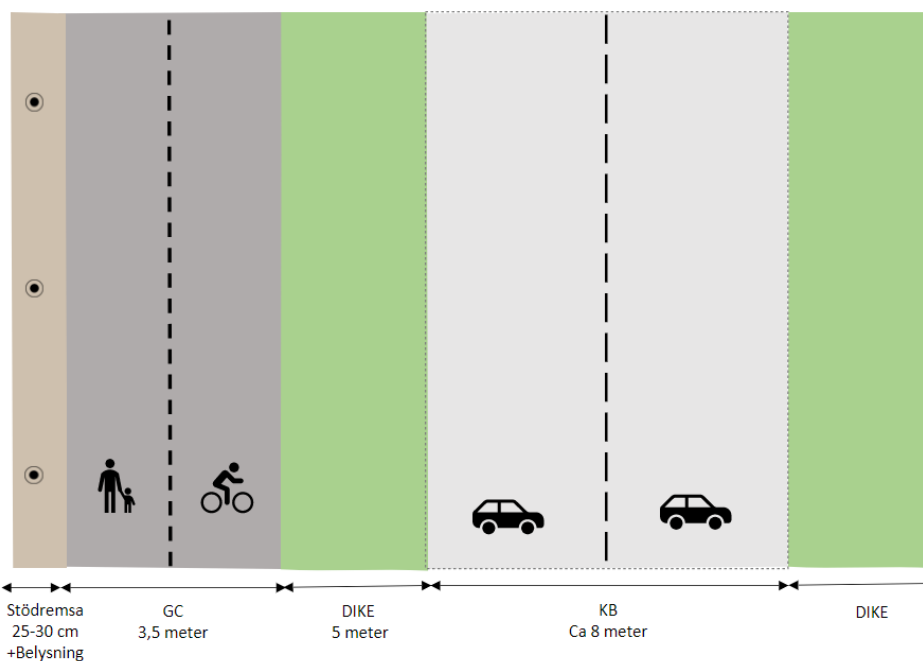
Längs den västra sidan av planområdet finns en skogsdunge som i de södra delarna präglas av blandskog med uppvuxna tallar och längre norrut av gles björkskog. Stora delar av detta skogsparti planläggs som **NATUR**. Den södra delen av naturområdet bedöms ha högt naturvärde medan björkskogen i den norra delen anses ha visst naturvärde men med inslag av skyddsvärda träd.

Gator och trafik

För att gynna hållbara trafikslag planeras en förlängning av den befintliga gång- och cykelväg som finns vid Berglundarondellen cirka 300 meter från det planerade verksamhetsområdet. Förslaget innebär en överfart vid rondellen och att GC-vägen sedan dras norr om väg 691 för att ansluta till fastigheten Mosjö-Råby 3:8. GC-vägen planeras anläggas med asfalt och blir 3,5 meter bred plus ytor för belysning och eventuellt dike. Vid överfarten över väg 691 vid Berglundarondellen planeras en hastighetssänkande åtgärd i form av gupp. Genom att gång- och cykelvägen ansluter verksamhetsområdet blir det möjligt att cykla trafiksäkert till de arbetsplatser som detaljplanen möjliggör.



Skiss över gång- och cykelväg som föreslås i planförslaget.



Skiss över vägsektion inklusive ny gång- och cykelväg.

Kollektivtrafik

Planområdet förses i nuläget med kollektivtrafik som trafikerar linjerna 600 Örebro-Fjugesta samt 620 Örebro-Hidinge. Busshållplatser finns 300 meter öster om Mosjö-Råby 3:8 och en trafiksäker överfart för att nå den södra hållplatsen skapas över väg 691 vid Berglundarondellen. Inga förändringar gällande detta planeras i samband med detaljplanens framtagande och genomförande.

Huvudmannaskap

Örebro Kommun är huvudman för allmän plats.

Kvartersmark

Mark och vegetation

Stora delar av fastigheten kommer att hårdgöras vid exploatering. Ytor för dagvattenhantering behöver dock säkras i detaljplanen, dessa ytor föreslås placeras i planområdets östra delar och regleras med prickmark.

I nordvästra delen av planområdet finns ett antal träd som pekas ut som skyddsvärda och därmed inte får avverkas, de står inom den byggnadsfria zonen i norra delen av planområdet nära E18.

En del av den mark som planeras exploateras har tidigare varit betesmark och klassas som brukningsvärd jordbruksmark. Inom den öppna marken finns två odlingsrösen som omfattas av det generella biotopskyddet. Vid genomförande av detaljplanen behöver dessa flyttas och en ansökan om dispens för detta genomförs inom planprocessen.

Bebyggelse

Detaljplanen möjliggör för verksamheter och kontor. Byggrätten regleras som 50% av användningsytan genom bestämmelsen **e1** vilket möjliggör en byggrätt på cirka 20 000 kvadratmeter. Exploateringen kan ske via en sammanhållen byggnad eller uppdelat på flera byggnader. Ett effektivt markutnyttjande i det här läget är dock att hålla ihop bebyggelsen.

Gestaltning

Planområdet ligger i nära anslutning till E18 och definieras som ett skyltläge vilket ställer högre krav på gestaltning även för enklare byggnader avsedda för lager och industri. Vid val av material och kulör ska det eftersträvas att minimera påverkan på befintlig landskapsbild och undvika avvikande blickfång.

Taklinjens utformning och byggnadernas silhuett är särskilt viktigt vid skyltlägen då detta tillsammans med fasadutformningen blir det som upplevs i högre hastighet. Ett sågtandstak kan förutom att till exempel släppa in mer dagsljus och ge bättre arbetsljus även bidra till att bryta ner en större volym.

Verksamheter i skyltlägen behöver även disponera och utforma sina tomter så att inte upplag, som har en tendens att se stökiga ut, blir det första mötet för trafikanter som kommer till Örebro. I nuläget är det ett bullerplank mellan fastigheten och motorvägen som till viss del hindrar insyn men framtiden för bullerplanket är oklar och tomten bör därför planeras utifrån en hög exponering.

Eftersom bebyggelsen i verksamhetsområden generellt är stora bör de ha en färgsättning som dämpar det visuella intrycket och kan därför med fördel utformas i nedtonade nyanser av grå, grön, gul eller röd. Helt vita eller svarta byggnader bör undvikas. En dov färgskala bidrar till att bebyggelsen bättre smälter in i odlingslandskapet. Vid användning av plåtfasader bör matta ytor och nyanser väljas. Detta gäller främst på fasader som är synliga från omgivande landskap.

Fasader ska i möjligaste mån bidra till att bryta ner känslan av de storskaliga volymerna. Detta kan förutom val av kulör även ske genom att volymernas fasadliv till

viss del förskjuts eller delas upp i mindre delar. En byggnad kan delas upp i flera olika volymer där en kontorsdel kan sticka ut och göra en gest mot gatan som tydliggör till exempel entréer. Med fördel kan byggnaders olika volymer utformas med skilda typer av material så som glasade partier, trä och tegel. Fasaden i trä bidrar till en levande yta som skiftar med vädret, årstiderna, tid på dygnet och tilltagande ålder. Trä kan med fördel användas vid entréer och uteplatser och övriga ytor där människor rör sig på till fots. En genomtänkt placering av fönster eller portar kan dessutom öka tryggheten i ett område.

Städer blir allt varmare vilket bland annat är ett resultat av de stora asfalterade och hårdgjorda ytor. Grönnska binder vatten och träd kan också ge skugga. Vegetation är ett verktyg som kan göra städer svalare och mer behagliga att vistas i och träd kan därför med fördel planteras runt tillkommande bebyggelse.

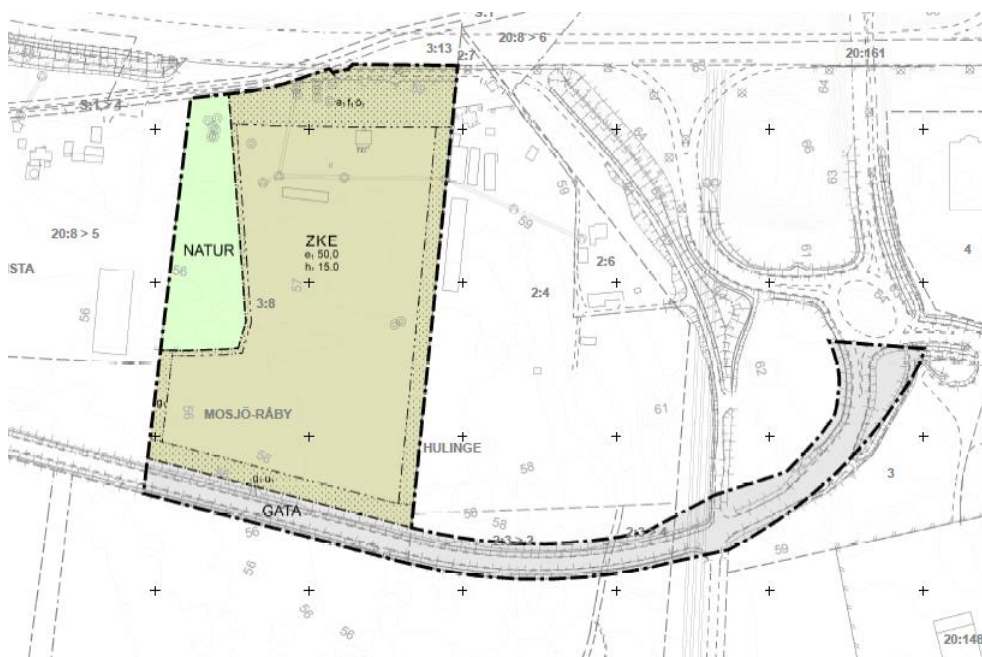
Gator och trafik

Planområdet kommer att ha en infart för biltrafik från väg 691 i söder. Separerad från den planeras gång- och cykelvägens anslutning till verksamhetsmarken. Eventuell gatstruktur och körbara ytor inom kvartersmarken regleras inte i detaljplanen.

Parkering och angöring

Parkering löses på kvartersmarken enligt Örebro Kommuns parkeringsnorm.

Motiv till detaljplanens regleringar



Användning av allmän plats

Planbestämmelse

Beskrivning och motiv

GATA

Gata samt gång- och cykelväg

Syftet med markanvändningen är att möjliggöra för en gång- och cykelväg norr om väg 691 vilken kan ansluta planområdet från öster. Syftet med gång- och cykelvägen är att möjliggöra att ta sig till planområdet på ett hållbart och trafiksäkert sätt. Vid Berglundarondellen möjliggör även användningen en trafiksäker överfart.

NATUR

Natur

I västra delen av planområdet finns ett befintligt skogsparti varav en del sparas som Natur i detaljplanen. Motivet att spara träden är för dess ekologiska- och sociala funktioner såväl som att de bidrar till en attraktiv landskapsbild och fungerar som avskärmande mellan verksamheter.

Användning av kvartersmark

Z

Verksamheter

Användningen möjliggör för verksamheter som har begränsad omgivningspåverkan exempelvis inom lager eller logistik. Syftet med verksamhetsmark i det här läget är att det ansluter till ett befintligt logistiknav i Berglunda samt nyttjar området närmast E18 på ett bra sätt enligt ställningstaganden i översiktsplanen.

K

Kontor

Användningen möjliggör för kontor. Syftet med användningen är att möjliggöra kontor i ett bra logistiskt läge i stadens utkant.

E

Tekniska anläggningar

Användningen möjliggör etablering av tekniska anläggningar så att verksamheter i området kan försörjas med teknisk infrastruktur.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark



Marken får inte förses med byggnad

Prickad mark finns i en 40 meter bred zon i anslutning till E 18. Syftet med prickmarken är trafiksäkerhetsmässigt.



Marken får inte förses med byggnad

Längs den östra gränsen av planområdet finns en 10 meter bred zon med prickmark. Syftet med prickmarken är att byggnader inom planområdet inte ska uppföras för nära den pågående verksamheten som finns på fastigheten öster om planområdet.



Marken får inte förses med byggnad

I planområdets södra del mot användningen GATA finns en 12 meter bred zon med prickmark. Prickmarkens syfte är att säkerställa område för allmännyttiga ledningar.



Marken får inte förses med byggnad

I planområdets västra del finns en korridor med prickmark längs fastighetsgränsen söder om naturområdet. Motivet till planbestämmelsen är att möjliggöra yta för en gemensamhetsanläggning avseende tillfartsväg.



Marken får inte förses med byggnad

Runt naturområdet föreslås en 3,5 meter bred zon prickmark för att förhindra att byggnader uppförs i direkt närhet till träden.

- ö₁** *Marken får inte förses med upplag*
- Motivet till planbestämmelsen är att marken närmast E18 ska hållas fri från upplag som kan utgöra en säkerhetsrisk för trafik samt ge ett stökigt intryck i ett av Örebros entrélag.
- h₁** *Högsta nockhöjd är 15 meter*
- Motivet till bestämmelsen är att begränsa byggnadernas höjd samtidigt som höjden anpassas för att inte orsaka för stora störningar på befintliga omkringliggande bostäder och verksamheter.
- u₁** *Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar*
- Motivet till u- området är att säkerställa allmännyttiga underjordiska ledningar.
- e₁** *Största byggnadsarea är 50 % av fastighetsarean inom användningsområdet.*
- Motivet till exploateringsgraden är att sträva efter ett effektivt markutnyttjande för att undvika att verksamhetsområden tar mer mark i anspråk än vad som är nödvändigt.
- a₁** *Marklov krävs för fällning av träd som är markerade i grundkartan*
- Motivet till planbestämmelsen är att säkerställa att träd som bedömts vara skyddsvärda inte fälls.
- g₁** *Markreservat för gemensambetsanläggning avseende tillfartsväg*
- Motivet till planbestämmelsen är att möjliggöra att huvudman för allmän plats får tillfart till naturområdet.
- f₁** *Skyltar får inte vara bildväxlande eller bländande*
- Motivet till planbestämmelsen är att skyltar som uppförs nära E18 inte ska utgöra en trafiksäkerhetsrisk.

Genomförandefrågor

Organisatoriska frågor

Tidplan

Arbetet inriktar sig på att detaljplanen får laga kraft under år 2024.

Planavtal

Ett planavtal är tecknat mellan fastighetsägaren och Örebro kommun.

Exploateringsavtal

Kommunen avser att upprätta ett exploateringsavtal med fastighetsägaren till Mosjö-Råby 3:8 i enlighet med Örebro kommuns *Riktlinjer för exploateringsavtal*. Syftet med avtalet är att reglera parternas åtaganden och skyldigheter i genomförandet av detaljplanen samt att beskriva reglering av mark mellan parterna.

Exploateringsavtalet för Mosjö-Råby 3:8 anger att en gång- och cykelväg ska tillskapas till och från verksamhetsområdet för oskyddade trafikanter. Ett naturområde för uppväxt skog ska bevaras. Båda anläggningarna kommer utgöra allmän plats och överlåtas till Kommunen, något som regleras i exploateringsavtalet.

Markägoförhållanden

Inom planområdet finns tre fastigheter och berörda fastigheter är i privat respektive kommunal ägo. Övervägande del av planområdet utgörs av privatägd mark och det är inom den privatägda fastigheten som ny verksamhetsmark tillskapas. Den kommunalägda marken ska utgöra allmän plats.

Mark- och utrymmesförvärv

Kommunen har löst in del av Hulinge 2:3 (Skifte 2 och 4) av en privat fastighetsägare. Markområdet är nödvändigt för att kunna bygga den gång- och cykelväg som krävs för att möjliggöra detaljplanen. Kommunen får tillträde till markområdet 2023-10-04. Exploatören överlåter de två markområden som enligt detaljplanen ska bli allmän plats. Ett exploateringsavtal upprättas där parterna är överens om överlåtelse av mark.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter och rättigheter

Fastigheter och rättigheter inom planområdet anges i fastighetförteckningen.

Fastighetsrättsliga åtgärder

För att kunna tillgodose behovet med en trafiksäker transportväg för oskyddade trafikanter till och från planområdet, krävs att en ny gång- och cykelväg byggs ut. Gång- och cykelvägen förläggs i planområdets södra kant och kommer sträcka sig från Exploatörens östra fastighetsgräns till cirkulationsplatsen i Berglunda. Total sträcka uppskattas i planarbetet till 355 meter som kommer utgöra allmän plats. Gång- och cykelvägen kommer även att korsa fastigheten Hulinge 2:3 (Skifte 2 och 4). Kommunen har med anledning av detta löst in del av Hulinge 2:3. Även den kommunalägda fastigheten del av Ånsta 20:134 kommer omfattas av gång- och cykelvägens sträckning. Ett naturområde inom Mosjö-Råby 3:8 planläggs som natur

och kommer även utgöra allmän plats. Markområdet som ska utgöra allmän plats överförs genom en fastighetsreglering som ingår i samband med undertecknade av exploateringsavtal.

För att ge åtkomst till allmän plats och naturområde upprättas ett servitut genom undertecknande av exploateringsavtal.

I planområdets södra kant finns en ledningsrätt för en vattenledning. Befintlig ledningsrätt bevaras.

Tekniska frågor

Exploatören svarar för och bekostar iordningställande av kvartersmark och därmed sammanhängande utredningar, undersökningar samt eventuella åtgärder och tillstånd med mera.

Tekniska undersökningar och utredningar

Under detaljplanearbetet har det framtagits en markteknisk undersökning samt en dagvattenutredning.

Utbyggnad allmän plats

- Byggnation av GC-väg samt trafiksäker övergång på väg 691.
- Naturområde genom bevarande av värdefull skog.

Utbyggnad vatten och avlopp

Frågan om verksamhetsområde för VA behöver utredas ytterligare. Planområdet omfattas i dagsläget inte av verksamhetsområde för VA. Enskilt VA kommer föreslås om det inte blir aktuellt att planområdet ska ingå i verksamhetsområde för VA.

Ekonomiska frågor

Genomförandekalkyl planekonomi

Kalkylen beskriver de kostnader som finns för genomförande av detaljplanen förknippat till utbyggnation av allmän plats.

UTGIFTER	tkr
Markinlösen/Ersättningar	75
Fastighetsbildning	50
GC-väg och trafiksäker överfart väg 691	3 950
Natur	0
Administration	250
Övriga kostnader/Oförutsett	400
Summa utgifter	4 725
INTÄKTER	
Exploateringsersättning	4 725
Summa intäkter	4 725

Summa genomförandekalkyl	0

Kostnaderna för utbyggnationen av allmän plats täcks till fullo genom exploateringsersättning från exploateringsavtal.

Planavgift

Ingen planavgift tas ut i samband med bygglov. Planavgift för framtagandet av detaljplanen bekostas av fastighetsägarna till fastigheten Mosjö-Råby 3:8 genom tecknat planavtal mellan kommunen och fastighetsägarna.

Drift allmän plats

Tillkommande driftkostnader för allmän platsmark

Driftkostnader gata, park etc.	Kr/m²/år
GC-väg	40 000
Natur	40 000
Summa	80 000

Planeringsförutsättningar

Kommunala ställningstaganden

Detaljplan

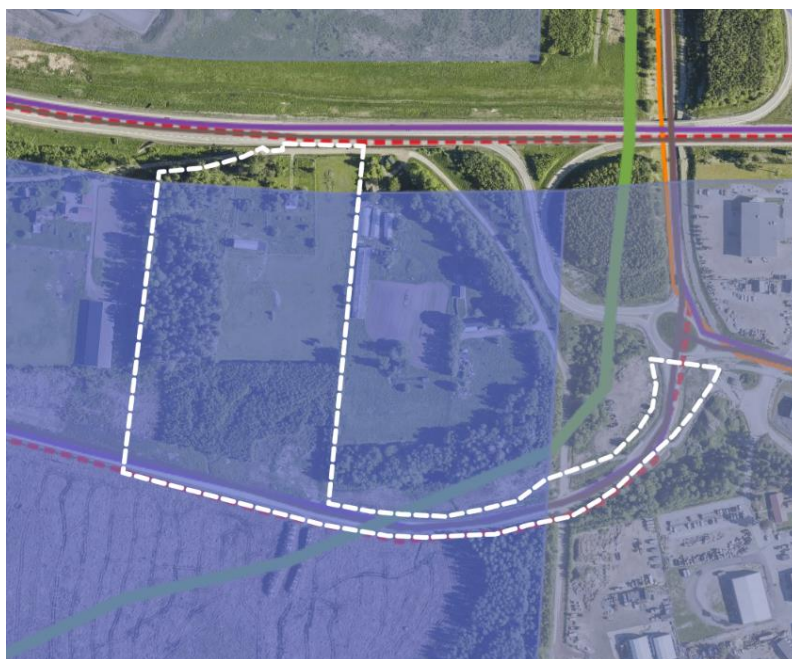
Planområdet omfattas inte av någon detaljplan. Söder om planområdet finns detaljplan 1880K-P90/1, Laga kraft 25 januari 1990, som avser en askdeponi och dess skyddsavstånd. Nordväst om planområdet gäller detaljplan 1880-P1000, Laga kraft 15 november 2019. Den planen medger verksamheter och kontor. Norr om planområdet finns även detaljplan 1880-P530 Laga kraft 23 juli 2008, samt Ändring av detaljplan 1880-P577, Laga kraft 9 april 2009, som framför allt medger industri, kontor och lager.

Områdesbestämmelser

Söder om planområdet finns områdesbestämmelser 1880-P508, Laga kraft 22 februari 2008, som avser markreservat gällande alternativen för Nobelbanans (järnväg mellan Örebro (Stockholm) och Karlskoga (Oslo)) framtida dragning.

Översiktsplan (antagen av kommunfullmäktige 2018-04-25)

I översiktsplanen pekas området ut som utbyggnadsområde för verksamheter väster om Berglunda. Området med placering nära motorvägen anses lämpligt för verksamheter inom bland annat logistik och transport. Läget närmast motorvägen ställer även högre krav på gestaltningen vilket innebär att fasader och grönska bör utformas med omsorg och att större byggnader med fördel placeras med kortsidan mot motorvägen. Vad gäller täthetsgrad så ska framtida verksamhetsområden sträva efter ett mer effektivt markutnyttjande.



Kartsnitt från översiktsplanen med planområdet schematiskt markerat med vit streckad linje. Mörkare lila område är planerat verksamhetsområde, ljus lila område är befintligt verksamhetsområde. Grön linje representerar grönt stråk.

Området förses med kollektivtrafik på väg 691 i södra delen av planområdet och stadscykelnät finns vid Berglunda några hundra meter öster om planområdet. I planområdets östra del går ett grönt stråk som enligt ställningstagande i översiktsplanen ska bevaras.

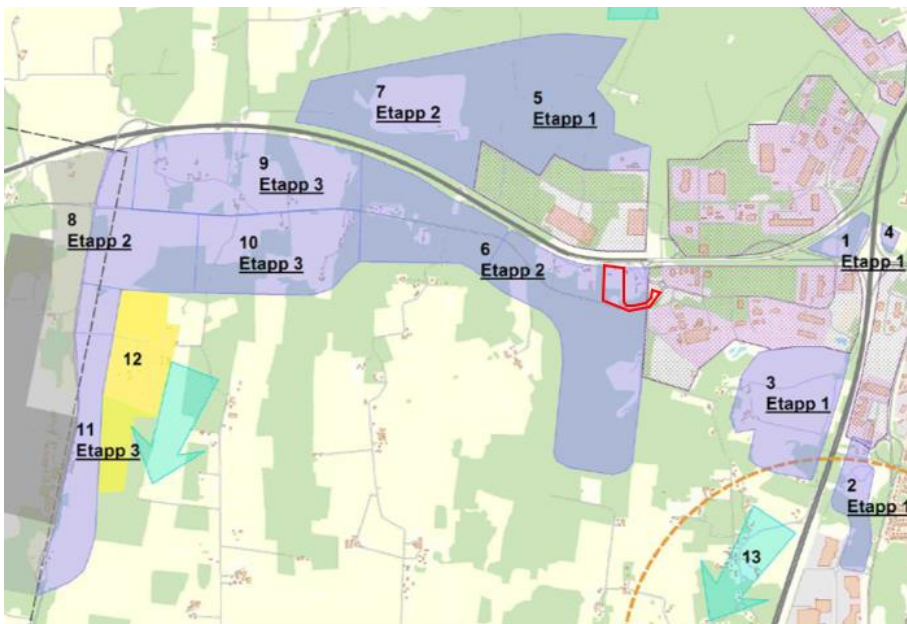
Planområdet gränsar till E18 som är riksintresse för väg. Väg E18 ingår i det av EU utpekade Trans-European Transport Network, TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse. E18 är en väst-östlig förbindelse som förbinder Stockholm med Oslo via Västerås, Örebro och Karlstad. E 18 är också primär väg för transporter av farligt gods.

Utvecklingsförslag

Det finns ett utvecklingsförslag för området mellan Berglunda och Örebro flygplats som togs fram av tjänstepersoner på Örebro Kommun 2018. Syftet med utvecklingsförslaget var att utreda förutsättningar för etablering av verksamheter i området samt ta fram en mer avgränsad markområdeskarta för områdets användning utifrån ställningstaganden i översiktsplanen.

Enligt utvecklingsförslaget finns det inte några höga naturvärden registrerade i området och är därför tåligt för exploatering ur den synpunkten. Delar av området för utvecklingsförslaget berör ytor som riskerar att översvämmas vid ett 100-årsregn, det aktuella planområdet vid Mosjö- Råby ligger dock inte inom en sådan avgränsning. Kulturvärden inom området är i första hand kopplat till kulturhistoriska gårdar och gårdsmiljöer där den närmsta gården som anses ha höga kulturmiljövärden är Björkemo som ligger 700 meter sydväst om planområdet.

Med tanke på att det är stor efterfrågan på verksamhetsmark generellt i kommunen finns även ett behov av att verksamhetsområden av olika karaktär definieras. Gällande det aktuella området anses det vara lämpligt för verksamheter som är ytkrävande och transportintensiva. Området erbjuder även ett attraktivt skyltläge vid stadens infart för trafik som kommer västerifrån på E 18. Skyltläget ställer högre krav på verksamheters placering och utformning som bör hålla god arkitektonisk kvalitet.



Kartsnitt från utvecklingsförslaget över utbyggnadsetapper av verksamhetsområden mellan E20 och flygplatsen. Planområdet schematiskt utritat i rött.

Det planerade planområdet tillhör område 6 (se kartsnitt ovan) och etapp 2 i utbyggnadsförslaget. Detta område präglas av att det främst är privatägda fastigheter och utbyggnadstakten styrs därför av fastighetsägarna som måste initiera detaljplanarbetet.

I utvecklingsförslaget beskrivs konsekvenserna för de bostäder som finns inom området och bedömningen är att flera bostäder inom utvecklingsområdet och även i närliggande lägen kan bli olämpliga vid utbyggnad av verksamhetsområdet. Kommunen bedömer dock att samhällsintresset för verksamhetsutbyggnad är stort och att det finns behov av nya lägen för verksamhetsetablering och det aktuella läget har goda förutsättningar för en sådan utveckling.

Enligt kulturmiljöinventering som gjorts i samband med utvecklingsförslagets framtagande har byn Norra Björkemo, där Mosjö Råby ingår, inventerats. Bebyggelsen består av jordatorp från 1800-talet med betesmark samt bostadshus och villor tillkomna under 1900-talet. Bebyggelsen är delvis förändrad från sitt ursprungsskick och miljön är påverkad av motorvägen liksom Berglunda industriområde. Detta gör att bebyggelsen har ett begränsat kulturhistoriskt värde och är tålig för förändringar och tillkommande bebyggelse. Kommunen gör avvägningen att intresset för verksamhetsutbyggnad väger tyngre. Det finns behov av lägen för verksamheter och detta område har goda förutsättningar för en sådan utveckling.

Trafikprogram (antagen av kommunfullmäktige 2018-04-25)

Örebro kommuns trafikprogram från 2014 innehåller mål och utgångspunkter för trafiken i staden. Trafikprogrammet anger att kommunens trafikplanering ska ha fokus på stadsplaneringen, sätta trafikanten och människor i fokus, prioritera utrymmessnåla trafikslag, bidra till en attraktiv kommun och stadskärna och utgå ifrån en hållbar utveckling. Trafikprogrammet anger att

kommunens trafikplanering ska vara viljestyrd istället för att endast utgå ifrån prognoser och bygga på ett tidsperspektiv om cirka 20 år. Trafikprogrammet innefattar följande målsättningar för den framtida utvecklingen av trafiken i Örebro kommun:

- Av det totala antalet resor i Örebro kommun ska andelen gång, cykel och kollektivtrafik utgöra 60 procent år 2020 (andelen var 44 procent år 2011).
- Den totala mängden fossilbränsle driven biltrafik ska minska i absoluta tal fram till 2020.
- Inom Örebro tätort är målet att det ska ta maximalt dubbelt så lång tid att ta buss jämfört med bil, och maximalt 1,5 gång så lång tid att cykla jämfört med bil.

I befintliga verksamhetsområden vid Berglunda och Pilängen finns väl utbyggd infrastruktur för gång och cykel samt till viss del kollektivtrafik. Avståndet från centrala Örebro är cirka 1 mil. För planförslaget vid Mosjö-Råby 3:8 finns i nuläget befintlig gång- och cykelbana samt busshållplats vid Berglundarondellen som ligger 320 meter från Mosjö-Råby. För att det ska bli attraktivt och trafiksäkert att välja hållbara och yteffektiva transportmedel som gång, cykel och kollektivtrafik föreslås gång- och cykelvägen förlängas fram till Mosjö Råby 3:8. Det behöver också tillskapas en överfart över väg 691 så att det på ett trafiksäkert sätt går att ta sig till och från busshållplatserna på båda sidor vägen. Denna föreslås placeras i närheten av Berglundarondellen.

Grönstrategi (antagen av kommunstyrelsen 2017-12-13)

Grönstrategin 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.

Grönstrategin har fyra vägledande mål som i korthet handlar om att skapa en hållbar och attraktiv bebyggelse, med funktionella gröna mötesplatser och rekreationsområden som främjar folkhälsa och social sammanhållning. Grönstrategin beskriver även fem övergripande strategier:

- Säkerställ en god tillgång till parker och naturområden
- Öka parkers och naturområdets sociala värden
- Utveckla de gröna stråken till ett sammanhängande nätverk
- Utgå ifrån landskapet och utveckla Örebros karaktärsdrag och gröna kulturvärden
- Utveckla stadens ekosystemtjänster

Utifrån de ställningstaganden som finns i grönstrategin går det konstatera att det även i verksamhetsområden finns ett behov av grönstruktur även om det inte är i form av parker eller grönområden. Detaljplanområdet för Mosjö- Råby 3:8 ligger i anslutning till ett (i översiktsplanen utpekad) grönt stråk vilket innebär att grönstruktur i anslutning till stråk får positiva effekter för spridningsvägar för djur

och växter såväl som motiv för människor att röra sig längs dessa stråk.

Verksamhetsområden tenderar att präglas av hög grad av hårdgjorda ytor och här kan grönska även bidra till att sänka temperaturen vilket kan bli än viktigare med ökade medeltemperaturer i och med klimatförändringar.

Strategi för arkitektur och byggande i Örebro kommun

(antagen av Programnämnd samhällsbyggnad 2018-05-31)

Strategin för arkitektur och byggande 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 bebyggelse typer och hur dessa ska utvecklas i det framtida Örebro.

I kapitlet som behandlar områden som utvecklas och växer som verksamhets- och handelsområden beskrivs Örebro kommuns gestaltungsambition.

En målsättning är att göra dessa områden tätare, grönare och mer anpassade för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Det innebär ett effektivare marknyttjande och en upplevelse- och trygghetsmässigt mer attraktiv miljö än idag.

Befintlig grönska ska i möjligaste mån bevaras, både för att området som helhet ska upplevas attraktivt och inbjudande och för att de som jobbar där ska få en attraktiv arbetsmiljö. Större träd och skogspartier ska så långt möjligt bevaras för att kunna erbjuda en visuell motvikt till storskaliga byggnader och bidra med hälsofrämjande och biologiska värden. Mängden genomsläppliga ytor bör ökas för att underlätta dagvattenhantering och framtida klimatförändringar.

Huvudentréer, kontorsfasader, skyltfönster och andra ”publika” delar som kan bidra till attraktivitet ska placeras mot gator. Plank och staket ska undvikas så långt möjligt, speciellt mot gator och gång- och cykelstråk. Även byggnader av enklare karaktär som lager eller verkstadsbyggnader bör gestaltas med omsorg. Längs Örebros tillfartsvägar ska kravet på god gestaltning och bevarande av grönska ställas extra högt eftersom intrycket av den miljön påverkar upplevelsen av hela staden (SAB s.92).

I västra och nordvästra delen av fastigheten Mosjö- Råby 3:8 finns det ett skogsparti med framför allt värdefulla tallar och björkar. Om dessa träd sparas vid exploatering av fastigheten får det förutom bevarade ekologiska värden även positiva effekter för landskapsbilden i stort såväl som närmiljön för de arbetsplatser som skapas på platsen.

Regionala

Regionplan

I Region Örebro läns regionala-utvecklingsstrategi 2022–2030 (beslutad-22-04-28) beskrivs bland annat Örebros strategiska läge som logistisk nod såhär:

Örebro län genomkorsas av Sveriges största transportleder för gods, både på väg och

järnväg. Lederna binder samman både norra och mellersta Sverige med Europa och södra Sverige samt Stockholm med Göteborg och Oslo. Hallsberg är landets viktigaste godsnod med stor betydelse även ur ett internationellt perspektiv. Örebro airport är Sveriges fjärde största fraktflygplats som även används för samhällsviktiga funktioner. Kombinationen av geografiskt läge, gott samarbete och logistikutbildning på civilingenjörnivå vid Örebro universitet har skapat goda förutsättningar för logistikföretag att etablera sig i länet. (RUS s.37)

Riksintressen

Trafikommunikation

Planområdet gränsar till E 18 som är riksintresse för väg. E18 ingår i det nationella stamvägnätet och i det av EU utpekade Trans European Transport Network. Förbinder Stockholm med Oslo via Västerås, Örebro och Karlstad.

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

Jordbruksmark

Inom planområdet finns en yta på cirka 1,3 hektar som enligt länsstyrelsens kartläggning bedöms som brukningsvärd jordbruksmark. Jordbruksmark är en viktig samhällsresurs och exploaterandet av jordbruksmark är en irreversibel process som behöver konsekvensbedömas och motiveras. I detaljplanprocessen bedöms huruvida den tänkta exploateringen kan räknas som ett väsentligt samhällsintresse och även om det finns alternativa lokaliseringar för den tänkta exploateringen. Denna argumentation finns med som bilaga till planhandlingarna.



Foto av planområdet från norr. Betesmark som klassas som brukningsvärd jordbruksmark. Foto: Bettina Widell.

Ekologiskt särskilt känsliga områden

Ekologiskt särskilt känsliga områden är områden som har ekologiska funktioner som

är särskilt känsliga för störningar och ingrepp. Mark - och vattenområden som är särskilt känsliga från ekologisk synpunkt skall så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan påverka områdenas karaktär. Inom planområdet har identifierats två odlingsrösen som omfattas av det generella biotopskyddet.



Foton av de två odlingsrösen som identifierats inom planområdet. Foto: Erik Göthlin



Odlingsrösen som omfattas av det generella biotopskyddet inringade med grön streckad cirkel i ortofotot.

Miljö kvalitetsnormer

Luft

I luftkvalitetsförordningen (2010:477) återfinns de svenska miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft. Normerna bidrar till att skydda människors hälsa och miljön samt att uppfylla krav i EU-direktiven 2008/50/EG och 2004/107/EG.

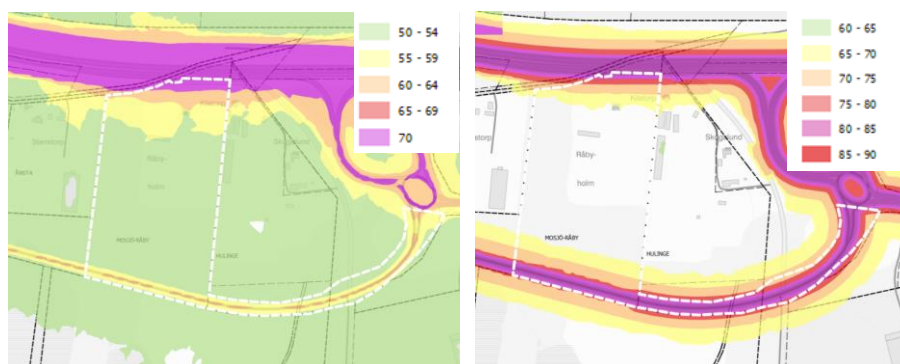
Örebro Kommun mäter kvalitet på utomhusluft vid en mätstation som ligger i centrala Örebro längs Rudbecksgatan som är en av de mest trafikerade centrala gatorna i tätbebyggd miljö. Vid denna station görs bedömningen att miljökvalitetsnormerna inte överskrider för någon av de rapporterade parametrarna. Vid planområdet passerar fler fordon per dygn än vid mätstationen på Rudbecksgatan. Det bedöms dock osannolikt att luftkvaliteten skulle vara sämre vid planområdet eftersom det är en glesbebyggd, öppen miljö med stora naturinslag som späder ut luftföroreningar från vägtrafiken.

Vatten

Recipient för planrådets dagvatten är Täljeån som inte uppnår god ekologisk eller kemisk status. Anledningen till den otillräckliga ekologiska statusen är att vattendraget är påverkat av övergödning och kraftig rätning/kanalisering. Täljeån rinner genom intensivt odlad jordbruksmark som genomgått omfattande markavvattning.

Buller

Planområdet påverkas av buller från vägar, främst från E18 i norr.



Utsnitt från Örebro Kommuns bullerkartläggning (2022) Till vänster ekvivalent ljudnivå (dBA) och till höger maximal ljudnivå (dBA). Planområdet schematiskt inritat med vit streckad linje.

Miljö

Dagvatten

Tyréns har på uppdrag av Örebro kommun tagit fram en dagvattenutredning för området. Syftet med utredningen är att beskriva hur den befintliga dagvattensituationen ser ut inom planområdet och att redovisa hur en hållbar dagvattenhantering kan säkerställas i utifrån förslag på framtida markanvändning.

Inom planområdet finns framför allt två större diken, ett som löper i nord-sydlig riktning och ett som löper i öst-västlig riktning. Infiltrationen i diken är god med måttlig till hög genomsläpplighet då jordarterna är postglacial sand och sandig morän. Där dessa diken möts finns en brunn varifrån vattnet går i kulvert vidare i västlig riktning. Vattnet passerar sedan i en trumma under väg 691 och vidare i diken söder om vägen. (se bild nedan)

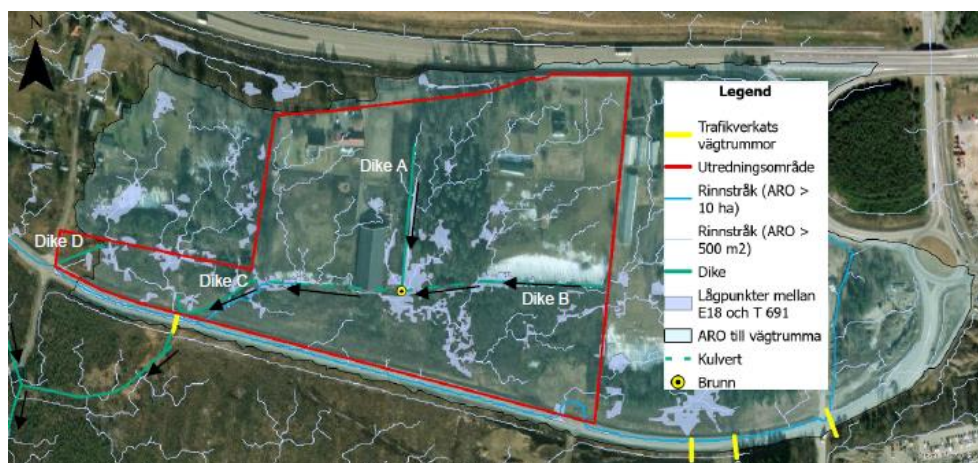


Bild från dagvattenutredningen som utförts av Tyréns. Bilden visar befintliga avrinningsvägar, lägpunkter, diken m.m. (Planområdet har ändrats sedan dagvattenutredningen utfördes.)

Förorenad mark

Enligt MIFO-registret finns en potentiell markförorening på fastigheten väster om planområdet. Stenstorps handelsträdgård bedrevs på platsen 1939–1972, en tid då många farliga bekämpningsmedel inte var förbjudna. Objektet har riskklass 3.

På fastigheten öster om planområdet finns en befintlig plantskola som bedriver verksamhet just intill planområdesgränsen.

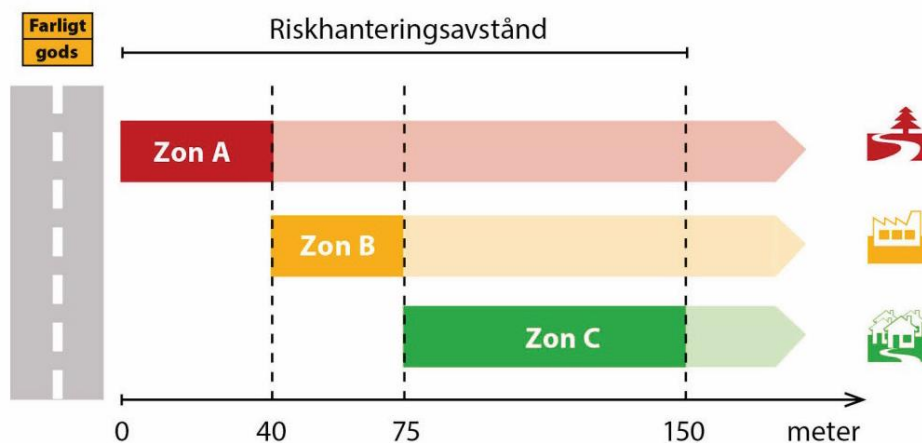
Med anledning av tidigare och pågående verksamheter i närheten av planområdet har en miljöteknisk markundersökning utförts av ENSUCON (se bilaga). Resultaten i analysrapporten visar att inga halter av de ämnen som provtogs i jord och grundvatten (metaller, PAH, alifater, aromater, BTEX och klororganiska pesticider) överskrider rekommenderade riktvärden för känslig markanvändning (KM). I fyra av 20 analyserade prover har bly och kadmium påträffats i halter över mindre än ringa risk (MRR) vilket enligt rapportens rekommendationer bör beaktas i eventuell hantering av överskottsmassor.

Då områdets planerade användning räknas som mindre känslig markanvändning (MKM) anses marken vara lämplig som verksamhetsområde.

Hälsa och säkerhet

Risk för olyckor

Planområdet ligger nära E18 som är en transportled för farligt gods. Enligt riktlinjer från länsstyrelsen i Stockholm behövs olika riskavstånd för olika markanvändningar beroende på hur stor beräknad risk det är för människors hälsa och säkerhet. Närmast riskkällan är det lämpligt med användningar där människor inte vistas stadigvarande exempelvis parkering, odling eller obemannad drivmedelsförsörjning. Längre bort från riskkällan kan verksamheter som kontor, lager, industri, camping och tekniska anläggningar lämpligen lokaliseras. De användningar som kräver längst skyddsavstånd är där människor vistas mer stadigvarande som exempelvis bostäder, vård, skola, detaljhandel och besöksanläggningar.



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 mellan transportleder för farligt gods och olika typer av markanvändning (Länsstyrelsen Stockholm 2016)

De användningar som är aktuella för detaljplanen i Mosjö-Råby 3:8, kontor, industri, verksamheter och tekniska anläggningar bör således lokaliseras med ett skyddsavstånd på minst 40 meter från E 18.

Risk för översvämning

Inom planområdet finns enstaka lågpunkter där vatten riskerar att bli stående vid ett 100-årsregn. (Se kartbild nedan)



Kartbild över planområdet och maxdjup vid ett 100-årsregn. Ju mörkare blå desto djupare lägpunkt.

Risk för erosion, ras, skred

Planområdet ligger inte inom område med risk för ras, skred eller erosion

Geotekniska förhållanden

Radon

Planområdet ligger inte inom radonriskområde.

Hydrologiska förhållanden

Planområdet tillhör Täljeåns avrinningsområde och recipient för mottagande av dagvatten är Täljeån (från Torpabäckens utlopp till Stenebäckens utlopp). Täljeåns status är otillfredsställande vad gäller ekologiska värden och den uppnår ej god kemisk status.

Råbyholms torrlägningsföretag av år 1937 påverkar planområdet. Området avvattnas genom diken som leder till en trumma under väg 691.

Cirka 500 meter nord-ost om planområdet ligger den tertiära zonen för Skråmsta vattenskyddsområde. Eftersom planområdet avvattnas söderut bedöms påverkan på vattenskyddsområdet från exploateringen vara liten eller obefintlig.

Kulturmiljö

Fornlämningar

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet.

Fysisk miljö

Bebyggelse

I utvecklingsförslaget för området mellan flygplatsen och Berglunda beskrivs bebyggelsen i byn Norra Björkemo. Den består av nio gårdar, Skogalund, Kilstorp, Råbyholm, Stenstorp, Halltorp, Smedstorp, Perstorp, Karlsholm samt Stora Ulvgryt 1:17. Råbyholm är den gård som ligger inom planområdet.

Bebyggelsen består av jordatorp från 1800-talet med betesmark samt bostadshus och villor tillkomna under 1900-talet. Bebyggelsen är delvis förändrad från sitt ursprungsskick och miljön är påverkad av motorvägen liksom Berglunda industriområde.

Mark och vegetation

Planområdet består av skogsmark i södra och västra delen. I norr finns ett bostadshus med tillhörande stall och trädgård. Resterade del består av öppen betesmark. I södra delen av planområdet längs väg 691 finns en ledningsrätt som bör hållas fri från större träd för att skydda de underjordiska ledningarna.

Sociala faktorer

Det finns inga särskilda besökspunkter inom planområdet. I närheten finns dock hästverksamhet och ridhus. Det går att nå området med cykel och kollektivtrafik men inte på ett helt trafiksäkert sätt då det inte finns någon passage över väg 691. Tillgängligheten bedöms därför som begränsad för icke bilburna.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Planområdet ingår inte i verksamhetsområde för kommunalt vatten och avlopp.

Service

Planområdet är lokaliserat i ett glesbebyggt område på gränsen mellan verksamhetsområdet vid Berglunda och landsbygden västerut från staden. Närmaste lokala bebyggelsekärna med service finns i Adolfsberg 3, 5 kilometer nordost om planområdet.

Trafik

Gator och trafik

I norr angränsar planområdet till E18. Länsstyrelsen har beslutat om utökad byggnadsfritt avstånd från vissa vägar i länet, bland annat E18 och E20. Längs dessa vägar har det byggnadsfria avståndet utökats till 50 meter från vägområdet. Länsstyrelsens beslut är taget utifrån trafiksäkerhetssynpunkt.

I södra delen av planområdet finns väg 691, en landsväg som löper söder om E18 mellan Örebro och Lanna. På sträckan västerut från Berglundarondellen har cirka 850 meter av vägen under 2023 bytt huvudman från Trafikverket till Örebro Kommun.

Kollektivtrafik

Området trafikeras dels av buss 600 som går mellan Örebro och Fjugesta, dels buss 620 som går mellan Örebro och Hidinge. Busshållplats finns cirka 300 meter öster om planområdet. En säker överfart till busshållplatsen saknas dock på väg 691.

Parkering och angöring

Planområdet angörs i nuläget norrifrån via den delvis grusade, delvis asfalterade väg som har infart och utfart från väg 691 och som omringar planområdet samt intilliggande fastigheter.

Konsekvenser

Fastigheter och rättigheter

Förslaget innebär att enskilda fastigheter och samfälligheter påverkas enligt följande:

Mosjö-Råby 3:8

Lagfaren ägare är Lkd holding AB. Fastigheten är inte planlagd sedan tidigare. Delar av fastigheten berörs av detaljplanen och planförslaget innebär att 40 700 kvm av fastigheten planläggs med kvartersmark för verksamheter och möjliggör bebyggelse på 50 % av den ytan. De begränsningar som finns för byggnation är prickmark på totalt 10943 kvm. I norr och öster har prickmarken som syfte att skapa en skyddszon mot motorvägen samt mot intilliggande verksamhet i öster. I söder finns en ledningsrätt där byggnader och andra anläggningar inte får uppföras, inom ledningsrättsområdet får inte heller planteras träd eller utföras åtgärder som exempelvis schaktning, borrning eller ändringar av marknivån då detta kan skada ledningen. Runt naturmarken föreslås prickmark för att byggnation inte ska ske för nära trädungen. För att skydda träd och för att skapa en trevlig landskapsbild i verksamhetsområdet föreslås att ett 6383 kvm stort område av fastigheten planläggs med NATUR i detaljplanen och blir således allmän plats. Den allmänna platsen får kommunalt huvudmannaskap och löses in. Ett servitut föreslås bildas längs planområdesgränsen söderut från naturområdet för att möjliggöra åtkomst till naturområdet.

Hulinge 2:3

Lagfaren ägare är Jan Carlsson. Fastigheten sträcker sig längs norra sidan av väg 691. Cirka 4000kvm av fastigheten planläggs med GATA för att möjliggöra en gång- och cykelväg mellan Berglundarondellen och det planerade verksamhetsområdet vid Mosjö-Råby. Örebro Kommun förvärvar fastigheten i sin helhet för att möjliggöra detaljplanen Mosjö-Råby 3:8.

Ånsta 20:134

Lagfaren ägare är Örebro Kommun. För att möjliggöra en gång- och cykelväg med koppling mellan Berglundarondellen och Mosjö-Råby 3:8 planläggs 6400 kvm av fastigheten med användningen GATA.

Hulinge S:1.

Den del av vägsamfälligheten som ligger inom fastigheten Hulinge 2:3 avses att avvecklas då det inte längre finns någon väg i det här läget och marken föreslås planläggas med GATA för att möjliggöra en gång- och cykelväg.

Natur

Mark och vegetation

Inom planområdet finns två odlingsrösen/åkerholmar som omfattas av det generella biotopskyddet. Området där de är lokaliserade avses exploateras och en ansökan om dispens från det generella biotopskyddet för flytt av dessa avses därför göras under planprocessen.

Landskapsbild

Landskapsbilden kommer att förändras vid ett genomförande av detaljplaneförslaget, både för de som bor nära och för de som passerar på de omkringliggande vägarna. Mot E 18 är det i nuläget ett bullerplank som begränsar sikten in på fastigheten, men en verksamhetsetablering skulle innebära att byggnader åtminstone till viss del blir synliga från motorvägen.

Miljö

Miljöbedömning

Stadsbyggnad bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL (2010) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ att en miljö-bedömning behöver göras.

Inom planområdet har det inte uppmärksammats några riksintressen eller särskilda kulturvärden. De naturvärden som finns skyddas via planbestämmelser. Området är utpekad som utbyggnadsområde för verksamheter i Örebro Kommuns översiktsplan (2018) vilket är i linje med detaljplaneförslagets syfte. Inom planområdet finns 1,3 hektar jordbruksmark som klassas som brukningsvärd. Det kan dock argumenteras för att marken, som idag är betesmark, är av sådan karaktär att den är svår att använda i ett rationellt jordbruk då den inte är en del av ett större sammanhängande jordbrukslandskap. Den tänkta exploateringen bedöms även vara ett väsentligt samhällsintresse för att skapa en hållbar struktur i staden som helhet.

De miljöfrågor som har betydelse för projektet studeras under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

Beslut om betydande miljöpåverkan är taget på delegation för Bygg- och miljönämnden.

Strandskydd

Området omfattas inte av något strandskydd.

Dagvatten

Enligt dagvattenutredning utförd av Thyréns kommer avrinningen från området öka efter exploatering. Eftersom flödena inte får överstiga de beräknade flödena innan exploatering föreslås ett lokalt omhändertagande av dagvatten via ett dagvattensystem med diken, översilningsytor samt en våt damm för att fördröja och rena dagvatten från planområdet.

”förslagsvis leds dagvatten från byggnader och hårdgjorda ytor mot söder via

svackdiken sedan sprids dagvattnet ut över en översilningsyta för att därefter rinna ner i en dagvattendamm. Dagvattendammen töms mot vägdiket. Förslagsvis placeras dagvattendammen i det sydöstra skogsområdet och översilningsytan norr om dagvattendammen.”

Rekommendationer i dagvattenutredningen är att det vid markarbeten och anläggandet av nya byggnader inte skapas några nya lågpunkter. Byggnation bör också ske så att dagvatten styrs bort från byggnader mot svackdiken nedströms.

Eftersom planområdet ändrats efter att dagvattenutredningen utfördes avses utredningen uppdateras med aktuella volymer inför granskningsförslaget.

Förorenad mark

Grundvattnet bedöms, enligt genomförd markteknisk undersökning från ENSUCON, generellt vara opåverkat inom området men vid en mätning påträffades kvicksilver i halt motsvarande klass 3 (måttlig halt) enligt SGU:s bedömningsgrunder. Det föranleder rekommendationer om att vid schaktarbeten som utförs under grundvattennivån bör länshållningsvattnet kontrolleras innan det släpps på dagvattennätet eller recipient.

Även om resultaten från den marktekniska undersökningen visar på att den planerade markanvändningen är lämplig så anses provtätheten inte vara tillräcklig för att kunna klassificera schaktmassor vilket innebär att eventuella överskottsmassor bör användas inom det aktuella planområdet, exempelvis som lanskapsanpassningar.

Miljö kvalitetsnormer

Luft

Utifrån vad som redovisas i kommunens objektiva skattning för 2022 görs bedömningen att miljö kvalitetsnormerna (MKN) inte överskrids i Örebro kommun för någon av de rapporterade parametrarna.

Vatten

Exploatering av planområdet med föreslagna reningsåtgärder för dagvatten förväntas inte påverka recipientens status gällande miljö kvalitetsnormer för kemi och biologi. Riktvärden följs för alla ämnen förutom koppar som redan före exploatering överstiger riktvärdena. Planområdets avrinning sker mot söder och infiltrationskapaciteten i diken är god. Innan vattnet når recipient färdas dagvattnet en lång sträcka där ytterligare rening via infiltration och sedimentation troligtvis sänker halterna.

Buller

Detaljplanen möjliggör planbestämmelsen Z vilket innebär olika typer av ytkrävande verksamheter som har begränsad påverkan på omgivningen gällande lukt, buller, ljusstörningar eller andra typer av störningar. Planområdets läge är bullerutsatt från den närliggande motorvägen och Miljö- och stadsbyggnads bedömning är att miljö kvalitetsnormer för buller inte kommer att överskridas vid detaljplanens genomförande.

Hälsa och säkerhet

Översvämning

Risken för översvämning inom planområdet har bedömts som låg.

Olyckor

Vid planläggning intill E18 är det olika typer av avstånd som behöver tas hänsyn till. Det handlar om byggnadsfritt avstånd, säkerhetszon och farligt gods. I detaljplanen föreslås mot E18 en 40 meter bred zon med prickmark där inga byggnader får uppföras. Denna zon ger ett tillräckligt stort avstånd för att klara säkerhetszonen för avakning samt skyddsavstånd i händelse av olycka med farligt gods.

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

Jordbruksmark

Jordbruksmarken som finns inom planområdet kommer att exploateras vid genomförandet av detaljplanen. Exploateringen motiveras med att verksamhetsmarken bedöms vara ett väsentligt samhällsintresse. Se särskild argumentation i bifogade handlingar.

Ekologiskt känsliga områden

Inom planområdet finns två odlingsrösen som omfattas av det generella biotopskyddet. Eftersom marken avses exploateras för verksamheter så avses en ansökan om dispens från det generella biotopskyddet göras under planprocessen.

Trafik

Exploateringen beräknas ge upphov till en marginellt utökad trafikmängd som väg 691 beräknas klara av. På sikt är tanken att väg 691 ska byggas om till kvartersgata när området runt vägen exploateras med verksamhetsmark. Det kommer då innebära att vägbredden minskas och hastigheten sänks.

Medverkande tjänstepersoner

Medverkande vid framtagande av planhandlingar har varit; exploateringsingenjörerna Emma Åkesson och Maria Schwerin, trafikingenjör Evelina Bergic, kommunbiolog Erik Göthlin, markstrateg Malin Davidsson, teknisk ingenjör Magnus Karlsson på Teknik- och serviceförvaltningen, mätningenjör Carl Leijonhufvud samt byggingenjör Arman Mohammadi.

Hanna Bäckgren
Enhetschef Detaljplaneenheten

Bettina Widell
Planarkitekt