

Antagandehandling



Planbeskrivning Detaljplan för fastigheten Törsjö 13:2 m.fl. (Törsjö logistikområde)

Samrådstitid: 27 maj 2019 – 18 juli 2019
Granskningstid: 12 april 2021 – 25 maj 2021

Utökat planförfarande

Philip Cedergren
E-post: philip.cedergren@orebro.se

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

VAD ÄR EN DETALJPLAN?	3
Detaljplanprocessen	3
HANDLINGAR	4
PLANENS BAKGRUND	5
PLANENS SYFTE	5
LÄGE	5
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	6
Riksintressen	6
Översiktliga planer	7
Trafikprogrammet.....	12
Program för hållbar utveckling	13
Detaljplaner	13
FÖRUTSÄTTNINGAR	14
Markägoförhållanden	14
Mark	14
Natur	14
Planläggning på jordbruksmark	19
Vattenområden	19
Bebyggelse	19
Kulturmiljö	20
Järnväg	26
Gator och trafik	26
Teknisk försörjning.....	29
PLANFÖRSLAG OCH FÖRÄNDRINGAR	30
Slutsatser och sammanfattning av strategisk miljöbedömning	30
Föreslagna kompensationsåtgärder enligt miljökonsekvensbeskrivning	30
Natur	35
Motivering till planläggning på jordbruksmark.....	36
Landskap	45
Bebyggelse	46
Kulturmiljö	51
Järnväg	53
Gator och trafik	55
Teknisk försörjning.....	59
GENOMFÖRANDE	65
Organisatoriska frågor	65
Tekniska frågor	66
Ekonomiska frågor	66
ADMINISTRATIVA FRÅGOR	68
UNDERSÖKNING AV BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN	68
KONSEKVENSER	68
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN	69

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 byggnadsnämnden. 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

Plan- och bygglagen PBL (2010:900)



Detaljplan för fastigheten Törsjö 13:2 m.fl. (Törsjö logistikområde)

Den här detaljplanen genomförs med utökat planförfarande.

Anledningen till att utökat planförfarande används beror på att föreslagen detaljplan bedöms ha ett allmänt intresse och bedöms även kunna medföra miljöpåverkan.

HANDLINGAR

Planhandlingen omfattar:

- Plankarta i skala 1:2 000 med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning med illustrationer
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande
- Bilaga - Checklista för behovsbedömning, 2021-03-23
- Bilaga - Fastighetsförteckning*
- Bilaga - Miljökonsekvensbeskrivning, Törsjö, 2022-12-02
- Bilaga - PM dagvatten Törsjö 13:2 m fl, VAP, 2021-03-01
- Bilaga - Naturvärdesinventering (NVI) vid Törsjö, Örebro, Calluna AB, 2020-09-23
- Bilaga - Landskapsanalys ÅF Infrastructure AB 2018-03-14
- Bilaga - Lämningar kring Sättertorp, Arkeologisk utredning inom fastigheterna Törsjö 13:2 och 5:9 Mosjö socken, Örebro kommun, Örebro län, Arkeologikonsult 2018:3100
- Bilaga - Boplatser, härdar och gravfält vid Törsjö, Arkeologisk utredning etapp 2 vid fornlämningarna L1982:9056 och L1980:6177 inom fastigheten Almby 12:162, Gällersta socken, Örebro kommun, Örebro län, Arkeologikonsult 2020:3276
- Bilaga - Funktionsutredning – FU TLAB ny anslutning, industrispår vid Mosås, Trafikverket, 2020-09-30
- Bilaga - Riskutredning farligt gods Törsjö 13:2, Tyréns AB, 2020-04-27
- Bilaga - Trafikutredning Törsjö, Tyréns AB, 2019-12-18
- Bilaga - Markteknisk undersökningsrapport Geoteknik (MUR Geo) SWECO 2017-10-20
- Bilaga - Utredning GC-anslutning Törsjö 13_2 mfl_reviderad med UA6, Stadsbyggnad 2021-01-21
- Bilaga - Riskbedömning Kombiterminal Törsjö, Nordefors Consulting AB, 2022-09-26
- Bilaga - Utformning skyddsvall Örebro Törsjö Logistikområde, AFRY, 2022-11-28

* Fastighetsförteckning lämnas ut av kommunen på begäran.

PLANENS BAKGRUND

Örebro kommun är del av ett logistiknav tillsammans med omgivande kommuner. Kommunen genomkorsas av och är start- och slutpunkt för flera stora vägsträckningar varav två europavägar, E20 och E18, samt fem riksvägar. Två stora järnvägslinjer, godsstråket genom Bergslagen och Västra stambanan, går genom länet. I Örebro finns landets fjärde största fraktflygplats som är en transportnod av internationell och nationell betydelse för gods- och persontransporter. Örebroregionen rankas som ett av Sveriges främsta logistiklägen. Logistikbranschen bedöms ha goda förutsättningar att attrahera fler företag till regionen.

I CV-området finns idag tre olika företag som är i behov av järnvägsanslutning. Eftersom området ligger centralt i Örebro pågår just nu ett detaljplanearbete för att möjliggöra en omvandling från industriverksamhet till bland annat bostäder. Terminalområdet vid Holmens verksamhetsområde i norra delen av Örebro tätort är föremål för en omlokalisering och expansion. Vid en flytt av verksamheten kan området omvandlas till kontor och i vissa delar även till bostäder. Med hänsyn till klimatet och för en hållbar stadsutveckling bör generellt större del av godstransporterna föras över till järnväg och flyttas ut ur stadskärnan för att möjliggöra en utveckling av befintliga verksamheter och samtidigt främja en förtätning av staden.

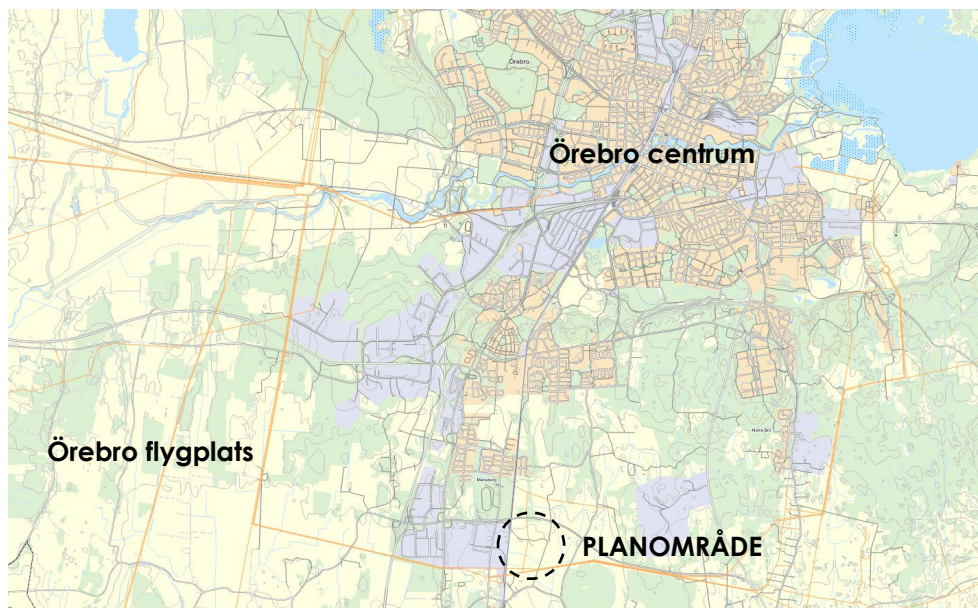
Företagen enligt ovan är viktiga för kommunen och bidrar till arbetsplatsförsörjning. Det är därför viktigt att de ges möjlighet att finnas kvar i Örebro då de innebär arbetstillfällen och skatteintäkter. Vidare är det av betydelse att omlokalisera verksamheterna för att anpassa centrumnära områden till nya behov och genom detta kunna ta tillvara möjligheterna till t.ex. bostäder i pendlingsnära lägen.

PLANENS SYFTE

Förutom att möjliggöra byggnation av en kombiterminal samt omlokalisering enligt beskrivningen ovan är syftet med detaljplanen att skapa plats för nya etableringar och företag som har behov av direktanslutning till järnväg i anslutning till ett befintligt verksamhetsområde. Detaljplanen medger järnvägsanknuten lager- och logistikverksamhet med kombiterminal, kontor och verksamheter kopplade till järnväg samt tekniska anläggningar som t.ex. nätstationer.

LÄGE

Planområdet är ca 115 ha och ligger ca 7 km söder om Örebro tätort intill verksamhetsområdet Törsjö och i direkt anslutning till *Godstråket genom Bergslagen*.



Planområdet är schematiskt inritat med streckad linje.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Riksentressen

Riksentresse Järnväg

Planområdet angränsar till Riksentresset *Godsstråket genom Bergslagen* i väst och järnvägen omfattas även av riksentresse för kommunikationer.

Järnvägen ingår i det strategiska godsnetet och ingår även i det europeiska TEN-T nätet som är av internationell betydelse. EU:s har politiska åtagande om ett sammanhållet europeiskt transportsystem utan flaskhalsar. I TEN-T ingår Scandinavian–Mediterranean Rail Freight Corridor (ScanMed RFC) som ett utpekad stomnät (Core Network) och sträcker sig från Stockholm/Oslo via Copenhagen–Hamburg-Innsbruck till Palermo med beröringspunkt Örebro och Hallsberg.

Riksentresse väg

Planområdet angränsar till riksväg 51 i norr som utgör förbindelse mellan regionala centra, vilket innebär att vägen är av särskild regional betydelse.

Detaljplaneområdet omfattas inte av något av naturreservat, Natura 2000-område eller riksentresse för naturmiljö. Något landskapsbildskydd finns inte i eller omkring planområdet.

Översiktliga planer

Regional planering

I den regionala utvecklingsstrategin *En attraktiv och pulserande region för alla - Örebro läns regionala utvecklingsstrategi 2022–2030* samt även i den tidigare utvecklingsstrategin framgår bland annat följande angående transporter och infrastruktur:

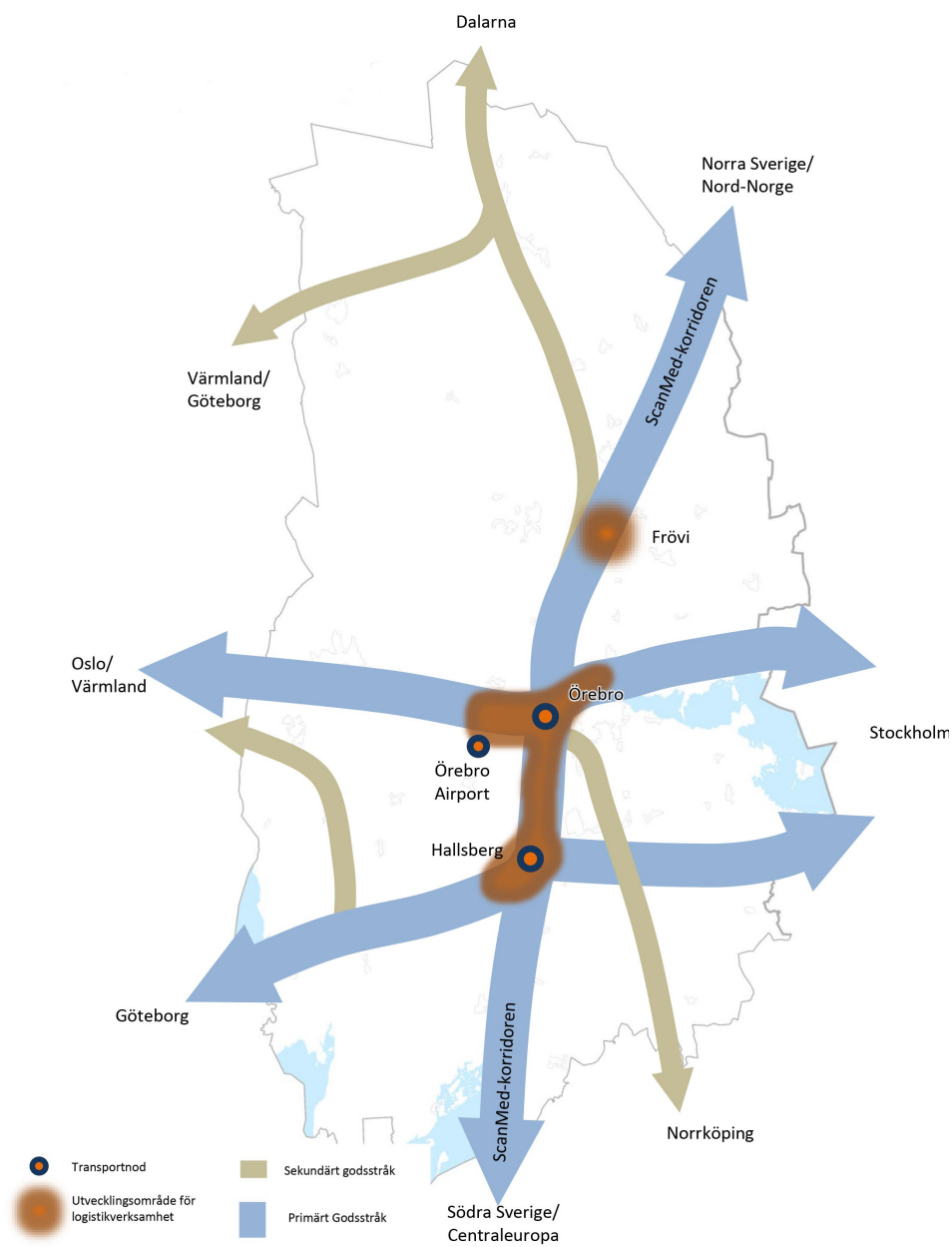
Örebro län attraherar logistikföretag

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 med vårt geografiska läge, gott samarbete och logistikutbildning på civilingenjörsnivå vid Örebro universitet har skapat goda förutsättningar för logistikföretag att etablera sig i länet.

Ett attraktivt läge som lockar etableringar och investeringar

Vårt län är attraktivt och lockar både internationella och nationella hållbara företagsetableringar och investeringar. Sysselsättningen inom logistikbranschen har ökat ytterligare och Örebro län har befast sin position som ett av Sveriges bästa logistiklägen. I kombination med en utvecklad digital infrastruktur gör det länets företag konkurrenskraftiga.



Bilden är hämtad från den regionala utvecklingsstrategin och visar de stråk som har högst prioritet för Örebroregionens näringsliv. Kartan visar också viktiga noder för godstransporterna samt kopplingar till noder utanför Örebro län. Stråken och noderna bedöms som avgörande för att åstadkomma effektiva transportkedjor såväl nationellt som internationellt.

Kommunal översiktsplan

I den kommunala översiktsplanen *Vårt framtida Örebro*, antagen av kommunfullmäktige den 25 april 2018, 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.

Följande finns beskrivet om planområdet och dess utveckling:

Under rubriken *Näringslivets behov och strategier för dess utveckling* anges bland annat:

Efterfrågan på verksamhetsmark har varit hög de senaste fem åren. Lokaler för kontor och service kan oftast integreras med bostäder i traditionell stadsbebyggelse. Men det behövs också särskilda områden för företag som på grund av exempelvis ytbehov, påverkan på omgivningen och olycksrisker, måste förläggas avskilt från övrig bebyggelse. Genom förfrågningar om etablering som ställs till kommunen märks ett varierat storleksbehov, allt från mindre verksamhetstomter för hantverksföretag, snabbmatsaktörer och drivmedelsstationer, till stora ytor för handel eller lageretableringar på upp till 200 000 kvadratmeter. Inom lager och logistik kan vi förvänta oss en fortsatt hög efterfrågan på stora tomter i Örebroregionen. Samtidigt är det viktigt att hushålla med den mark vi har. Att samordna och yt-effektivisera nya etableringar är viktigt, oavsett om de ligger bostadsnära eller i renodlade verksamhetsområden. En god samverkan med regionens kommuner i etableringsfrågor är viktig för att vi ska lyckas attrahera så många etableringar som möjligt inom regionen.

Ställningstagande

- *Kommunen ska erbjuda ett varierat utbud av lokaliseringsmöjligheter för olika näringslivsbehov.*
- *I Örebro ska ytkrävande verksamheter lokaliseras längre ut i staden, med närhet till viktig transportinfrastruktur.*

Under rubriken *Verksamhetsområden* anges bland annat:

Verksamhetsområden är avsedda för etableringar som på grund av störningar, stora ytbehov eller att de medför störande trafik, är olämpliga att lokalisera i direkt anslutning till bostäder. Örebro fungerar som en regional motor för etableringar och är oftast mottagare av förfrågningar för ytkrävande verksamhetsetableringar. Målet är att etableringen ska hitta en väl avvägd placering inom regionen. Därför förs dialog med våra grannkommuner för att kunna erbjuda lämplig lokalisering.

Ställningstagande

- *I Torsjö verksamhetsområde ska företag längs med järnvägen ha möjlighet till järnvägsanslutning både väster och öster om järnvägen. Dessa delar ska användas*

- *av verksamheter som behöver godstransporter på järnväg.*
- *Utbyggnadsområde för verksamheter i Törsjö-Mosås. Området är avsett för verksamheter med behov av järnvägsanslutning. Området har god tillgänglighet till riksväg 51 och till E20. Dagvatten behöver hanteras lokalt för att inte öka översvämningsrisken på bla jordbruksmark nedströms.*
- *Även vid verksamhetsetablering gäller kommunens hållbarhetsstrategi att hushålla med marken. Vid etablering av nya verksamheter ska tomterna inte göras större än vad verksamheten kräver.*
- *Vid verksamhetsetableringar som kräver större markyta än 100 000 kvadratmeter ska en politisk bedömning göras i varje enskilt fall för att väga hushållandet av mark mot antal arbetstillfällen.*
- *Försäljning av diesel riktad till tung trafik ska i första hand koncentreras till Berglunda industriområde (Truckstop) och i andra hand kan Törsjö bli aktuellt som komplement.*

Under rubriken järnväg anges bland annat:

Spårbundna transporter är ofta ett bättre alternativ än vägtransporter, både för personer och gods, med hänsyn tagen till energianvändning och utsläpp av farliga ämnen.

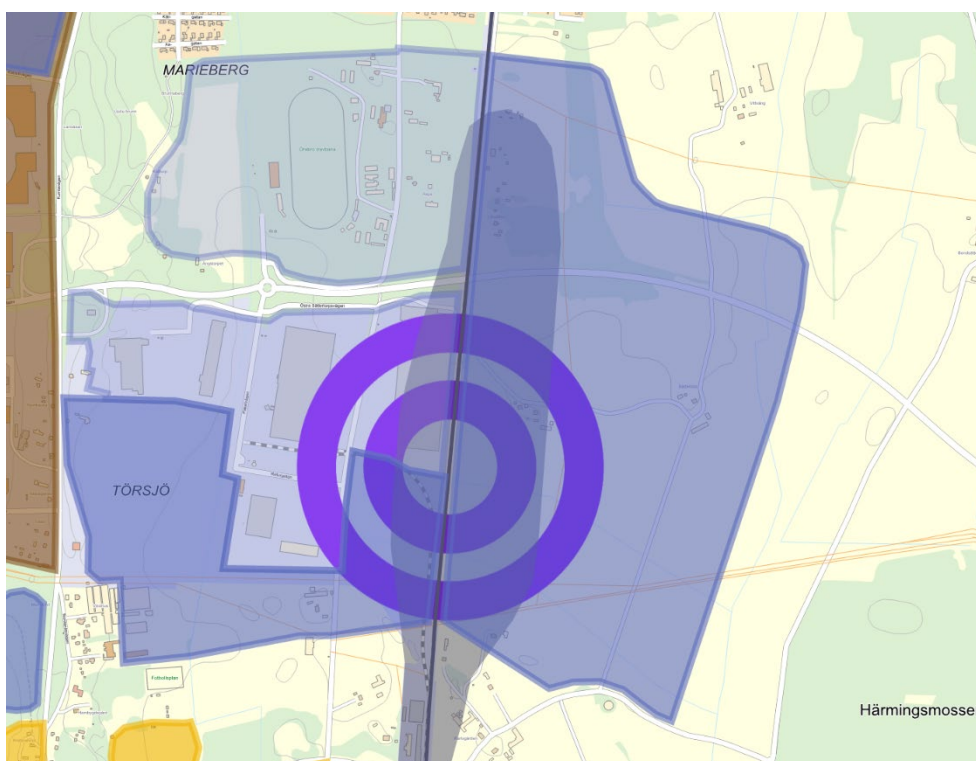
Kommunen arbetar för en ny snabbare tågförbindelse mellan Oslo och Stockholm som kan förbinda huvudstäderna med en restid understigande tre timmar. En delsträcka mellan Kristinehamn och Örebro har utretts under namnet FASE 2. Med ett stopp i Örebro kommer förbindelsen få en stor betydelse för det regionala resandet.

Stora mängder gods transporteras i dag med järnväg genom Örebro. Med hänsyn tagen till miljön bör ännu större del av godstransporterna föras över till järnväg men flyttas ut ur stads kärnan. Buller och vibrationer från godstågen är störande för dem som bor i närheten och det finns risker med den stora mängd farligt gods som passerar stads kärnan. När en ny tågförbindelse på sträckan Kristinehamn–Örebro byggs kan godset flyttas ut ur stads kärnan med hjälp av en särskild godsomledningslösning. Detta ger sammantaget stora vinster för miljön och minskar järnvägssystemets sårbarhet eftersom både person- och godstrafik kan ledas om till exempel i samband med reparation av banan.

I översiktsplanen redovisas både befintliga och planerade järnvägsanläggningar för transport av människor och gods. Reservat för ny järnväg är markerade utifrån det idag bästa tillgängliga utredningsmaterialet. Sträckningarna kommer att utredas vidare och kan komma att ändras.

Ställningstagande

- *I Lillån, Marieberg och Mosås ska framtida möjlighet till pendeltågsstationer inte omöjliggöras. En ny godsterminal för omlastning mellan väg och järnväg planeras vid Törsjö som ersätter Svampenterminalen. För att optimera denna funktion ska kommunen endast bereda plats där för verksamheter som behöver direktanknytning till järnvägsnätet.*



Bilden visar verksamhetsområde (blå) samt ungefärlig lokalisering för planerad ny kombiterminal i Törsjö (mörkblå och grå) som kan ersätta Svampenterminalen. Cirkelarna visar att området är utpekade som en transportnod.

Fördjupad översiktsplan

I den fördjupade översiktsplanen för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik, antagen av KF 2015-03-25, framgår att det nuvarande kombiterminalsområde vid Svampen ska bebyggas när terminalverksamheten flyttas. Följande finns beskrivet om Svampenterminalen:

Svampenterminalen och östra delen av Holmen är belägna 1000 meter från Resecentrum. Områdena har stor betydelse för hur staden uppfattas när man kommer resande med tåg och bil norrifrån. Idag ger dessa områden ett oattraktivt intryck av staden. I synnerhet Svampenterminalen innebär i dagsläget också ett ineffektivt nyttjande av centralt belägen mark. Det korta avståndet till Resecentrum och synligheten från järnvägen och Östra Bangatan gör platsen intressant för företag som vill synas och är beroende av personalens möjligheter att pendla. Det centrala läget gör även platsen intressant för boende.

Terminalområdet omfattar ca 6 hektar mark som avgränsas av järnvägen i väster och Östra Bangatan i öster. När kombiterminalen flyttas kan området exploateras för i huvudsak kontor och i vissa delar även bostäder. Framtida utbyggnad av och störningar från järnvägen begränsar och styr områdets användning. Närmast järnvägen är lämplig användning kontor, service eller andra icke störande verksamheter, parkering och ytor för grönska och aktiviteter. I de minst bullerutsatta lägena kan bostäder byggas om de utformas med tyst sida. Området skulle kunna rymma ca 300 bostäder och ett 1000-tal arbetsplatser.

Idag uppfattas både Holmen och terminalområdet som isolerade delar av staden. När Svampenterminalen flyttas öppnas för möjligheten att skapa en ny länk mellan stadsdelarna öster och väster om järnvägen, med början vid Hovstavägens korsning med Östra Bangatan, vidare via Virkesvägen och därefter passera Lillån för att sedan fortsätta via en förlängning av Smidesgatan och mynna ut vid Hedgatan. Den nya gatan skulle på så vis binda ihop innerstaden med de västra stadsdelarna och göra Holmen och terminalområdet till mer integrerade delar av staden.

Strategi för arkitektur och byggande i Örebro kommun

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.

Följande finns bland annat beskrivet om ny bebyggelse utanför stadsmiljön:

Det är en utmaning att tillföra ny bebyggelse eller förändra befintlig bebyggelse och samtidigt bevara platsens kvaliteter. En annan utmaning är att lokalisera bebyggelsen med hänsyn till andra övergripande intressen som brukningsvärd jordbruksmark och områden för friluftsliv.

Naturen på platsen står för upplevelsemässiga, hälsoskapande och biologiska värden som inte utan svårighet kan byggas upp på nytt. Om naturen ges en tongivande del i gestaltningen kan den forma arkitekturen på ett sätt som skapar mervärden. Landskapets naturliga mönster och strukturskapande element kan bli betydelsefulla egenskaper att använda i gestaltningen eller medvetet bryta emot. Arkitekturen ska jobba med och inte mot topografi, träd och markens naturliga förutsättningar för grundläggning och dagvattenhantering. Det ger möjlighet att skapa unika projekt och goda livsmiljöer. Örebro kommun består till stora delar av ett flackt landskap, men rymmer ändå många platser som har en kuiperad terräng. Nya byggnader ska ta tillvara platsernas topografi i stället för att tillämpa sprängning och kraftiga utfyllnader. Stora träd i nära anslutning till byggnader bör så långt möjligt sparas och kan bli en betydelsefull kvalitet för helhetsintrycket och för de som bor eller arbetar i byggnaderna. Öppen dagvattenhantering i stället för under mark kan ge stora kvaliteter som är svåra att tillskapa med andra gestaltungs-element. Att utveckla potentialen i vind-och solförhållanden kan forma arkitekturen på ett intressant sätt och samtidigt skapa förutsättningar för en attraktiv och hållbar miljö.

Trafikprogrammet

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.

Program för hållbar utveckling

Örebro kommun har under 2020 antagit ett program för hållbar utveckling, en utvecklingsagenda med mål för 2050 och delmål för 2030. Programmet ska bidra till att Örebro når FN:s globala mål i Agenda 2030, såväl som nationella och lokala hållbarhetsmål. Programmet är beslutat av kommunfullmäktige och är tillsammans med den kommunala översiktsplanen styrande för den framtida fysiska utvecklingen av Örebro som stad och kommun.

Programmet för hållbar utveckling innefattar bland annat målsättningar om att begränsa kommunens klimatpåverkan genom att minimera utsläpp och vidta kompensationsåtgärder för att uppnå ett klimatpositivt Örebro inom ett 30-årsperspektiv. Programmet innefattar även målsättningar om att minska invånarnas ekologiska fotavtryck genom förändringar i livsstil, minska mat- och avfallssvinn och öka återvinning och möjlighet till återanvändning av resurser och strukturer. Under programmets delmål om ett jämställt och jämlikt samhälle finns målsättningar om att öka tryggheten, säkerställa en större ekonomisk jämställdhet och jämlikhet samt att skapa förutsättningar för förbättrad hälsa och minska den ofrivilliga ensamheten.

Detaljplaner

Planområdet är inte planlagt sedan tidigare. I anslutning till planområdet finns följande detaljplaner:

1880-P212, Detaljplan för fastigheten Törsjö 2:49 m.fl. (Transportstaden) del plan 1, lagakraftvunnen den 12 februari 2004. Detaljplanen medger industri, lagar (J), tekniska anläggningar (E) samt Järnvägstrafik (T) med en högsta byggnadshöjd på 16 meter.

1880-P317, Detaljplan för södra tvärleden (del av fastigheterna Törsjö 2:47, 2:60 och Mosås 4:16 m.m.), lagakraftvunnen den 14 november 2005. Detaljplanen medger industri, småindustri (J), handel (H), Travbana (Y) samt Järnvägstrafik (T).

FÖRUTSÄTTNINGAR

Markägoförhållanden

Planförslaget berör följande fastigheter:

- Törsjö 13:2 som ägs av Törsjö Logistik AB
- Almby 12:162 som ägs av Hjälmarsberg Säteri AB
- Törsjö 5:9 som ägs av Magnus Pettersson
- Törsjö 19:1 som ägs av Trafikverket
- Törsjö S:7
- Törsjö S:6

Mark

Geotekniska förhållanden

Enligt jordartskartan från SGU består jorden av postglacial lera, glacial lera och sandig morän.

Förorenad mark

Enligt det MIFO- register som redovisar eventuell förorenad mark, har det inte upptäckts några markföroreningar inom planområdet.

På den intilliggande fastigheten Härminge 1:5 som ligger precis öster om väg 683 finns ett markområde där farligt avfall har hanterats på ett felaktigt sätt. Avfallet är bortforslat och finns inte kvar på fastigheten men på delar av området är det översta marklagret fortfarande förorenat. Under matjordslagret finns ett lerlager som hindrar föroreningarna att nå grundvatten och spridas från området. Till viss del kan ett dike som ligger i tomtgräns och som rinner ut i Täljeån bli påverkat genom ytlig avrinning. Undersökningar har visat att vattnet i diket är förorenat men att föroreningshalterna snabbt avtar med avståndet från området och att halterna i vattnet är nere på normala nivåer 100 meter från området. Stadsbyggnad bedömer att föreningen inte medför några negativa konsekvenser för föreslaget planområde.

Radon

Planområdet ligger inte inom område med förhöjd risk för markradon.

Risk för skred och höga vattenstånd

Det föreligger inte några risker för skred eller höga vattenstånd inom planområdet.

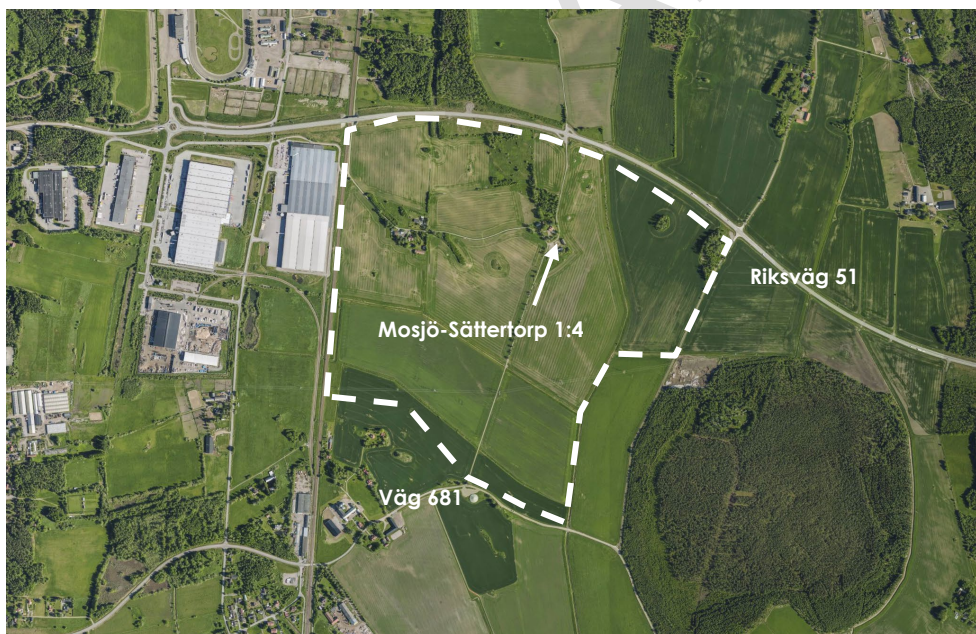
Natur

Mark och vegetation

Området karakteriseras som en storskalig jordbruksbygd med ett flackt odlingslandskap. Ett tidigare småskaligt växelbruk har ersatts med ett storskaligt effektivt jordbruk vilket också har påverkat landskapet. Området är

relativt flackt med en höjning i norr mot vägbanken för riksväg 51. Det finns mindre höjdvariationer i anslutning till gården på Mosjö-Sättertorp 1:4 och tillhörande betesmarker.

Jordbruksverket utförde 2003 en ängs- och betesmarksinventering inom en del av planområdet. Ängs- och betesmarker har mycket stor betydelse för den biologiska mångfalden. De är bland de mest artrika miljöer som finns i Sverige och har minskat kraftigt de senaste 100 åren. De är de landskapstyper som har flest hotade arter enligt ArtDatabanken och det beror bl.a. på minskningen av ängs- och betesmarker. Med hävd i form av slåtter och bete under många år uppstår marker med arter som darrgräs, kattfot, jungfrulin och på en enda kvadratmeter kan det under gynnsamma förhållanden finnas uppemot 70 kärlväxter i en naturbetesmark. Dessa gynnar i sin tur en mängd insekter, vilket i sin tur ger mer föda åt fåglar. Längs riksväg 51 finns det enligt objektrapporten för området en välhävdad betesmark med riklig förekomst av arter som indikerar en kontinuerlig hävd under lång tid vilket i sin tur tyder på mycket höga naturvärden. Området utgörs av en fossil åkermark.



Bilden visar planområdet, landskap och vegetation.

Inom planområdet kännetecknas den västra delen av brukad åkermark och i öst varierar naturen mer med de betesmarker som omger gården. Landskapet omkring planområdet består främst av det öppna jordbruksdominerade landskapet. En äldre björkallé finns utmed vägen mellan gården på Mosjö-Sättertorp 1:4 och väg 681, se även nedan under rubriken biotopskydd.



Bilden visar delar av den västra delen av planområdet och de befintliga verksamhetsbyggnaderna längs järnvägen.

NVI och biotoper

Calluna AB har i samband med framtagandet av den strategiska miljöbedömningen genomfört en *naturvärdesinventering (NVI)*, 2020-09-23. Vid inventeringen avgränsades totalt tio naturvärdesobjekt. Av dessa objekt var tio med påtagligt naturvärde (naturvärdesklass 3). Nio av objekten klassades med säker klassning och ett objekt med preliminär klassning. Åtta naturvärdsarter noterades vid inventeringen. Vid utsök från Analysportalen tillkom ytterligare 16 naturvärdsarter i området. Totalt konstaterades 24 naturvärdsarter inom inventeringsområdet. En naturvärdsart från Callunas inventering och alla 16 arter från Analysportalen är skyddade fågelarter enligt artskyddsförordningen (2007:845) och prioriterade enligt Naturvärdsverkets rekommendation.

En äldre björkallé finns utmed vägen mellan Sättertorp och väg 681. Allé definieras i Förordning (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m., så som lövträd planterade i en enkel eller dubbel rad som består av minst fem träd längs en väg eller det som tidigare utgjort en väg eller i ett i övrigt öppet landskap. Bedömningen görs att björkallén omfattas av biotopskydd.

Biotopsbestämmelserna innebär förbud mot att avverka, gräva, schakta och att utföra andra markbearbetning i eller i nära anslutning till allén som riskerar att skada trädens rötter.

Vissa biotoper är särskilt skyddsvärda, för att de kan utgöra livsmiljö för hotade djur- eller växtarter. Dessa biotoper är generellt skyddade i hela landet enligt 7 kap. 11 § Miljöbalken. Om skyddade biotoper riskerar att skadas i samband med exploateringen måste dispens sökas hos Länsstyrelsen. Det är exploatören av området som ansöker och bekostar tillstånd vid ett genomförande.



Bilden visar björkallén med biotopskydd som finns inom planområdet.

Landskapsanalys

En landskapsanalys för planområdet och dess omgivningar har genomförts av ÅF Infrastructure AB, 2018-03-14. Nedanstående text redovisar rapportens innehåll och resultat.

Planområdet med omgivningar består främst av ett öppet och jordbruksdominerat landskap. Mot väster utgör järnvägen från Hallsberg till Örebro en barriär i landskapet och den största exploateringen av mark i form av verksamheter och bostäder har skett på den västra sidan av järnvägen i takt med att staden vuxit. När riksväg 51 färdigställdes bidrog den till att ytterligare en barriär i landskapet bildades med en hög vägbank mot nordväst. Riksväg 51 går längs med planområdets norra gräns.

Området runt gårdarna Sättertorp och Äsplunda består huvudsakligen av åkermark med inslag av betesmarker i norr. Gårdsbebyggelsen med mangårdar och ekonomibyggnader är belägen på flacka höjdparter. Det landskap som omger gårdarna är något mer uppbrutet och varierat än de mer extensivt brukade åkermarkerna längre söderut. Utöver bebyggelsen bidrar åkerholmar, odlingsrösen, vegetation och äldre vägsträckningar till en varierad landskapsbild. Vegetationen, huvudsakligen i form av lövträd, återfinns främst på höjdlägen invid bebyggelsen samt på åkerholmar. Från Sättertorp löper en gles björkallé mot söder. Landskapet i närområdet har en lång kontinuitet av

bosättning och jordbruk.

Slutsatser av landskapsanalysen

Planområdet med omgivningar mot nordost, söder och öster utgörs av jordbruksbygd, något mer uppbruten mot norr medan den mot söder successivt övergår till slättlandskapets fullåkersbygd. Landskapet väster om planområdet präglas helt av de verksamhetsytor som succesivt vuxit fram och lokaliserats i anslutning till järnväg och motorväg. Markerna inom planområdet samt den berörda gården Sättertorp har historiska och upplevelsemässiga samband med det omgivande jordbrukslandskapet. Verksamhetsytor, infrastruktur m.m. utgör en relativt stark kontrast till jordbrukslandskapet som har en mycket lång kontinuitet av bosättning och jordbruk samt bebyggelse och innehåll förknippat med natur- och kulturvärden.

Den västra delen av planområdet, som i nuläget är präglad av närheten till järnväg och verksamheter, bedöms ha en generell tålighet för förändring i form av tillägg av verksamhetsbebyggelse. Den östra delen, inklusive Sättertorp, relaterar tydligt till det omgivande jordbrukslandskapet samt de natur- och kulturvärden som planområdet med omgivningar är förknippat med. Den östra delen är därför känslig för etablering och nybyggnation av verksamheter. När dessa expanderar mot öster innebär det vidare att det ianspråktagna området med verksamhetsbebyggelse även kommer att påverka omgivningarna, visuellt och upplevelsemässigt.

Förslag på anpassning till landskapet:

- Vegetation i form av små skogspartier och en björkallé rekommenderas sparas för att vara en tillgång för framtiden. Uppvuxen trädvegetation kan också fungera som en visuell ridå mellan planerad etablering och bebyggelse i området.
- Den småskaliga strukturen i öst är känslig för storskaliga inslag och en etablering bör göras med hänsyn till det befintliga landskapet som berg i dagen och uppvuxen vegetation.
- Landskapet bedöms som mer tåligt för etablering i den västra delen och koncentrerat till järnvägen. Här bedöms även den mer trafikintensiva etableringen vara lämplig.
- Planerade byggnaders höjder rekommenderas anpassas till befintlig verksamhetsbebyggelse samt vägbanken.
- Om möjligt bibehålla Sättertorns gård med omgivningar. Detta kan ske genom exempelvis eftersträva en buffert mellan ny bebyggelse och gården. I denna del går det att förlägga icke visuellt störande anläggningar/objekt.

Planläggning på jordbruksmark

Huvuddelen av marken inom planområdet är jordbruksmark. Det är huvudsakligen *åkermark* vilket innebär att den används permanent för växtodling.

Inspråktagande av jordbruksmark

Marken inom planområdet utgörs till övervägande del av jordbruksmark. Enligt 3 kap. 4 § andra stycket i Miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen, och om detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Vid planläggningen av föreslaget planområde krävs en avvägning mellan att fortsätta använda marken för jordbruk eller istället använda marken för verksamheter.

För att kunna göra en avvägning behöver följande tre frågor besvaras:

- Är jordbruksmarken brukningsvärd?
- Är föreslagen markanvändning ett väsentligt samhällsintresse?
- Finns det alternativa lokaliseringar till samhällsintresset?

Se motivering nedan under *Planförslag och förändring*.

Vattenområden

Planområdet ingår i Marieberg-Törsjö-Sättertorp diknings- och dagvattenavledningsföretag år 1995 (MTS VAF 95). MTS VAF 95 ingår nedströms i Mosjöbottens vattenavledningsföretag år 1970. Se utförligare redogörelse nedan under rubriken *Teknisk försörjning* och *Markavattningsföretag*.

Efter beslut från Länsstyrelsen 2008-06-27 omfattas inte planområdet av strandskydd enligt 7 kap miljöbalken.

Bebyggelse

Bostäder

Längs med den enskilda väg som går genom planområdet finns fyra bostadshus varav tre angränsar till varandra. Byggnaderna har varierade tidsåldrar och omges av trädgårdar med inslag av både uppvuxna samt unga träd, buskar och häckar. Längre österut i planområdets nordöstra del ligger en mindre gård, Mosjö-Sättertorp 1:4 men har anor från 1615 eller tidigare. Se även nedan under rubriken *Kulturmiljö*.

I sydväst utanför planområdet finns två bostadshus närmast planområdet, cirka 150 meter från planområdet. Törsjö 7:1 och Törsjö 5:4. Norr om planområdet på andra sidan riksväg 51 cirka 150 meter från planområdet ligger ett

bostadshus, Törsjö 2:17.

Arbetsplatser, övrig bebyggelse

Väster om planområdet ligger Törsjö industriområde, ett verksamhetsområde som bland annat inrymmer Törsjöterminalen. Verksamhetsområdet domineras av två stora lager- och godsbyggnader.

Offentlig och kommersiell service

Planområdet ligger två km från Mariebergs handelsområde och dess utbud av service och handel.

Kulturmiljö

Bebyggelse

I nordöstra delen av planområdet ligger en mindre gård, Mosjö-Sättertorp 1:4. Gården är vänd mot söder och är placerad på en mindre höjd i det öppna vidsträckt jordbrukslandskapet. Gården är inramad av resliga äldre lövträd och en enkelsidig björkallé kantar den äldre vägsträckning som söderifrån leder upp till gården. Norr om gården finns en upphöjd skogbeklädd dunge som visuellt avgränsar bostadshuset från åkermarken. Gårdsbilden domineras av huvudbyggnaden som är placerad på tomtens högsta del omgiven av lövträd. Framför byggnaden finns en grusad infart och en mindre gårdsplan i övrigt är tomtens gräsbevuxen men inslag av fruktträd och trädgårdsväxter. På tomtens finns också en liten damm invid vägen. Mot söder ramar gården in av ekonomibygnader med falurödfärgade fasader. Väster om huvudbyggnaden finns en gjutladugård som idag används som stall. Gårdens huvudbyggnad är uppförd 1918 men gårdsläget har anor från 1600-talet eller tidigare. Den långa kontinuiteten på platsen visar betydelsen av de stadsnära lantbruken på de bördiga slätterna söder om Örebro.



Bilden visar huvudbyggnaden vid gården Mosjö-Sättertorp 1:4. Vy från söder.

Huvudbyggnaden är uppförd i jugendstil, en arkitekturstil som var dominerande vid 1900-talets början, framförallt i staden men stilen återfinns även på landsbygden kring Örebro. Stilen kan kopplas till en rad lokala byggmästare som uppförde representativt utformade bostadshus för välmående lantbruk. Byggnaden karakteriseras av fasader i vit spritputs med enkel sparsmakad dekor i form av slätputsade listverk och omfattningar kring dörrar och fönster i jugendstilens karakteristiska mjukt böjda former. Till jugendstilen och byggnadens karaktärsdrag hör också det högre obrutna mansardtaket klätt med rött lertegel, skorstenenarna murade av rött tegel med profilerade krön och dekorativt putsade fält, de toppiga frontespiserna på takfallen mot norr och söder, burspråket, den öppna entréverandan med överliggande balkong med smidesräcke, det rundade trapphuset mot väster, de engelskt röda korspostfönstren av trä (vissa med småspröjsade rutor i fönstrets övre del) liksom ytterdörrar av trä. De ursprungliga träfönstren är delvis bevarade men senare utbytta fönster och fönsterdörrar finns också. Gemensamt för samtliga fönsterbågar och karmar är att de är av trä.



Bilden visar huvudbyggnaden och uthusbyggnaden vid gården Mosjö-Sättertorp 1:4.

Uthusbyggnaden väster om gården är ett sk. gjuthus i en och en halv våning uppförd men en gjuten stomme av kalksten och gråsten, en byggteknik som fick patent på 1830-talet och spreds över landet. Byggnaden är sannolikt uppförd vid 1900-talets början, karaktären på fönstren talar för det. Till byggnadens viktiga karaktärsdrag hör den slammade vita fasaden, sadeltaket, de engelskt röda sexdelade tvåluftsfönstren av trä, de liggande vindsfönstren av trä liksom träporten. Taket är täckt med trapetskorrugerat plåt, ett material som inte tillhör byggnadens ursprungliga utformning, byggnadens ursprungliga takmaterial är inte känt. Vid renovering ska dock taket bibehållas alternativt återskapas enligt tidstypiskt eller ursprungligt utförande.



Uthusbyggnaden vid gården Mosjö-Sättertorp 1:4.

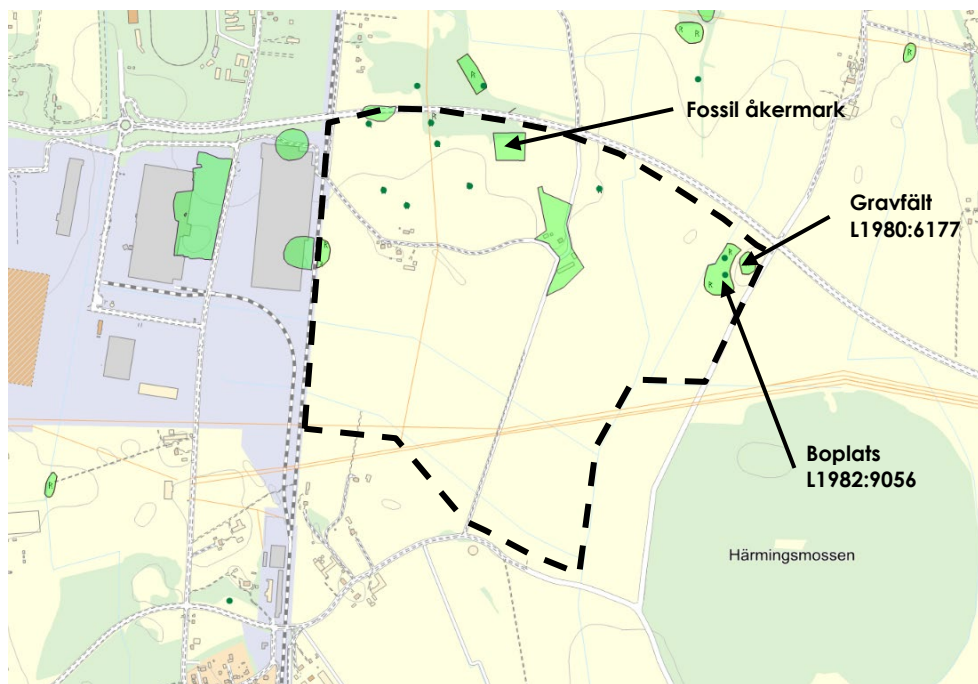
Som ett stadsnära jordbruk från 1900-talets början vittnar gården om de rationaliseringar som präglade jordbruket under denna tid och som möjliggjorde uppodling av stora arealer åkermark med en befolkningsökning på landsbygden som följs. Gårdsbebyggelsen med den, för arkitekturstilen och tiden, representativa huvudbyggnaden liksom gjuthuset ger en tydlig bild av boende- och arbetsförhållanden på en välmående mindre gård i stadens närhet vid 1900-talets början. Den äldre vägsträckningen med björkallén liksom de höga äldre lövträden som omger gården är särskilt karaktärsskapande för gårdsbilden och väsentliga delar av platsen kulturvärden. Huvudbyggnaden, gjuthuset och tomtmarken med gårdskaraktär är exempel på 1900-talets agrara bebyggelse och därtill exempel på en arkitekturstil och byggnadstyp kännetecknade för tiden och bedöms ha ett särskilt kulturhistoriskt värde enligt plan- och bygglagen 8 kap. 13 §

Fornlämningar

Inom och i nära anslutning till planområdet har tidigare en rad fornlämningar undersökts och det har bland annat påträffats boplatser, gropar, härdar, stensättningar och stolphål. I samband med byggnationen av riksväg 51 utfördes i början av 2000-talet flera utredningar där bland annat tre boplatser och ett gravfält påträffades.

Inom planens norra del finns fornlämningar som är skyddade enligt kulturmiljölagen (1988:950). Bland annat finns en medeltida husgrund och en boplatzlämning. I planområdets nordöstra del finns ett ca 60x50 meter stort

gravfält, bestående av 11 stensättningar och 3 högar. I planområdets norra del, längs riksväg 51 finns ett område med en ca 80x80 meter fossil åkermark. Denna är dock registrerad som övrig kulturhistorisk lämning.

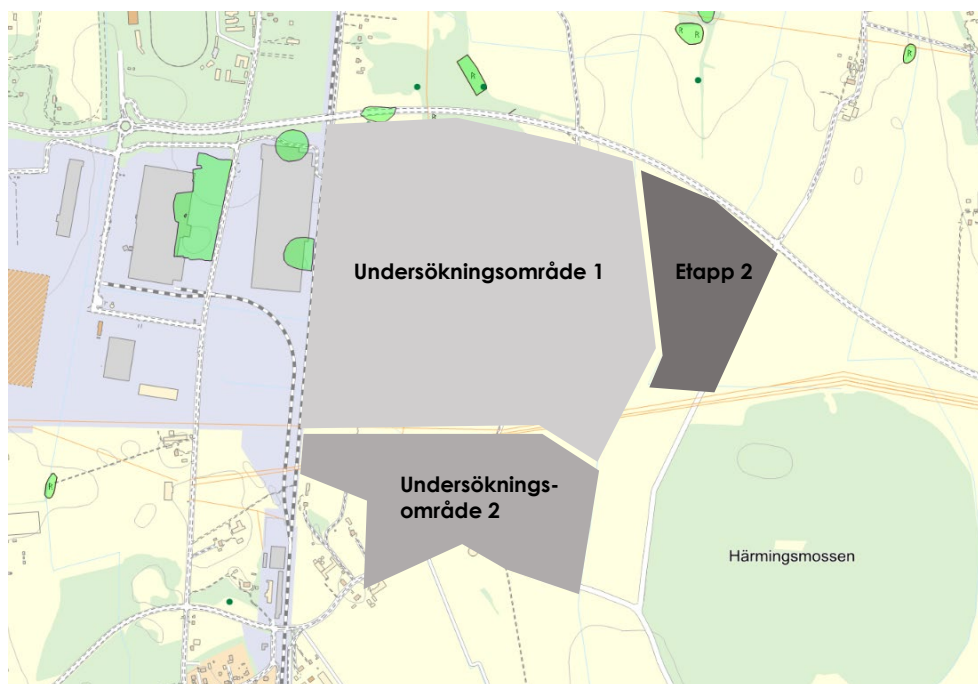


Registrerade fornminnen och kulturhistoriska lämningar inom och i anslutning till planområdet. Övriga gröna ytor visar möjliga samt borttagna kulturhistoriska lämningar.

Arkeologisk utredning

Med utgångspunkt i den kända fornlämningsbilden i närområdet samt de topografiska och geologiska förutsättningarna beslutade Länsstyrelsen om en arkeologisk utredning (Lst dnr: 4316806–2016) enligt 2 kap.11 § kulturmiljölagen (1988:950).

Arkeologikonsult har på uppdrag av Länsstyrelsen i Örebro genomfört en arkeologisk utredning, *Lämningar kring Sättertorp, Arkeologisk utredning inom fastigheterna Törsjö 13:2 och 5:9 Mosjö socken, Örebro kommun, Örebro län* (Lst dnr 431-2422-2019) samt *Boplatser, härdar och gravfält vid Törsjö, Arkeologisk utredning etapp 2 vid fornlämningarna L1982:9056 och L1980:6177 inom fastigheten Almby 12:162, Gällersta socken, Örebro kommun, Örebro län*. Syftet med utredningarna var att genom kart- och arkivanalys, inventering och sökschaktning undersöka om fornlämningar berörs av den planerade exploateringen, samt att preliminärt avgränsa ev. nya arkeologiska lämningar inom området.



Undersökningsområdena enligt de arkeologiska utredningarna.

I samband med den första arkeologiska utredningen påträffades spridda boplatsslämningar i form av härदार, stolphål och gropar. Bara rester av anläggningarna finns kvar eftersom jordlagret är relativt tunt och marken har odlats intensivt under mer än 100 år. Tre av lämningarna daterades och är från folkvandrings-/vendeltid, medeltid och senmedeltid/tidigmodern tid. Vid utredningen pekades sex fornlämningar och två övriga kulturhistoriska lämningar ut.

I arbetet med den arkeologiska utredningen för ettapp 2 påträffades bland annat stolphål och härदार. Lämningarna tidsbestämdes till medeltid, 1200-respektive 1400-tal. Inom den sedan tidigare registrerade boplatsen (L1982:9056) framkom inga förhistoriska fynd eller anläggningar, fränsett årderspår av oklar ålder. Gravfältet (L1980:6177) inventerades på nytt, men förekomsten av förhistoriska gravar får fortsatt bedömas som osäker och kan sannolikt endast fastställas genom arkeologisk förundersökning.

Efter samrådet har planområdet marginellt utökats i det sydvästra hörnet samt genom en mycket smal remsa i nordväst. I dialog med Länsstyrelsen Örebro län har bedömningen gjorts att det inte är nödvändigt att utreda arkeologin inom dessa ytor.

Järnväg

Trafiken längs *Godsstråket genom Bergslagen* är omfattande med omkring 180 tåg per dygn. Stråket är viktigt för svensk exportindustri då huvuddelen av godstrafiken från Norrland till Göteborg, Malmö och kontinenten passerar Mosås. Lokal godstrafik förekommer cirka en gång per dygn med transporter till och från Törsjö industriområde. Persontrafiken består av olika regionala upplägg och enstaka nattåg.

Trafikverket har fattat beslut om att stänga plankorsning *Bäcklunda* pga av diverse tillbud och brister. Beslutet vann laga kraft 2018-01-25. Ärendet har ärendenummer T101119 (Lantmäteriet).

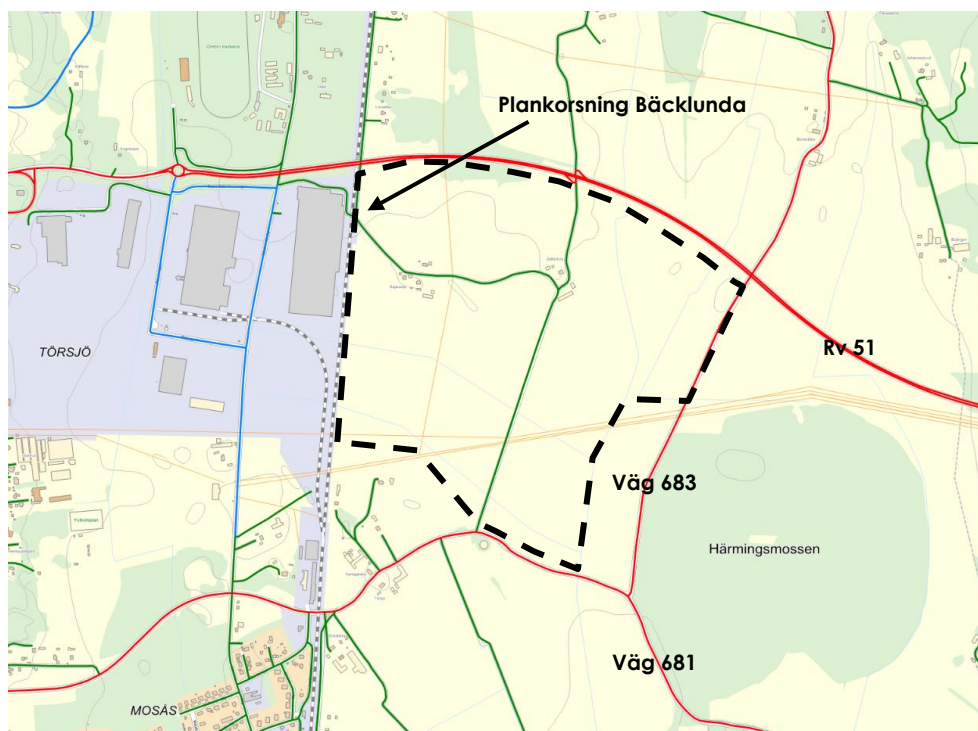
Gator och trafik

Området ligger omslutet av Trafikverkets vägar och järnvägsspår.

Norr om området går riksväg 51 som trafikeras av drygt 6 000 fordon per dygn. Längs det allmänna vägnätet gäller ett så kallat byggnadsfritt avstånd. För väg 51 gäller ett utökat byggnadsfritt avstånd på 30 meter som räknas från baksidan på dikesslätten längs vägen, enligt Länsstyrelsens beslut 2008-08-21.

Öster om området finns väg 683 och söder om området finns väg 681 som båda ägs av Trafikverket. Längs vägarna 681 och 683 gäller ett så kallat byggnadsfritt avstånd, vilket sträcker sig 12 meter från vägområdet.

Inom planområdet finns i nuläget enbart mindre vägar med grusbeläggning, utan kommunal väghållning.



Bilden visar vägnät och väghållning i planområdets närhet. Röd – statlig väghållning, grön enskild väghållning och blå – kommunal väghållning.

Gatunät, gång-, cykel- och mopedtrafik

På riksväg 51 förbi området finns inga anpassningar gjorda för gång- och cykeltrafik. Det finns inte heller några dedikerade gång- och cykelvägar inom planområdet, cykling i planområdet sker därför i blandtrafik. I dagsläget finns en plankorsning vid Bäcklunda i planområdets nordöstra del. Plankorsningen är viktig för bland annat gång- och cykeltrafiken och förbinder området med kopplingar väster om järnvägen. Trafikverket har dock beslutat att stänga plankorsningen vid Bäcklunda.

Kollektivtrafik

Planområdet trafikeras inte av kollektivtrafik. Törsjövägen (500 meter väster om planområdet) trafikeras av Stadsbusslinje 22. Stadsbusslinje 1 går in till Mosås som ligger cirka 1 km sydväst om området. Regionbuss stannar längsmed Kumlavägen, avståndet till området från hållplatserna för regionbussen är idag ca 2 km.

Farligt gods och riskhantering

Godsstråket genom Bergslagen är en transportled för farligt gods. Det finns inga fastställda nationella regler för planläggning och exploatering vid transportled för farligt gods. Vid planläggning inom 150 meter från transportled av farligt gods bör dock en riskutredning genomföras med syfte att undersöka om erforderlig riskhänsyn tas för personer som bor eller vistas inom det tänka planområdet. Tyréns AB har på uppdrag av Catena Projekt AB, 2020-04-27, studerat riskerna till följd av transporter av farligt gods på järnväg i

anslutning till mark planerad för verksamhetsområde på fastigheten Törsjö 13:2. Utredningen avser risk kopplat till transport av farligt gods på befintlig järnväg och har inte beaktat eventuell tillkommande järnväg inom planområdet.

Av rapporten framgår att det ska finnas ett bebyggelsefritt avstånd på 25 meter från närmaste spårmitt. Vidare framgår att för kontor och verksamheter som planeras mellan 30 och 90 meter från närmaste räl ska följande riskreducerande åtgärder införas som planbestämmelser:

- Det ska vara möjligt att utrymma bort från järnvägen på ett säkert sätt. Detta innebär att det bör finnas entréer eller andra öppningar som inte är riktade mot järnvägen. Detta möjliggör förflyttning ut och bort från järnvägen. Denna åtgärd innebär inte att sådana utrymningsväg behöver utformas enligt BBR avsnitt 5. Detta innebär inte att dörrar inte får finnas mot järnvägen, utan enbart att det ska finnas andra vägar ut.
- Friskluftsintag ska riktas bort från järnvägen. Friskluftsintag placeras t.ex. på tak eller fasad som vetter bort från järnvägen.

På uppdrag av exploatören har Nordefors Consulting AB tagit fram en riskbedömning, *Riskbedömning Kombiterminal Törsjö*, 2022-09-26. Syfte är att identifiera riskkällor, beskriva konsekvenser av oönskade händelser, värdera riskerna med järnvägsdrift inom logistikområdet samt föreslå riskreducerande åtgärder på tillkommande järnväg inom planområdet.

De risker som har identifierats och som kan påverka logistikområdet och närliggande miljöer kan delas in i följande fyra områden: hälsa och miljö, olyckor och tillbud, farligt gods och järnvägsdrift.

Slutsatsen av riskbedömningen är att det uppstår ett antal risker vid ett genomförande av detaljplanen och en ny järnvägsanläggning. Sannolikheten för att de risker som identifierats ska inträffa bedöms dock som låg förutsatt att konstruktioner och anläggningar uppförs enligt gällande byggnormer och transportörerna på väg och järnväg följer de säkerhetsrutiner som finns i branschen. Om identifierad risk inträffar kan konsekvenserna mildras genom att olika riskreducerande åtgärder vidtas.

Som ett komplement till riskbedömningen har AFRY på uppdrag av Örebroporten Ab, tagit fram rapporten *Utformning skyddsvall Örebro Törsjö Logistikområde*, 2022-11-28. En skyddsvall som kan hantera urspårning men även skydda fastigheten Törsjö 7:1 från ljudstörningar behöver enligt rapporten vara 125 meter lång, fyra meter hög men en bas på ca 12 meter.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Kommunalt vatten och avlopp finns inte inom planområdet.

Värme

Området är inte anslutet till fjärrvärmenätet.

El

I planområdets södra del finns 145kV-ledningar med ledningsrätt 1880K-92/562. Ledningsrätten innebär bland annat att ledningsägaren Ellevio har rätt att bibehålla stolpar, fälla träd inom ledningsgatan samt underhålla anläggningen. Inom ledningsgatan får markägaren inte uppföra byggnader, anordna upplag eller ändra marknivån som kan medföra fara för ledningen. Tillhörande ledningsgatan har en bredd av 50 meter. Ledningens sträckning med tillhörande inmätta stolpplaceringar redovisas på plankartan.

Enligt starkströmsföreskrifterna ELSÄK-FS 2008: 1 ska horisontellt avstånd från spänningsförande ledare till förråd med brandfarlig vara uppgå till minst 100 meter och motsvarande avstånd till brandfarlig vara uppgå till minst 30 meter.

I planområdet finns även en *10 kVs luftledning* som ägs av E-ON.

Teleanläggningar

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet.

PLANFÖRSLAG OCH FÖRÄNDRINGAR

Huvuddragen i förslaget är att möjliggöra ett nytt verksamhetsområde med direktanslutning till järnväg och möjliggöra etableringar som har behov av järnvägsanslutning. Detaljplanen medger därför järnvägsanknuten lager- och logistikverksamhet med kombiterminal samt kontor.

Detaljplanen bedöms inte strida mot gällande översiktsplan.

Slutsatser och sammanfattning av strategisk miljöbedömning

Förslaget till detaljplan har bedömts medföra en betydande miljöpåverkan i den mening som avses i miljöbalken. På uppdrag av exploatören har därför Structor Miljöteknik AB tagit fram en strategisk miljöbedömning, *Miljökonsekvensbeskrivning, Törsjö, 2022-12-02*, under planprocessen.

Planarbetet påbörjades innan 1 januari 2018 och därför tillämpas den tidigare lagstiftningen för miljöbedömning av planer. En behovsbedömning utfördes och slutsatsen drogs att planen inte innebär en betydande miljöpåverkan. Detta beslut fick sedan revideras efter plansamrådet då inkomna synpunkter och uppgifter innebär att beslut togs av kommunen att detaljplanen ger upphov till en betydande miljöpåverkan. Efter det påbörjades arbetet med miljöbedömning och MKB. Ett avgränsningsråd för MKB:n genomfördes med Länsstyrelsen i Örebro län i december 2019.

Genomförandet av planförslaget bedöms ge upphov till en betydande miljöpåverkan med avseende på följande miljöaspekter:

- jordbruksmark
- naturmiljö (biotoper och naturvärden)
- vatten (avrinningsområde och recipienten Täljeån)

MKB:n har därför avgränsats till att omfatta påverkan på dessa aspekter. De mest betydande konsekvenserna som bedöms uppkomma är förlust av jordbruksmark och fragmentering av livsmiljöer för olika arter.

Arbetet med miljöbedömning och MKB är en process där detaljplanen genom möten och dialog anpassas för att minska miljökonsekvenserna av genomförd plan. I detta fall har anpassningar genomförts av planen främst utifrån påverkan på biotoper och naturvärden och utifrån andelen jordbruksmark som är tänkt att exploateras. För de miljökonsekvenser som kvarstår efter utförd miljöanpassning, vilken är fastställd i planhandlingarna, har försiktighetsmått, skyddsåtgärder och kompensation föreslagits.

Detaljplanen bedöms medföra negativa konsekvenser vad gäller möjligheten att producera livsmedel. En exploatering av brukningsvärd jordbruksmark får enligt 3 kapitlet 4 § miljöbalken bara ske om verksamheten som ska etableras utgör ett väsentligt samhällsintresse. En logistikterminal som möjliggör

transportomställning från lastbil till tåg bedöms vara av ett sådant samhällsintresse. En effektiv logistikverksamhet behöver vara belägen nära järnväg och riksväg samt inte alltför långt ifrån slutkunderna. Örebro ligger på tredje plats på Intelligent logistik lista över Sveriges främsta logistiklägen (2020). Etableringen ute i Törsjö medför att logistikverksamhet inne i stadskärnan kan flytta ut och på så vis ge plats för etablering av bostäder centralt.

Vid exploatering och hårdgörande av jordbruksmark alstras mer dagvatten. En ökad avrinning kan medföra en ökad föroreningsbelastning på recipienten. Dagvattenhanteringen som föreslås i detaljplanen innebär två större dammar och fyra mindre samt två öppna diken. Denna bedöms innebära att dagvattnet kommer att renas innan det når recipienten Täljeån, vilket inte bedöms försämra vattenkvaliteten i ån och ej heller äventyra vattenförekomstens möjlighet att uppfylla gällande miljö kvalitetsnormer. En omställning från jordbruksmark till hårdgjorda ytor ger också en reduktion av halten näringsämnen i dagvattnet, vilket bedöms vara positivt för recipienten.

När det gäller påverkan på naturmiljön innebär planen en stor omställning gällande områdets ekologiska kvaliteter. Det som idag är ett vidsträckt landskap av jordbruksmark kommer att få en annan karaktär. Inom planområdet går flera livsmiljöer och habitat förlorade eller minskar i yta vilket innebär att förekommande arter helt eller delvis kommer att försvinna från kvarvarande grönytor inom planen och i en zon kring bebyggda ytor runt planområdet. Påverkan bedöms kunna uppstå på fågelarter som lever i jordbrukslandskap eller födosöker under flytt och övervintringsperioder, olika arter av fladdermöss som födosöker, och eventuellt övervintrar, i gårdsmiljöer och kring åkerholmar, groddjur, som mindre och större vattensalamander och eventuellt vedlevande insekter som är beroende av äldre träd. Konsekvenserna för dessa arter kan potentiellt bli stora beroende på omfattningen av implementering av skyddsåtgärder, försiktighetsmått och kompensation. Det har utförts flera miljöanpassningsåtgärder, vilka bedöms bidra till att minska planens negativa konsekvenser för naturmiljön. Om även föreslagna skyddsåtgärder, försiktighetsmått och kompensationsåtgärder genomförs så mildras och kompenseras i viss mån den förlust av habitat och de störningar som planen ger upphov till.

Planen bedöms kunna innebära positiva konsekvenser gällande klimatpåverkan i och med en reduktion av utsläppet av växthusgaser vid en sådan omställning från lastbil till tåg som en kombiterminal möjliggör, antaget att transporter överförs hit från lastbil.

Det har utförts en avstämning mot relevanta miljö kvalitetsmål och globala hållbarhetsmål för detaljplanen. Relevanta miljö kvalitetsmål bedöms vara Ett rikt odlingslandskap, Ett rikt växt- och djurliv, Levande sjöar och vattendrag och Begränsad klimatpåverkan. De relevanta målen från Agenda 2030 bedöms

vara delmål 2.4: Hållbar livsmedelsproduktion och motståndskraftiga jordbruksmetoder, delmål 6.6: Skydda och återställ vattenrelaterade ekosystem, delmål 11.6: Minska städernas miljöpåverkan samt delmål 15.1 och 15.5, Bevara, restaurera och säkerställ hållbart utnyttjande av ekosystem på land och i sötvatten och Skydda den biologiska mångfalden och naturliga livsmiljöer. Detaljplanen bedöms kunna innebära en positiv påverkan på delmål 6.6 och delmål 11.6 och en negativ påverkan på övriga uppräknade miljömål, i olika utsträckning. Med planerad kompensation av naturmiljön medräknad förväntas planen ge en nettoförlust av biologisk mångfald, vilket går emot miljömål och hållbarhetsmål rörande naturmiljö och vattenmiljö. Kompensationsutredning återstår att genomföra fullt ut, liksom att ta fram en kompensationsplan och en skötselplan. Planen bedöms inte medverka till uppfyllandet av målen ”Ett rikt odlingslandskap” och ”Hållbar livsmedelsproduktion och motståndskraftiga jordbruksmetoder” eftersom det blir en permanent förlust av jordbruksmark.

Det rekommenderas utföras en miljösäkring i genomförandet av planen och tas fram en långsiktig skötselplan för naturområdena inom planområdet. Dessa bör ha extra fokus på ängs-betesmarken och vattenmiljöer, så att den ekologiska kompensationen av naturvärden och biotoper kan säkerställas.

Sammantaget bedöms detaljplaneförslaget medföra både negativa och positiva konsekvenser för miljön. De negativa konsekvenserna som bedöms bli mest påtagliga är ianspråktagandet av jordbruksmark samt den kvarstående påverkan på biotoper och naturvärden. Planen bedöms kunna innebära positiva konsekvenser för klimatet på lång sikt beroende på framtida etablerade verksamheter, med tanke på skapade nya förutsättningar för en minskad användning av fossila bränslen och med det reducerade växthusgasutsläpp.

De miljöanpassningar av planen som vidtagits, tillsammans med föreslagen kompensation och beskrivna skyddsåtgärder, kan minska planens negativa påverkan om dessa säkerställs och följs upp under planens genomförande och långsiktigt.

Föreslagna kompensationsåtgärder enligt miljökonsekvensbeskrivning

Syftet med miljöbedömningen och tillhörande samrådsprocess är att projektets miljöpåverkan successivt ska minskas genom planering och förebyggande åtgärder redan i planeringsfasen. Den miljöpåverkan som trots den beskrivna arbetsprocessen finns kvar kommer i möjligaste mån att kompenseras. Miljöanpassningsprocessen, kompensationsåtgärder och kvarstående miljökonsekvenser redovisas i MKB:n. Det har i miljöbedömningsprocessen gjorts en uppdelning av miljöanpassning, skyddsåtgärder och försiktighetsmått och kompensation.

Avsnittet om miljöanpassning hör i MKB:n till planförslaget och där beskrivs åtgärder, för att undvika och/eller minimera miljöpåverkan, som blivit fastställda i planhandlingarna. Beskrivningen av miljökonsekvenser utgår ifrån att miljöanpassningen är utförd och är en bedömning av planens påverkan under förutsättning att dessa anpassningsåtgärder genomförs. Bedömningen av miljökonsekvenser tar däremot inte hänsyn till skyddsåtgärder, försiktighetsmått eller kompensationsåtgärder.

När det gäller skyddsåtgärder och försiktighetsmått är dessa inte säkrade i planen i och med att de inte finns fastställda i planhandlingarna. De har dock diskuterats och delvis vävt in under miljöbedömningsprocessen. Beskrivna skyddsåtgärder och försiktighetsmått är rekommendationer som utöver genomförda miljöanpassningsåtgärder kan minska miljöpåverkan.

Slutligen föreslås kompensationsåtgärder, både inom planområdet och utanför, dessa är liksom skyddsåtgärder inte fastställda eller beslutade. Föreslagen kompensation har utretts och diskuterats under miljöbedömningens gång och är rekommendationer för att utjäma eller ersätta värden som går förlorade genom detaljplanens genomförande. Kompensationen av planens miljöpåverkan kan skapa möjligheter för att bibehålla motsvarande värden, men den innebär inte en minskning av påverkan på befintliga värden.

Omfattning och typ av skyddsåtgärder, försiktighetsmått och skyddsåtgärder kommer att beslutas i samband med dispensprövningar och övriga prövningsprocesser inom genomförandet av planen.

Kompensation artskydd

Föreslagna kompensationsåtgärder är i första hand kopplade till artskyddet och utgör en väsentlig del av miljöanpassningen för att det ska kunna skapas en funktionell grönblå struktur genom planområdet i nordsydlig och västostlig riktning i syfte att i första hand minska påverkan på större vattensalamander som antas förekomma i området. Kompensationen inom planområdet behöver därför genomföras i samband med den första exploateringsstapen.

Utifrån att området hyser en artrik fladdermusfauna är det viktigt att planera för att bevara/utveckla värden för fladdermöss. Åtgärder av det slaget skulle

kunna kompensera för eventuella skador som uppstår i samband med exploatering. Exempelvis kan det studeras hur området är sammanlänkat med omgivande miljöer (ta fram habitatnätverk för fladdermöss) eller att studera möjligheten att bevara/skapa stråk som kan undantas för belysning. Grönstråket kan förstärkas med gynnsamma inslag för fladdermöss, som hålträd/strukturer i träd, frostfria utrymmen (övervintringsplatser), buskskikt samt bryn och trädrader för att skapa vindskyddade områden.

Det planeras för att skapa ett sammanhängande stråk av diken och mindre dammar genom ett öppet vägdike längs lokalgatan, ett huvudsakligen öppet dike i ledningsgatan och ett öppet dike i den östra kanten av planen samt genom att anlägga tre nya mindre dammar, två i det mittersta grönstråket och en i den östra naturmarken inom planen. De öppna dikena och mindre dammarna kompenserar för kulverteringen av befintliga diken inom planområdet. Det planeras även för att utföra förstärkningsåtgärder för den befintliga dammen vid Sättertorp, i mitten av planområdet. Det öppna diket som föreslås i dagvattenutredningen, vilket passerar den östra naturområdet, kommer att anslutas till den nya dammen i nämnda naturområde. Varje mindre damm kommer att behöva vara cirka 300-500 kvm till ytan och avståndet mellan dammarna max 300 meter så att spridning av exempelvis större vattensalamander mellan småvatten möjliggörs. Grundare vattensamlingar är även gynnsamma för fladdermöss.

Dammarna som anläggs kommer att kunna fungera som lekvatten för groddjur, för att på så vis kompensera för förlorade habitat inom de exploaterade ytorna i planförslaget. Detta är en åtgärd för att möjliggöra och stärka områdets förmåga att fungera som ett habitat för utsatta arter, såsom större vattensalamander. Det kommer även skapas förutsättningar för säkra groddjurspassager under lokalgatorna i planen genom trummor med både en vattendel och en landdel där olika groddjur kan passera. Det bedöms redan i dagsläget finnas förutsättningar för att groddjuren ska kunna ta sig från dammen väster om planområdet och över den befintliga banvallen. Sedan kommer de inom planområdet kunna röra sig från banvallen ned till det öppna diket som går längs med ledningsgatan. Dessa åtgärder skapar tillsammans en grönblå infrastruktur i området som ska gynna groddjuren.

Kompensation biotopskydd

Omfattning och typ av kompensation kopplad till dispensprövningar avseende biotopskyddade områden kommer att beslutas i samråd med Länsstyrelsen för de objekt som berörs, se genomförd naturvärdesinventering. Ytor för kompensationsåtgärder erbjuds i det grönstråk som finns centralt i planområdet och omfattar ungefär 18 hektar.

För utförligare redogörelse, se bilaga *Miljökonsekvensbeskrivning, Törsjö*.

Natur

Mark och vegetation

Stora delar av planområdet kommer att hårdgöras. Ett sätt att mildra effekten av de stora ytorna men även för att få ett grönt samband i nordsydlig riktning samt även för att minska konsekvenser för den befintliga gården Mosjö-Sättertorp 1:4 föreslås att ett grönt sammanhängande stråk bevaras centralt i planområdet.

Stråket och betesmarken regleras genom markanvändningen Natur och ska i huvudsak användas för de kompensationsåtgärder som föreslås i miljökonsekvensbeskrivningen.

Syftet med stråket är bland annat att behålla en grön infrastruktur som underlättar spridningsförmågan för arter genom att länka samman de norra och södra delarna av planområdet. Stråket kommer bland annat innehålla öppna dagvattendiken, gång- och cykelväg samt en stor damm för flödeshantering och dagvattenhantering. I grönstråkets södra del sparas björkallén (*allé*) som omfattas av biotopskydd. Vidare ska stråket och naturområdena även användas för att anlägga dammar som erbjuder skydd och födosökmöjligheter för olika arter.

De norra delarna av grönstråket kommer karaktäriseras av en småskalig struktur med en del äldre bevarade byggnader samt det befintliga landskapet som berg i dagen och uppvuxen vegetation. Den utpekade betesmarken längs riksväg 51 ingår som en del i stråket. Det gröna stråket kan till viss del även fungera som en visuell ridå som delar av planområdet i två mindre delar.

Miljö kvalitetsnormer för utomhusluft

Miljö kvalitetsnormer är ett juridiskt bindande styrmedel enligt miljöbalkens femte kapitel. Miljö kvalitetsnormerna är till för att komma till rätta med miljö påverkan från diffusa utsläppskällor som t.ex. trafik och jordbruk.

I dagsläget finns inga kända industriområden i Örebro kommun där miljö kvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Anledningen är att de områden där miljö kvalitetsnormer för luft överskrids präglas av höga trafikvolymerna i relativt slutna gaturum. Ingen risk bedöms föreligga för att miljö kvalitetsnormer för utomhusluft ska överskridas i planområdet, då det rör sig om öppen bebyggelse.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Recipient för avrinningen från aktuell detaljplan är Täljeån.

Täljeån har enligt VISS (2020) miljöproblem med avseende på övergödning, miljögifter och morfologiska förändringar och kontinuitet. Täljeåns ekologiska status uppgår till måttlig och ån uppnår ej god kemisk status. Det anges i VISS

att vattenförekomsten påverkas betydande av punktkällor som förorenade områden samt av diffusa källor såsom transport och infrastruktur, urban markanvändning och jordbruk. Täljeån ska senast 2027 ha uppnått god ekologisk status samt god kemisk status enligt miljö kvalitetsnormer.

Miljö kvalitetsnormer är bestämmelser om lägsta godtagbara miljö kvaliteten avseende luft, buller och i våra vattenförekomster. Normerna anger nivåer för störningar i miljön eller föroreningsnivåer. Det finns både gränsvärdesnormer och riktvärdesnormer.

Som en del i den strategiska miljöbedömningen har Structor Miljöteknik Ab schablonmässigt beräknat föroreningshalter för den planerade exploateringen. Av beräkningen framgår att de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen kan antas medföra en reningseffekt av fosfor på 67%, kväve på 55% och en rening av kvicksilver på 65%. I och med den stora andelen jordbruksmark inom planområdet är den beräknade föroreningsbelastningen samt mängden fosfor som släpps ut innan exploatering större än den som uppstår efter exploatering med tillkopplad rening. Även utsläppet av kväve minskar jämfört med dagens belastning. Således innebär planens genomförande en förbättring avseende mängden näringsämnen som tillförs recipienten och underlättar därmed uppfyllandet av miljö kvalitetsnormerna gällande dessa ämnen.

Med tillkopplad rening kommer föroreningsbelastningen vara mindre efter exploatering jämfört med innan avseende alla beräknade ämnen utom kvicksilver, Hg och kadmium, Cd. Föroreningshalten av kvicksilver ökar från 0,0050 µg/l till 0,0066 µg/l och den totala föroreningsbelastningen av kvicksilver som släpps ut från planområdet efter exploatering ökar till 0,0028 kg/år jämfört med 0,0012 kg/år innan exploatering. Gällande kadmium ökar föroreningshalten från 0,1 µg/l till 0,13 µg/l och den totala föroreningsbelastningen till 0,055 kg/år jämfört med 0,024 kg/år. Föroreningsmängder på 0,0028 kg kvicksilver/år samt 0,055 kg kadmium/år bedöms dock utgöra relativt små utsläppsmängder med tanke på områdets storlek.

Sammanfattningsvis bedöms planens genomförande inte försämra möjligheten att uppfylla gällande miljö kvalitetsnormer för recipienten om föreslagen utformning av dagvattenlösning och reningsanordning tillämpas och dess funktion regelbundet kontrolleras. Detaljplaneförslaget bedöms inte heller leda till någon ökad översvämningrisk eller negativa konsekvenser för berörda markavvattningsföretag.

Motivering till planläggning på jordbruksmark

Den fysiska planeringen i kommunen utgår i stor utsträckning från önskemål om utveckling av allmänna intressen bebyggelse, näringsliv och infrastruktur. Olika intressen vägs samman för bedömning varav jordbrukets intressen är ett.

Att utreda och värdera jordbruksmark vid arbetet med kommunal samhällsplanering är mycket aktuellt på grund av de svenska målen om en ökad självförsörjningsgrad av livsmedel och Agenda 2030. Många av målen i Agenda 2030 har nära eller direkt koppling till jordbruk och livsmedel för att säkerställa en hållbar utveckling. Stora delar av Sveriges livsmedel är importerade vilket innebär ett beroende av andra länder.

Exploaterad areal i Sverige ökar och under perioden 2011–2015 exploaterades ca 3 000 ha jordbruksmark. Främsta orsaken var för att bygga bostäder. Den största exploateringsgraden och arealen är i södra Sverige och runt större expansiva städer som är placerade i slättbygderna. Detta är problematiskt för hela Sverige eftersom en stor del av vår livsmedelsförsörjning kommer från dessa områden. Mark som exploaterats är oåterkallelig och kan inte användas för livsmedelsproduktion.

Region Örebro län har tagit fram *Handlingsplan för livsmedelskedjan i Örebro län 2018–2023 – hållbar tillväxt och utveckling i hela livsmedelssektorn*. Handlingsplanen pekar ut en riktning och målsättningar som ska bidra till en ökad produktion och konsumtion av regionala livsmedel samt en hållbar och stark livsmedelskedja i Örebro län. Utgångspunkten i det regionala arbetet är den nationella livsmedelsstrategin. Det övergripande målet med den är en ökad svensk livsmedelsproduktion, tillväxt i hela landet, en ökad självförsörjningsgrad och minskad sårbarhet i livsmedelskedjan samtidigt som relevanta miljömål uppnås.

Region Örebro län även tagit fram *En attraktiv och pulserande region för alla - Örebro läns regionala utvecklingsstrategi 2022–2030*. I utvecklingsstrategin anges att ett effektmål för 2030 är att öka produktionen inom areella näringar. En indikator för detta är att den totala total areal jordbruksmark i Örebro län ska *bevaras*. I dokumentet lyfts ianspråktagandet av jordbruksmark dock som en särskild målkonflikt enligt följande:

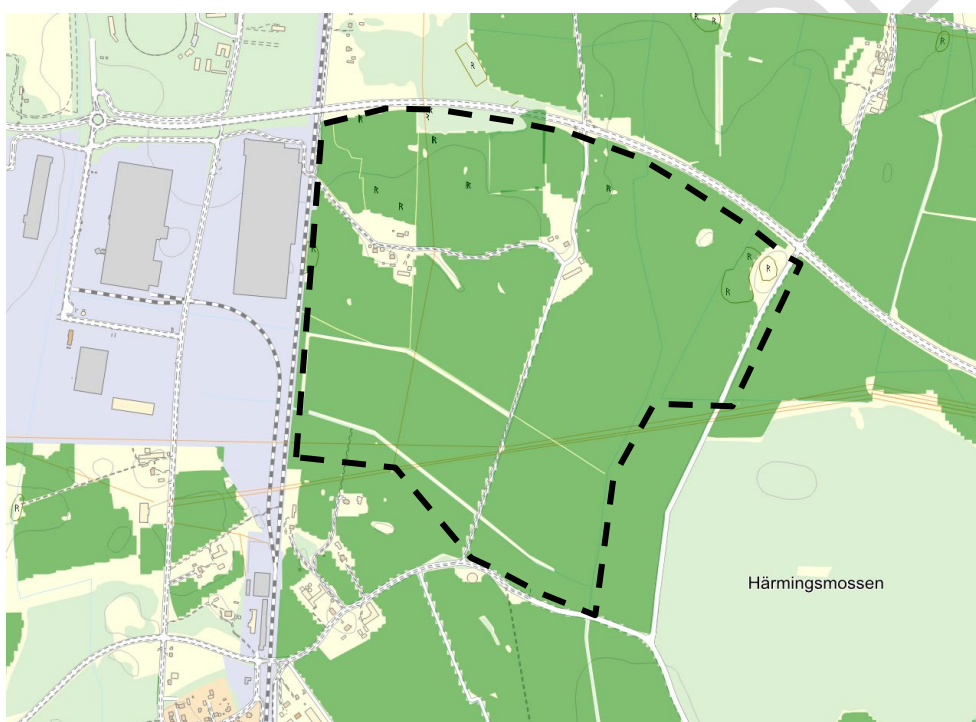
Många mål, strategiska inriktningar och önskvärda lägen i den regionala utvecklingsstrategin hänger ibop och gynnas av att framsteg görs inom andra områden. Men det finns också rena målkonflikter. En av målkonflikterna handlar om ekonomisk tillväxt och jordens resurser. Förväntningarna på ekonomisk tillväxt är djupt rotade i vårt samhälle. Samtidigt medför en ständigt ökande konsumtion och produktion ett ökat tryck på jordens resurser. En annan målkonflikt handlar om markanvändning. Speciellt handlar det om bevarande av jordbruksmark kontra exploatering, eller skogsbruk kontra klimatanpassning och biologisk mångfald. Genom att synliggöra lösningar och lyfta fram målkonflikter kan vi hitta nya vägar där utveckling blir möjlig. Därför är det viktigt att vi löpande i genomförandet av den regionala utvecklingsstrategin kommer överens om hur vi hanterar och minimerar målkonflikter.

Nedan redovisas de *avvägningar* – mellan allmänna och enskilda intressen - som gjorts och varför det trots ovanstående är motiverat att ta jordbruksmarken i

anspråk för att möjliggöra en kombiterminal i Örebro.

Är jordbruksmarken brukningsvärd?

Brukningsvärd jordbruksmark avser mark som med hänsyn till läge, beskaffenhet och övriga förutsättningar är lämpad för jordbruksproduktion (prop 1985/86:3 s.158). Planområdet ligger i ett utpräglat jordbrukslandskap med stora sammanhängande arealer som medger ett storskaligt och rationellt jordbruk. Marken inom planområdet betraktas som åkermark och bedöms därmed som brukningsvärd. Örebro kommun har tagit fram ett GIS-skikt som baseras på marktäckesdata som omfattar jordbruksmark. Skiktet baseras på arealer som någon gång erhållit jordbruksstöd/arealersättning och det framgår att större delen av planområdet finns med i kartsiktet. Se bifogad utsnitt från kartan nedan.



GIS-skiktet från Örebro kommuns intranätskarta där de mörkare gröna ytorna visar områden som klassas som brukningsvärd jordbruksmark inom planområdet.

Jordbruksmark varierar i kvalitet. År 1971 genomförde Lantbruksstyrelsen en klassning av Sveriges åkermarker. Åkrarna klassades in på en tiogradig skala avseende deras ekonomiska avkastningsvärde. Tanken med graderingen var att den skulle vägleda kommunerna i avvägningen mellan användningen av marken för jordbruk och andra samhällsintressen. I graderingen beskriver man de bästa jordarna, de med bäst förutsättningar för en hög ekonomisk avkastning som klass 10 jordar. Området ligger i ett utpräglat jordbrukslandskap med stora sammanhängande arealer som medger ett storskaligt och rationellt jordbruk. Aktuell jordbruksmark bedömdes som klass 4 på den tiogradiga skalan. Denna klassning anses dock numera vara förlegad

och inaktuell. Enligt markägaren blir dessutom vatten ofta ståendes på stora delar av området vilket försvårar och även minskar betydelsen för livsmedelsproduktion. Mycket stående vatten hindrar rotutvecklingen då det krävs tillgång till luft för en fungerande rotutveckling och näringsupptag. En fungerande markavvattning resulterar i en god markstruktur som i sin tur gynnar växtligheten och markens produktionsförmåga.

Är föreslagen markanvändning ett väsentligt samhällsintresse?

För att en exploatering av brukningsvärd jordbruksmark ska vara tillåten krävs att åtgärden utgör ett väsentligt samhällsintresse och endast då finns möjligheten till avsteg från bestämmelsen i 3 kap. 4 § andra stycket Miljöbalken.

I den Regionala utvecklingsstrategin framgår att planområdet ligger i ett stråk som har högst prioritet för Örebroregionens näringsliv samt att det ligger inom en viktig nod för godstransporter. Tillsammans bedöms dessa som avgörande för att åstadkomma effektiva transportkedjor såväl nationellt som internationellt.

Översiktsplanering har en central roll i arbetet mot ett mer hållbart samhälle. I avvägningen mellan olika allmänna intressen ska den mest miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbara utvecklingen vara styrande. I översiktsplanen har avvägningar gjorts mellan de allmänna intressena utifrån ett hållbarhetsperspektiv. Graden av hållbarhet i den bebyggda miljön beror till stor del på hur olika funktioner som t.ex. bostäder, grönområden och infrastruktur förhåller sig till varandra.

En markanvändning som svarar mot en långsiktigt hållbar utveckling regleras övergripande för Örebro kommun i översiktsplanen. Det görs dels genom geografiskt utpekade ytor i markanvändningskartan dels genom ställningstaganden i textkapitlen som strategiskt och långsiktigt ska styra den fysiska planeringen. Övervägandena i översiktsplanen har sin utgångspunkt i kap. 2 plan- och bygglagen och relevanta nationella mål.

Nedan beskrivs ett par kategorier av markanvändning som utifrån Örebro kommuns perspektiv bör räknas som ett väsentligt samhällsintresse.

- Geografiskt utpekade ytorna för verksamhetsområde i översiktsplanen samt ställningstaganden i kapitlet *Näringsliv*. Dessa visar bland annat nya områden för verksamheter som bör ha ett visst avstånd till bostäder och inte sällan beroende av specifik lokaliseringsförutsättning som t.ex. järnväg. Dessa utpekade ytor är viktiga för arbetsplatsförsörjning och lokalisering av arbetsplatser i relativ närheten till bostäder som skapar möjlighet att utnyttja befintliga lokaliseringsförutsättningar som t.ex. flygplats, större vägsträckningar och järnväg vilket sammantaget bidrar till en hållbar stads- och

tätortsstruktur.

- Geografiskt utpekade ytor (Stadsbygd, blandstad och Stadsbygd, arbetsplatser) och ställningstaganden i kapitlet *Örebro stad, Mindre tätorter och landsbygd, Bostäder och Näringsliv*. Dessa platser kan t.ex. användas för nya stadsdelar, större kompletteringar i staden eller annan tätort för bostadsnära arbetsplatser och service. De utpekade ytorna är viktiga eftersom kommunen har ett bostadsförsörjningsansvar och det är även av betydelse att möjliggöra företagsetableringar och tillkomst av service. Tillsammans bidrar de till en hållbar stads- och tätortsstruktur.

Eftersom struktur till stor del består av relationer och samband är infrastrukturen i form av vägar och järnvägar viktiga funktioner. En ändamålsenlig struktur ger till exempel förutsättningar för att bebyggelse och anläggningar lokaliseras så att transportbehov minimeras.

Den mark som i översiktsplanen har pekats ut som verksamhetsområden och näringslivsutveckling ska bidra till ökad sysselsättning och utbyte av varor och tjänster i samhället. I Örebro handlar det om att bygga vidare på det logistiknav som redan idag är väl etablerat. Kluster av denna typ av verksamheter har även stora miljömässiga vinster. I kommunens översiktsplan framgår det vidare att företag ska lokaliseras på ett sätt som minimerar behovet av transporter av material och människor.

I Örebro kommuns översiktsplan framgår även att kommunen ska erbjuda ett varierat utbud av lokaliseringsmöjligheter för olika näringslivsbehov. Ytkrävande verksamheter ska lokaliseras längre ut i staden, med närhet till viktig transportinfrastruktur. I Törsjö verksamhetsområde ska företag längs med järnvägen ha möjlighet till järnvägsanslutning både väster och öster om järnvägen. Dessa delar ska användas av verksamheter som behöver godstransporter på järnväg. Planområdet har god tillgänglighet till riksväg 51 och till E20 vilket underlättar omlastning.

Med hänsyn till klimatet bör ännu större del av godstransporterna föras över till järnväg. Sett ur ett energianvändningsperspektiv och utsläpp av partiklar är spårbundna transporter ett bättre alternativ än vägtransporter, både för personer och gods. Som exempel kan nämnas att sex tågset kan ersätta ca 345 lastbilar vilket reducerar koldioxidutsläpp och energianvändning på ett betydligt sätt.

En rad olika nationella och internationella strategidokument pekar på fördelarna med spårbunden godstrafik. Den nationella godstransportstrategin tar sikte på de transportpolitiska målen och att skapa goda förutsättningar för näringslivet. Inriktningen är att flytta över transporter från väg till järnväg och sjöfart för att främja ett mer hållbart transportsystem.

EU:s Vitbok om framtida transportpolitik (*Fakta-PM om EU-förslag 2010/11:FPM103 KOM(2011) 144*) drar upp riktlinjerna för ett framtida enhetligt europeiskt transportområde. Vitboken ger en övergripande syn på utvecklingen inom transportsektorn samt kommande utmaningar och de handlingsinitiativ som måste övervägas. Kommissionens vision om framtida transporter i ett perspektiv till år 2050 presenteras. I vitboken framgår bland annat att 30 % av vägtransporterna över 300 km fram till 2030 bör flyttas över till andra transportmedel, och mer än 50 % fram till 2050.

En indirekt konsekvens av detaljplanen är att den även möjliggör en flytt av CV-området som idag ligger centralt i Örebro vilket skulle kunna bereda plats för fler och samhällsviktiga bostäder. Att bygga bostäder på platser som i dagsläget är centrala verksamhetsområden bör klassas som ett väsentligt samhällsintresse, då det som tillskapas gynnar ett stort antal människor och som kan vara en del i en långsiktigt hållbar utveckling.

Örebro kommun bedömer sammantaget utifrån ovan att detaljplanens syfte att planlägga för järnvägsanslutet verksamhetsområde bör betraktas som ett väsentligt samhällsintresse.

Lokaliseringsalternativ

Örebro kommun fungerar som en regional motor för etableringar och är oftast mottagare av förfrågningar för ytkrävande verksamhetsetableringar. Det finns en stor efterfrågan på verksamhetsmark. Efterfrågan på verksamhetsmark med koppling till järnväg bedöms som ökande på lång sikt och förslaget till detaljplan ska därför ses som ett regionalt bidrag till att övergå till hållbara transporter. För att minska fossila utsläpp krävs förflyttningar av gods från väg till järnväg. För att gå från ord till handling krävs platser intill de större regionstäderna där godset växlas av och lossas för att sedan tas vidare in till städerna och slutkonsumenterna.

I CV-området i centrala Örebro finns idag tre olika företag som är i behov av en järnvägsanslutning. Eftersom området är centralt beläget vill markägaren Jernhusen omvandla områdets användningsområde från industriverksamhet till bostadsändamål. Regionen eftersträvar att dessa tre företag även i fortsättning ska ha kvar sin verksamhet inom Örebro län. På uppdrag av Region Örebro län, tillsammans med de aktuella kommunerna och Jernhusen, har därför Sweco tagit fram förstudien *Nya etableringsplatser för järnvägsföretag i Region Örebro län, 2018-11-30* med syfte att hitta en lämplig plats för omlokalisering av järnvägsföretagen i CV-området. Syftet med förstudien är att bland annat att utreda möjliga etableringslägen i Lindesbergs, Örebro, Kumla, Hallsbergs och Laxå kommuner. Sweco har utvärderat platserna ur en rad olika parametrar som t.ex. ytbehov, utvecklingspotential, kostnader för järnvägsanslutning och avstånd från centrala Örebro samt planberedskap. Förstudien tar inte någon hänsyn till om platserna berör jordbruksmark men flera av de lokaliseringsalternativ som presenteras berör brukningsvärd

åkermark.

Sammanställning visar att det finns goda möjligheter för järnvägsföretagen på CV-området att etablera sig på andra platser inom regionen och att samtliga deltagande kommuner är positiva till att få någon eller alla företagen till sin kommun. Förstudien pekar på både för- och nackdelar med samtliga områden och eftersom det är kommersiella aktörer som ska omlokaliseras är det dessa som i slutändan avgör vilken plats som passar deras verksamheter bäst. Eftersom Örebro kommun är intresserade av att verksamheterna kan vara kvar i Örebro kommun är bedömningen att arbetet med denna detaljplan är en viktig del i att möjliggöra omlokalisering inom kommunen.

En kombiterminal är en terminal där gods byter transportsätt i form av lastbärare. Dagens godståg kan lasta upp till 38 trailers alternativt containers. Efter lossning tas godset om hand och lastas om i intilliggande byggnader för att sedan distribueras vidare till slutdestinationerna alternativt lagerhållas i väntan på vidaretransport. För att kunna hantera detta krävs en viss volym på området.

Sett ur ett regionalt perspektiv innebär en kombiterminal i Örebro minskade kostnader för s.k. last-mile då området ligger nära flygplatsen och Örebro tätort med ett stort antal slutdestinationer i form av lager, försäljning och slutkonsumenter. I sammanhanget ska även tilläggas att Örebro flygplats är en s.k. *Code 4E* flygplats som innebär att den är godkänd och kapabel att ta världens största flygplan. Det är den sista milen som kostar mest i vid transport. Närheten till Örebro flygplats, riksväg 51 samt även närheten till centrala Örebro minskar dessa kostnader samt i framtiden även möjliggör användning av elektrifierade fordon för slutdistribution. Den stora kostnaden i transportkedjan uppkommer när lastbärarna bryts och ska transporteras vidare åt olika håll för att nå slutkonsumenten. För att minska kostnaden och klimatavtrycket är det till fördel att ha koncentrerade områden för samlastning vilket ökar fyllnadsgraden på transporterna. Fjärrgodsbilarna lämnar godset vid samlastningscentralen och sedan transporteras godset ut med elfordon den slutliga sträckan till slutkonsumenterna.

Utifrån detaljplanens syfte att möjliggöra järnvägsanslutna verksamheter finns det inom Örebro kommun två tänkbara områden. De alternativ som nedan anges ligger i nära anslutna till järnvägen och är utpekade i Örebro kommuns översiktsplan. Översiktsplanen redovisar ett antal möjliga kompletteringsytor för verksamhetsområden i anslutning till större trafikleder, dock är det endast två områden som har anslutningsmöjligheter till järnväg. De alternativa platserna utreds även i den ovan nämnda förstudien *Nya etableringsplatser för järnvägsföretag i Region Örebro län, 2018-11-30*.

De aktuella platserna har valts ut för sitt läge i direkt anslutning till järnvägen, vilket har bedömts som den enskilt viktigaste faktorn då detaljplanens syfte är att möjliggöra för ett nytt verksamhetsområde som i huvudsak tillåter

järnvägsanknuten verksamhet. Utöver kravet på direkt anslutning till järnvägen har följande krav identifierats:

- Möjlighet att bygga en minst 650 meter lång perrong för kombiterminal.
- Landsvägsanslutning för in- och utleveranser.
- Tillräckligt stora ytor som möjliggör en kombiterminal och omlokalisering av CV med tillhörande utlastning och lagerhållning.



Schematiskt utritade lokaliseringsalternativ för detaljplanen utifrån lägen som är utpekade för verksamheter med behov av järnvägsanslutning i Örebro kommuns översiktsplan.

Törsjö västra
Storlek: 50 ha.

Fördelar

- Ligger precis intill stambanan.
- Det finns en privat oelektrifierad spåranslutning till området vilket innebär att tåg kan växlas av direkt in i området utan någon extra spårdragning.
- Det finns befintlig infrastruktur i form av el, vatten och bredband.
- Närhet till Örebro flygplats. Örebro är Sveriges fjärde största fraktflygplats och en kombiterminal i närhet av flygplatsen öppnar upp möjligheten för en symbios.
- Bryter inte upp det storskaliga jordbrukslandskapet vilket medför att mindre areal jordbruksmark ianspråkats.

- Avstånd till busshållplats är ca 500 meter.

Begränsningar

- Mängden mark är begränsad och större delen av den västra sidan är i princip redan exploaterad och bebyggd. (Ortofotot ovan är från 2019 och fler ytor är bebyggda.)
- Yta saknas för att bygga en tillräckligt stor perrong.
- Exploaterings- och utvecklingsmöjligheterna är obefintliga.
- Direktkoppling till riksväg 51 är inte möjlig.
- Området utgörs till stor del av jordbruksmark.

Törsjö östra (föreslaget planområde)

Storlek: 110 ha.

Fördelar

- Den östra sidan av järnvägen är i Örebros översiktsplan är markerat som ett logistikområde avsett specifikt för verksamheter med behov av järnvägsanslutning.
- Ligger precis intill nuvarande stambana med tillräckligt stor yta för perrong.
- Planområdet ligger mycket bra strategiskt för en kombiterminal och ytorna i planområdet är tillräckligt stora för att kunna hantera godsflödena på ett smidigt och rationellt sätt.
- Området ligger strategiskt avseende vägsanslutningen till riksväg 51. Områdets utformning är genomtänkt för att bygga högt och tätt för att hushålla med marken.
- Tillräckligt mängd ledig mark finns för nyetableringar av en kombiterminal men även för att möjliggöra för fler företag samt en flytt av verksamheter från CV och Holmen.
- Närhet till Örebro flygplats. Örebro är Sveriges fjärde största fraktflygplats och en kombiterminal i närhet av flygplatsen öppnar upp möjligheten för en symbios.

Begränsningar

- Det finns inte någon spåranslutning till området.
- Närmsta busshållplats ligger ca 2,5 km från planområdet.
- Området utgörs av jordbruksmark.

Val av lokalisering och planområde

Planområdet och det redan befintliga logistikområdet på den västra sidan kompletterar logistik- och terminalstrukturen i Örebro och stärker Örebro som regionens motor. Utifrån de alternativen som lyft enligt ovan bedöms planområdet – *Törsjö östra* vara det område som i dagsläget är lämpligast och mest framkomligt för att säkerställa byggnation, utbyggnad och expansion utifrån detaljplanens syfte.

Ianspråktagandet av området medför inte någon fragmentering eller att jordbruksmarken delas upp i mindre ytor så att brukning samt åtkomst försvåras till restområden och intilliggande jordbruksmark. Detaljplanområdet och jordbruksmarken omgärdas idag av trafikerade vägar i norr och öster samt järnväg i väster. I dessa väderstreck bedöms inga sidoeffekter uppstå av ianspråktagandet eftersom de befintliga förhållandena redan idag innebär en viss avgränsning. I den sydöstra delen av planområdet kan en viss sidoeffekt uppstå då jordbruksmark skärs av och reduceras något vilket i viss mån minskar möjligheten till rationellt jordbruk. Planförslaget som helt bedöms dock inte bidra till en olämplig ägosplittring.

Med utgångspunkt från dessa förutsättningar vad beträffar tillgången på jämförbara realistiska alternativ till lokalisering av planförslagets verksamhetssammansättning görs bedömningen att inga andra godtagbara platser finns med dessa förutsättningar i Örebro kommun. Området är det som sammanfattningsvis bedöms som mest lämpat för detaljpaneläggning, trots de negativa konsekvenserna för möjligheterna till livsmedelsproduktion som uppstår vid planens genomförande. Planförslaget möjliggör nya arbetsplatser men skapar även förutsättningar att behålla arbetskraften i kommunen och är även viktig för utvecklingen av företag med nationellt intresse samt för en hållbar stadsutveckling i centrala Örebro.

Landskap

De östra delarna av planområdet, gården Sättertorp med kulturvärden samt de omgivande jordbrukslandskapet påverkas i hög grad genom detaljplanen och den bebyggelse som föreslås i detaljplanen. Påverkan sker främst utifrån att bebyggelsens skala kommer att medföra en visuell och upplevelsemässig kontrast till det omgivande jordbrukslandskapet.

För att minimera påverkan på omgivningen och landskapet har planförslaget anpassats enligt nedan.

- Gården Sättertorp, med höga kulturvärden och rumsliga värden bibehålls i planområdets mitt och en buffert mellan ny bebyggelse och gården säkerställs.
- Genom etableringen försvinner det landskapsmässiga sammanhang som är en del av gårdens kulturvärde. Gårdsbebyggelsen i sig, samt omgivande grönstruktur, bedöms dock alltjämt ha betydelse i ett nytt omgivande sammanhang. Gården föreslås bli en del av ett grönstråk där själva gårdsbyggnaden, allé mot söder, omgivande vegetation m.m. kan utgöra ett grönt stråk i planområdets mitt. Den uppvuxen trädvegetation kan också fungera som en visuell ridå mellan planerad etablering och bebyggelse i området. Betydande natur- och kulturvärden med egenvärde kan därmed bibehållas även om sammanhanget bryts.

- Etableringen mot öster medför en visuell påverkan på omgivande jordbrukslandskap. En målsättning är därför att så långt som möjligt minska kontrasten mellan tillkommande bebyggelse och jordbrukslandskapet. Förslaget har därför tagit fasta på att bibehålla samt tillskapa vegetation mot nordöst för att åstadkomma en mindre skarp kontrast.
- Då landskapet bedöms som mer tåligt för etablering i den västra delen av planområdet föreslås att bebyggelsen främst koncentreras mot järnvägen samt mot vägbanken i nordväst. Här bedöms även den mer trafikintensiva etableringen vara lämplig. De högre byggnaderna föreslås därför i anslutning till järnvägen.

Bebyggelse

Ett större allmänt miljöfokus förväntas framgent att driva järnvägstransporternas andel i den totala logistikmixen. Det kommer i framtiden ställas krav på bättre tillgång till kombiterminaler där last kan flyttas mellan räls och järnväg till lastbil och funktionellt vägnät. Syftet med en kombiterminal är att flytta gods från ett transportmedel till ett annat. För att kunna ta emot större järnvägsleveranser och mellanlagra all gods innan samdistribution och vidareleverans krävs funktionella logistikbyggnader i kombiterminalens närhet.

Inom logistikområdet finns därför en mängd varierande byggnader med skilda typer av hyresgäster som nyttjar kombiterminalen i olika utsträckning. Gods som tas emot vid kombiterminalen lagras under kortare tid för att distribueras vidare. Större logistiklager kan med fördel kompletteras med lokala distributionsterminaler.

Gestaltning

Från riksväg 51 och järnvägen är området välexponerat, vilket ställer krav på utformningen av tillkommande bebyggelse. 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 t.ex. 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.

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 en 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 t.ex. 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. Grönska 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 plantera runt tillkommande bebyggelse.

Bebyggelsens utformning regleras genom en bestämmelse som anger att *byggnaders utformning, färgsättning och materialval ska utformas med hänsyn till det intilliggande landskapet och befintlig bebyggelse utanför planområdet* (fi).

Två exempel på god gestaltning av verksamhetsbyggnader är t.ex. *Royal Tichelaar Factory*, Makkum i Nederländerna, ritad av Monadnock Architects och trädbyggnaden *Ilogistics Center*, Fischamend i Österrike som Poppe-Prehal Arkitekten har ritat.



Royal Tichelaar Factory, Makkum i Nederländerna, ritad av Monadnock Architects, källa: Monadnock Architects.



Trädbyggnaden Ilogistics Center, Fischamend i Österrike ritad av Poppe-Prehal Architekten.

Placering och utförande

Detaljplanen medger industriändmål specificerat till järnvägsanknutna verksamheter i form av kombiterminal (J₁). Detaljplanen medger även ytor för

lager- och logistikverksamhet (Z_1), kontor (K_1) och järnvägsändamål (T_1). Syftet med sistnämnda användning är att säkerställa och möjliggöra spårdragning inom området. Bilvägar regleras genom en bestämmelse om gata (GATA).

Industriändamålet är specificerat till järnvägsanknutna verksamheter i form av kombiterminal. Specificeringen innebär att enbart det som anges i bestämmelsen är tillåtet. Bestämmelsen innebär således att det inte är möjligt att t.ex. bedriva produktion eller annan verksamhet som kan vara störande för omgivningen.

Det finns inte några bostäder inom planområdet. Föreslagen markanvändning kan dock innebära störningar för de närliggande bostäderna sydväst om planområdet i form av buller från den föreslagna kombiterminalen samt tillkommande väg- och järnvägstrafik. Riktlinjer för vilka bullernivåer som kan tillåtas är reglerade genom annan lagstiftning och regleras därför inte genom detaljplanen utan hanteras i tillståndsansprocessen för tillkommande verksamheter.

På plankartan finns ett möjligt järnvägsspår illustrerat. Den framtagna riskbedömningen identifierar vissa risker som kopplat till tillkommande järnväg inom planområdet och föreslår riskreducerande åtgärder. Sannolikheten för att de risker som identifierats ska inträffa bedöms dock som låg. Om risker identifieras vid ett genomförande kan riskreducerande åtgärder vidtas enligt förslag i utredningen. För att minimera eventuella störningar och risker från den föreslagna kombiterminalen samt för att skapa möjlighet att genomföra skyddsåtgärder har plankartan försetts med ett område där en skyddsvall ska uppföras till en höjd av fyra meter (f_4) och är illustrerad på plankartan. Skyddsvallen ska uppföras längs hela planområdets sydvästra del och bedöms utgöra ett bra skydd för samtliga intilliggande bostadsfastigheter både avseende buller från spår och tillkommande verksamheter men även för urspårning. Hastigheten kommer vid denna punkt vara låg på max 20 km/h och trafiken kommer bestå av ellok som lämnar och hämtar godsvagnar i terminalbyggnaden. Bestämmelsen om skyddsvall är kombinerad med villkor för lov som anger att startbesked inte får ges för järnväg och järnvägsanknuten verksamhet förrän skyddsåtgärder utförts i enlighet med utformningsbestämmelsen (a_1).



Bilden visar en vision för hur området kan utformas med byggnader, vägar och dagvattendammar, källa: Jkab arkitekter.

Detaljplanen reglerar den största tillåtna byggnadsarean i procent av fastighetsområdet. Detaljplanen medger att fastighetsytan bebyggs till 50% av fastighetsytan. Utifrån rekommendationer i landskapsanlysens föreslås bebyggelsen i planområdets östra delar vara lägre och detaljplanen medger där en högsta nockhöjd på 20 meter. Närmast järnvägen där landskapet har bedömts som mer tåligt för högre etableringar medger detaljplanen en högsta nockhöjd på 30 meter. Nockhöjd innebär den högsta delen på byggnadens takkonstruktion, oavsett vilken typ av takkonstruktion som byggnaden har. Delar som sticker upp över taket som skorstenar och antenner räknas inte in.

Utifrån rekommendationer riskbedömningen får ny bebyggelse inte uppföras inom ett område på 30 meter från närmaste räl. På plankartan regleras detta genom prickmark. Området ger utrymme för räddningsinsatser om det skulle ske en olycka och möjliggör även en viss utveckling av järnvägsanläggningen.

Risakanalysen anger att det ska vara möjligt att utrymma bebyggelse på ett säkert sätt. Inom ett område på 90 meter räknat från närmaste räl har

detaljplanen därför en bestämmelse som anger att byggnader ska utformas med entréer/utgångar som är placerade bort från järnvägen (f_2). Vidare har detaljplanen en bestämmelse som anger att friskluftsintag ska riktas bort från järnvägen (f_3) vilket innebär att de t.ex. kan placeras på tak eller fasad som vetter bort från järnvägen. För att tydliggöra inom vilket avstånd från järnvägen åtgärderna behöver vidtas avgränsas ytan med en egenskapsgräns.

Längs riksvägen finns ett område på 30 meter som inte får bebyggas i enlighet med det byggnadsfria avståndet som är föreskrivet för vägen och som är beräknat från baksida dikesslännt. Området regleras genom prickmark.

Flyghinderanalys

En flyghinderanalys är framtagen av Luftfartsverket avseende Örebro flygplats med dess luftrum, in- och utflygningsprocedurer, CNS-utrustning samt hinderbegränsande områden, ärendenummer *Ä-2019-010636*, 2019-10-15. I rapporten framgår att föreslagen bebyggelse inte utgör något hinder för lufttrafiken i området.

Bostäder

De tre bostadshusen i planområdets västra del kommer vid ett genomförande att rivas.

Fri- och grönytor

I syfte att förbättra förutsättningarna för lokalt omhändertagande av dagvatten och motverka risken för översvämningar får endast 80 % av fastighetsytan vara hårdgjord (b_1). Med hårdgjord yta menas en yta som inte släpper igenom vatten, t ex bebyggda ytor och asfalterade ytor. För att minska andelen hårdgjord yta och förbättra genomsläppligheten kan asfaltsytor exempelvis ersättas med grus, gräsarmering eller plattor. Plattsättning kan likställas med en hårdgjord yta om plattorna är mycket stora och/eller anläggs på sådant sätt att dagvatten har svårt att tränga ner i marken mellan plattorna. Markklov krävs för markåtgärder som kan försämra markens genomsläpplighet om markåtgärden innebär att den totala andelen hårdgjord yta kommer att överstiga den högst tillåtna vilket regleras med en administrativ bestämmelse.

Kulturmiljö

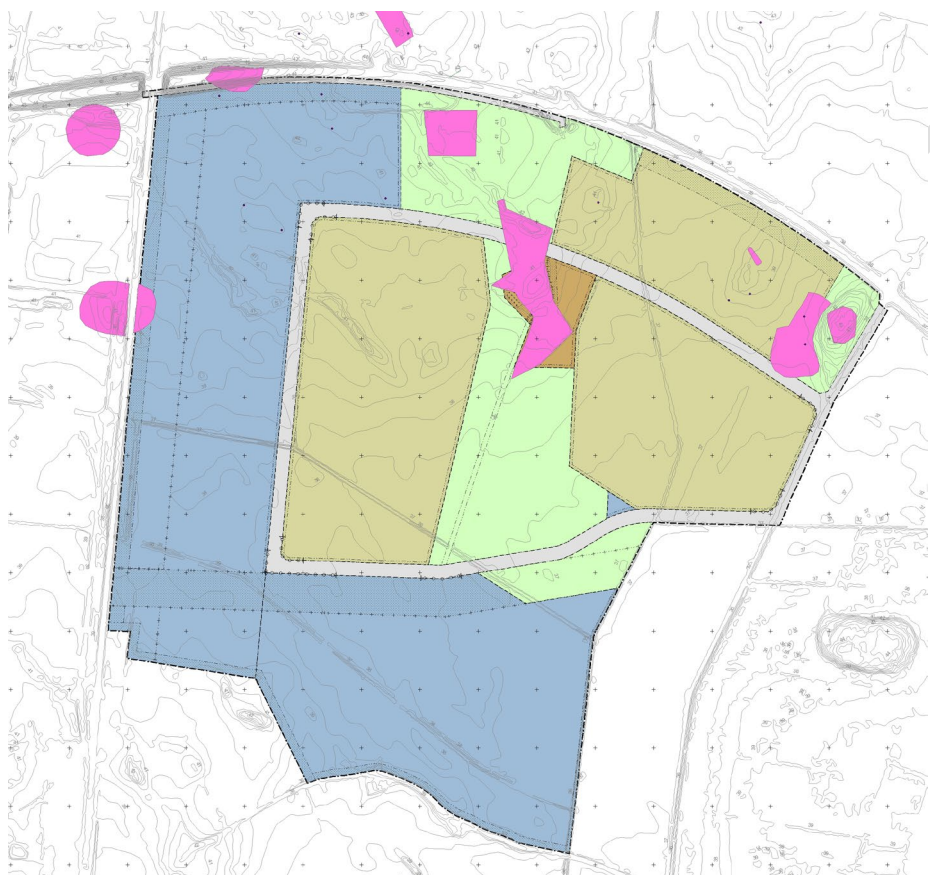
Bebyggelse

Bostadshuset och uthusbyggnaden på gården Mosjö-Sättertorp 1:4 kommer bevaras och förses med rivningsförbud (r_1) och byggnadernas värdebärande karaktärsdrag vad gäller volym, proportioner, indelning, material och materialbehandling, färgsättning samt detaljeringsnivå enligt beskrivningen i planbeskrivningen ska bibehållas (k_1). Markanvändningen ändras från bostadsändamål till kontor (K) och centrumändamål (C) för att möjliggöra t.ex. restaurang, sportverksamhet och samlingslokaler. Högsta nockhöjd på tillkommande bebyggelse är 12 meter. Gårdsbildens karaktär bibehålls genom

att endast förråd, uthus och dylikt får uppföras i byggnadernas närhet. Se även ovan under rubriken *Kulturmiljö* i avsnittet förutsättningar.

Fornlämningar

Fornlämningarna som befinner sig i den norra delen av planområdet kommer alla att beröras av den kommande exploateringen. Inför exploatering av området måste därför ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämning enligt KML sökas. Ansökan bör göras i god tid och tillståndet kan komma att villkoras med krav på arkeologisk dokumentation.



Bilden visar fornlämningar markerade som rosa ytor och hur föreslagen markanvändning förhåller sig till dessa.

Till en fornlämning hör ett så stort område på marken som behövs för att bevara fornlämningen och ge den ett tillräckligt utrymme med hänsyn till dess art och betydelse. Detta område benämns fornlämningsområde. Gravfältet i den nordöstra delen av planområdet ligger i huvudsak inom naturmark, om inga åtgärder ska utföras inom detta område kan gravfältet ligga kvar. Att anlägga t.ex. nytt dike, gångstigar, eller gång- och cykelvägar inom detta naturområde kräver tillstånd till ingrepp i fornlämning. Om väg 683 behöver breddas inom gravfältets fornlämningsområde krävs också tillstånd till ingrepp i fornlämning.

Järnväg

Funktionsutredning

Planområdet föreslås anslutas till järnväg. På uppdrag av Törsjö Logistik Ab har Trafikverket genom Sweco tagit fram en funktionsutredning. Syftet med utredningen är att pröva tänkbara åtgärdsalternativ och utreda tekniska och trafikkala krav för nybyggnation av industrispår och omlastningsplats inkl. ny växelanslutning till den statliga infrastrukturen och *Godstråk genom Bergslagen*. Funktionsutredningen fungerar som ett beslutsunderlag för Trafikverket.

Av funktionsutredningen framgår att det finns två utredningsalternativ. Dessa sammanfattas nedan:

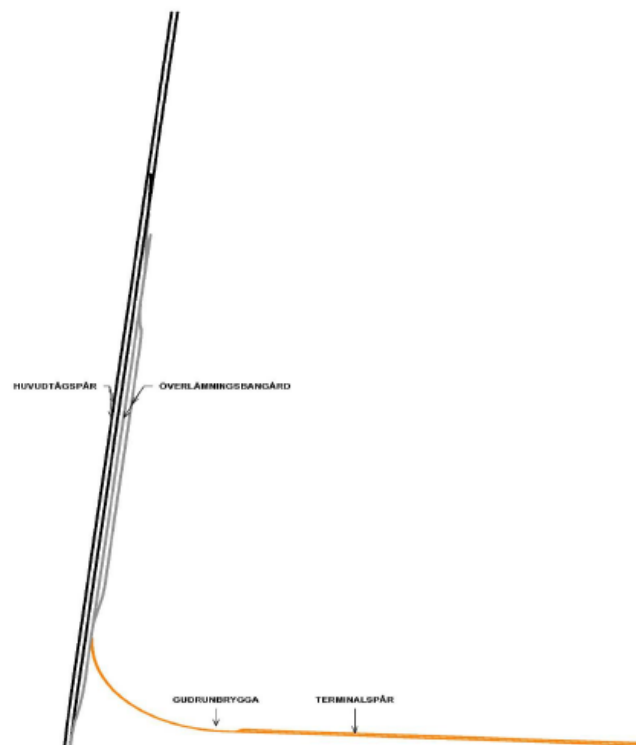
UA1 – Överlämningsbangård 300 meter och två spår (överlämningsbangården) anläggs parallellt med befintliga huvudspår och spåren kan hantera upp till 300 meter långa tåg. Spåren anläggs innanför planområdet som avses för åtgärden vilket medför att spåren inte uppfyller önskemål på spårlängd. Ett tredje spår anläggs mellan överlämningsbangården och omlastningsplatsen/industriverksamheter. Detta spår anläggs i radie om 200 meter. Spårutformningen enligt detta alternativ innebär ingen påverkan på varken befintlig bebyggelse eller spåranläggning.

UA2 – Överlämningsbangård 600 meter och ett tredje spår under befintlig vägbro: Två spår (överlämningsbangården) anläggs parallellt med befintliga huvudspår och båda spåren kan hantera upp till 600 meter långa tåg. Ett tredje spår anläggs mellan överlämningsbangården och omlastningsplatsen/industriverksamheter. Detta spår anläggs i radie om 200 meter. Spårutformningen enligt detta alternativ innebär att det längre av de två nya spåren anläggs under befintlig vägbro där väg 51 passerar över järnvägen. Spåret föreslås anläggas på en del av Anhaltsvägen norr om planområdet och det krävs därför vidare utredning om det påverkar befintliga fastigheter som i dagsläget nyttjar vägen. Det gäller framför allt fastigheter på östra sidan om järnvägen norr om vägbron.

UA2 finns med som en illustrationslinje på plankartan.

Trafiklösning järnväg

De flesta nya terminaler som byggs idag utrustas med en sk. Gudrunbrygga. Det medför en högre effektivitet med tidsbesparing, reducerade tågproduktionskostnader samt en miljönytta då diesellok inte behövs. Loket fungerar också som ett skyddsavstånd för arbetsfordonen som hanterar de intermodala enheterna på järnvägsvagnarna. Elanläggningen är frånskild från Trafikverkets anläggning genom en frånskiljare som säkerställer att om olyckan är framme genom en kontaktledningsnedrivning så påverkas inte Trafikverkets elanläggning och strömmen bryts direkt.



Schematisk spårskiss för planområdet med huvudspår, överlämningsbangård, gudrunbrygga samt terminalspår.

Ankommande tåg söderifrån lämnar huvudspåret och går in på överlämningsbangården.

Tåget backar sedan in på terminalspåret tills den främre strömavtagaren på loket når Gudrunbryggan (se bild nedan).

Ankommande tåg norrifrån lämnar huvudspåret och går in på överlämningsbangården. Loket kopplar loss vagnarna för att gå runt vagnarna på det andra spåret på överlämningsbangården. Loket backar till vagnarna på den andra sidan och kopplar på vagnarna igen. Tåget backar sedan in på terminalspåret tills den främre strömavtagaren på loket når Gudrunbryggan (se bild nedan).



En sk. gudrunbrygga med lok som har främre strömavtagare uppfälld.

Gator och trafik

Trafikutredning

Detaljplanens genomförande kommer att innebära ökad trafik till och från området och även en ökad andel tung trafik i detaljplanens närområde. Samtidigt kan en verksamhetsetablering i Törsjö innebära trafikavlastningar i centrala Örebro. Planen innebär även omlastning från järnväg till väg vilket ur ett större perspektiv kan innebära en avlastning av det nationella vägnätet.

Trafikutredning

På uppdrag av Cartena Projekt AB har Tyréns AB genomfört en trafikutredning, *Trafikutredning Törsjö, 2019-12-18*. Syftet med rapporten var att klargöra trafikallstringen från planområdet samt utreda hur anslutningen mot riksväg 51 kommer att fungera med den nya trafikbelastningen.

Av rapportens slutsats framgår att trafikallstringen från området kommer att bli ca 2 500 fordon/dygn varav ca 260 fordon belastar maxtimmen. Maxtimmen är den timme som riksväg 51 har högst flöde av fordon. Det finns dock en osäkerhet kring trafikallstringen från lager då det saknas vedertagna allstringstal i branschen. Allstringstalen som användes i rapporten bygger på en jämförelsestudie med två andra bebyggda logistikområden.

Angående anslutningen till riksväg 51 anger rapporten att den problematiska punkten är utfarten från planområdet. Tillfarterna på väg 51 har inte några kapacitetsproblem i olika scenarios som är testade. Kapacitetsstudien visar dock att den befintliga fyrvägs korsningen inte klarar av kravet för vad som anses vara god standard, men situationen kan bedömas som acceptabel. Att bygga separata svängfält ut från området bedöms inte hjälpa särskilt mycket då en klar majoritet av trafiken från området sannolikt kommer att svänga väster ut på riksväg 51. Genom att göra en lokal hastighetsbegränsning från 100

km/h till 70 km/h uppnås god standard enligt Trafikverkets krav.

En rekommendation till fortsatt arbete är att behålla befintlig utformning till dess att problem uppstår. Skulle det på sikt uppstå behov av högre kapacitet i korsningen finns det möjlighet att sänka hastigheten eller att bygga en cirkulationsplats. Detta resonemang går helt i linje med Trafikverkets egna fyrstegsprincip. Av rapporten framgår även att det är viktigt att skapa handlingsfrihet inför framtiden och reservera den mark som krävs för att kunna bygga en cirkulationsplats vid behov.

Gatunät, gång-, cykel- och mopedtrafik

I detaljplanen föreslås en gatuslinga (GATA) på allmän plats som i den nordöstra delen av planområdet ansluter till riksväg 51. Den föreslagna gatan utgör huvudgata i området och får karaktären av en industrigata. Gatan utformas för en högsta tillåtna hastighet på 50 km/h med körbanebredd på 7 meter. På gatans ena sida planeras en separerad gång- och cykelväg på ca 3,5 meter och på den andra sidan planteras träd, se figur nedan. Ytan som avsetts i detaljplanen är totalt 23 meter.

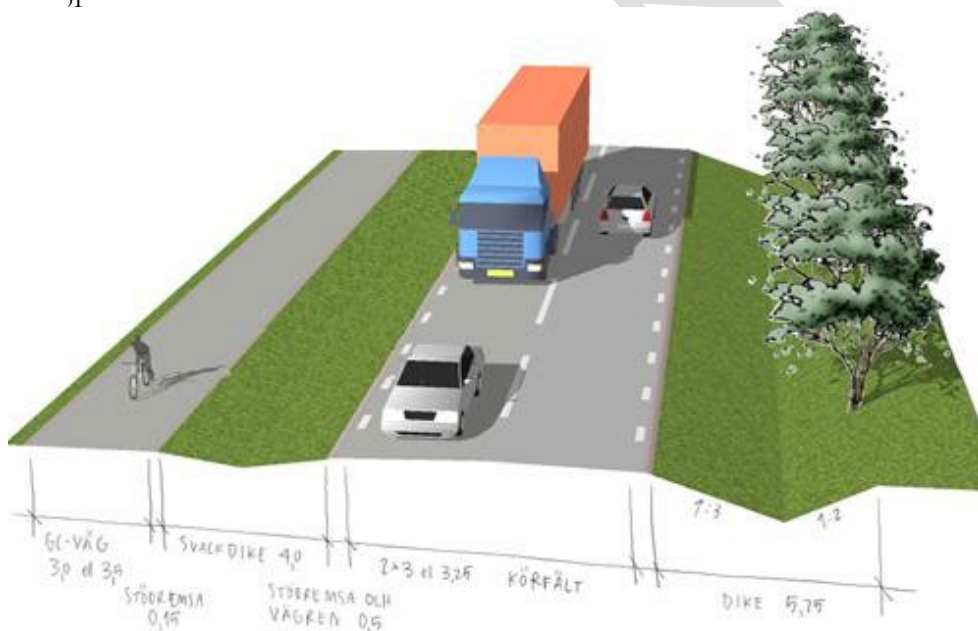


Illustration över föreslagen lokalgata inom planområdet.

Utefter den föreslagna industrigatan föreslås in- och utfartsförbud för att förhindra olämpliga tillfarter och för att hindra kollisionrisker. Längs den södra delen av gatan finns utfartsförbud för att inte riskera att tillkommande tillfartsvägar placeras för tätt in på befintliga ledningsstolpar.

Den befintliga planpassagen över järnvägen ska, på uppdrag av Trafikverket, stängas. I detaljplanen föreslås en ny gång- och cykelväg längs riksväg 51 med en bred av 3,5 meter, se svart streckad linje nedan. På plankartan regleras detta

genom bestämmelser som anger *GÅNG* och *CYKEL*. Mellan riksvägen och gång- och cykelvägen ska det vara minst 4 meter. I detaljplanen är bredden 10 meter för konstruktion och viss felmarginal. Gång- och cykelvägen ska placeras på en separat bro och med en höjd av minst 7 meter över järnvägen vilket regleras med en egenskapsbestämmelse. Gång- och cykelvägen ansluter till befintlig cykelväg vid GC-tunnel under riksväg 51 i Bäcklundavägens förlängning. Förslaget innebär god koppling till befintliga cykelvägar samt till kollektivtrafik.

En ny cykelväg kan även ansluta vid cirkulationsplatsen för att i framtiden kunna koppla ihop med planerade cykelstråk, både i nord-sydlig riktning och vidare västerut längs riksväg 51 i samband med ombyggnation av riksväg 51 vid Marieberg.

Genomförandet av gång- och cykelvägen kommer kräva en vägplan. Finansiering av anläggningen och samtliga kostnader som uppstår i samband med ett genomförande belastar i sin helhet exploitören.

Se nedan för illustration av vägarna i området.

I det föreslagna grönstråket och vid gården Mosjö-Sättertorp planeras även en GC-koppling i nord-sydlig riktning. Kopplingen blir viktig för de som pendlar till området med cykel. Gång- och cykelvägen medger även promenader inom området längs med grönstråket.

I figuren nedan syns även en grå streckad markering vid infarten till området. Denna korsning kan på mycket lång sikt bli aktuell för ombyggnad och i Örebro kommuns översiktsplanen anges att vägen kan bli aktuell som en ny koppling mellan Glomman och riksväg 51.

Skyltar längs riksväg 51 ska utformas så att inte trafiksäkerheten försämras. Närmast riksvägen har detaljplanen därför en bestämmelse som anger att skyltar inte får vara bildväxlande eller bländande (f₅).



Svart bred linje visar huvudgatan med separat gång- och cykelväg. Streckad svart linje illustrerar gång- och cykelväg genom grönområdet samt med en ny koppling över järnvägen. Svart cirkel visar plankorsningen Bäcklunda som ska stängas. Riksväg 51 illustreras med en grå linje och den eventuellt möjliga kopplingen mot Glomman illustreras genom en grå streckad linje.

Byggnadsfritt avstånd

Längs de statliga vägarna 681 och 683 gäller ett så kallat byggnadsfritt avstånd, vilket sträcker sig 12 meter från vägområdet. På plankartan regleras detta genom prickmark och innebär att området längs väg 681 inte får bebyggas.

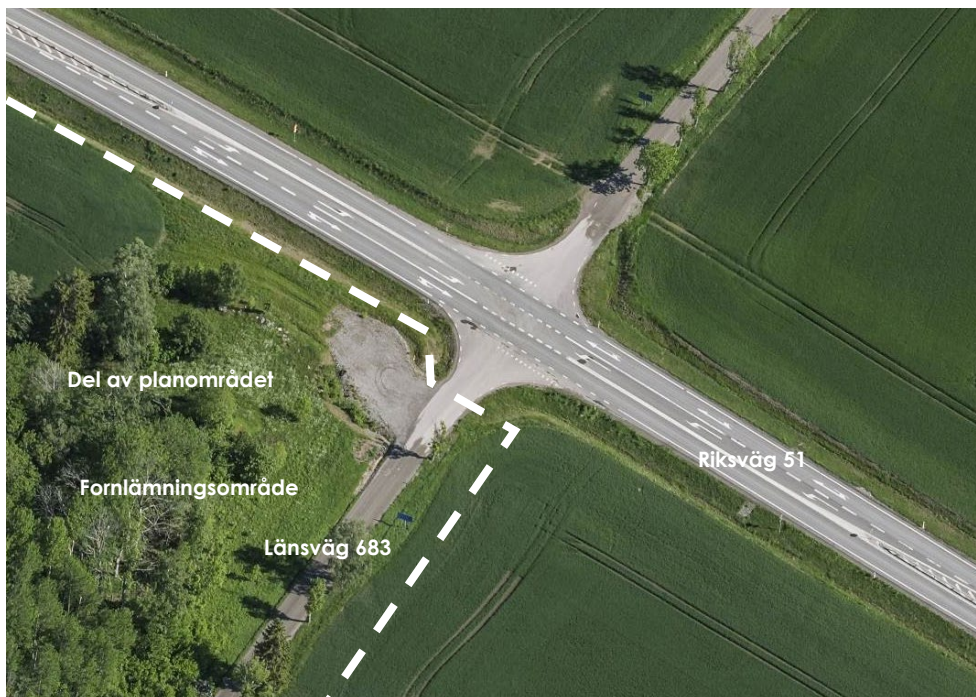
Väg 683 ska övergå till kommunalt väghållarskap och där ändras det byggnadsfria avståndet till fem meter.

Infart

Detaljplaneförslaget innebär att anslutningen till riksväg 51 anordnas via länsväg 683 och befintlig fyrvägskorsning som är utformad med separata vänstersvängfält, se bild nedan. Väg 683 är i dagsläget lågtrafikerad men även smal och oasfalterad. I och med planens genomförande föreslås den del av länsväg 683 som ligger i anslutning till planområdet få kommunalt väghållarskap vilket innebär att vägen kommer att breddas och förstärkas samt utformas enligt de krav som ställs på vägar i ett verksamhetsområde. Ytan som avsetts för vägen i detaljplanen är 18 meter bred. Vägens fortsatta sträckning, standard samt huvudmannaskap söderut bibehålls med nuvarande standard.

Gravfältet i den östra delen av planområdet är skyddad som fornlämning och ligger inom ett område som är reglerat som natur. Till en fornlämning hör ett så stort område på marken som behövs för att bevara fornlämningen och ge

den ett tillräckligt utrymme med hänsyn till dess art och betydelse. Detta område benämns fornlämningsområde. Om väg 683 behöver breddas eller om t.ex. ett nytt dike, gångstigar, eller gång- och cykelvägar behöver anläggas inom gravfältets fornlämningsområde krävs tillstånd till ingrepp i fornlämning vilket hanteras av Länsstyrelsen.



Fyrvägskorsningen riksväg 51-väg 683. Del av planområdet är schematiskt utritat med vit-streckad linje.

Parkering, varumottagning, utfarter

In- och utfarter till området sker via föreslagen gata och får inte placeras i kurvor eller i övrigt där sikten är begränsad vilket regleras med en bestämmelse på plankartan.

Tillkommande verksamheters parkeringsbehov beräknas utifrån den kommunala p-normen och prövas formellt i bygglov.

Teknisk försörjning

Detaljplanen har en generell bestämmelse som innebär att tekniska anläggningar (E) som behövs för detaljplanens genomförande får uppföras på kvartersmark. Exempel på byggnader kopplade till denna användning kan t.ex. vara nätstationer, sprinkleranläggningar, kylanläggningar och pumpstationer. För sprinkler- och kylanläggningar kan det bildas gemensamhetsanläggningar om dessa ska fungera för flera fastigheter och verksamheter.

Lämpliga lägen för nätstationer är markerade genom en illustrationstext på plankartan. Ytan som generellt behövs för nätstationer och transformatorstationer är mellan 6x6 och 10x10 meter.

Detaljplanen har även en bestämmelse som anger att ett mindre område i den östra delen får användas till att anlägga en pumpstation (E₁). Högsta tillåtna nockhöjd på denna anläggning är fyra meter.

Vatten och avlopp

Hela planområdet föreslås att ingå i Örebro kommuns verksamhetsområde för vatten- och spillvatten. Kommunen ska vara huvudman för ledningarna fram till de avstyckade fastighetsgränserna. Området norr om kraftledningen föreslås även ingå i Örebro kommuns verksamhetsområde för dagvatten. Området söder om kraftledningen kommer inte att ingå i verksamhetsområde för dagvatten utan dagvattenhantering måste hanteras på kvartersmark. För detta bör det bildas en gemensamhetsanläggning och därför finns det en administrativ bestämmelse (g₁) om att det kan bildas en gemensamhetsanläggning för ändamålet. Se även nedan under rubriken *Dagvatten*.

I planområdets nordvästra del finns ett *u-område*. Syftet är att koppla ihop planområdet med övriga ledningsnätet som finns väster om järnvägsområdet.

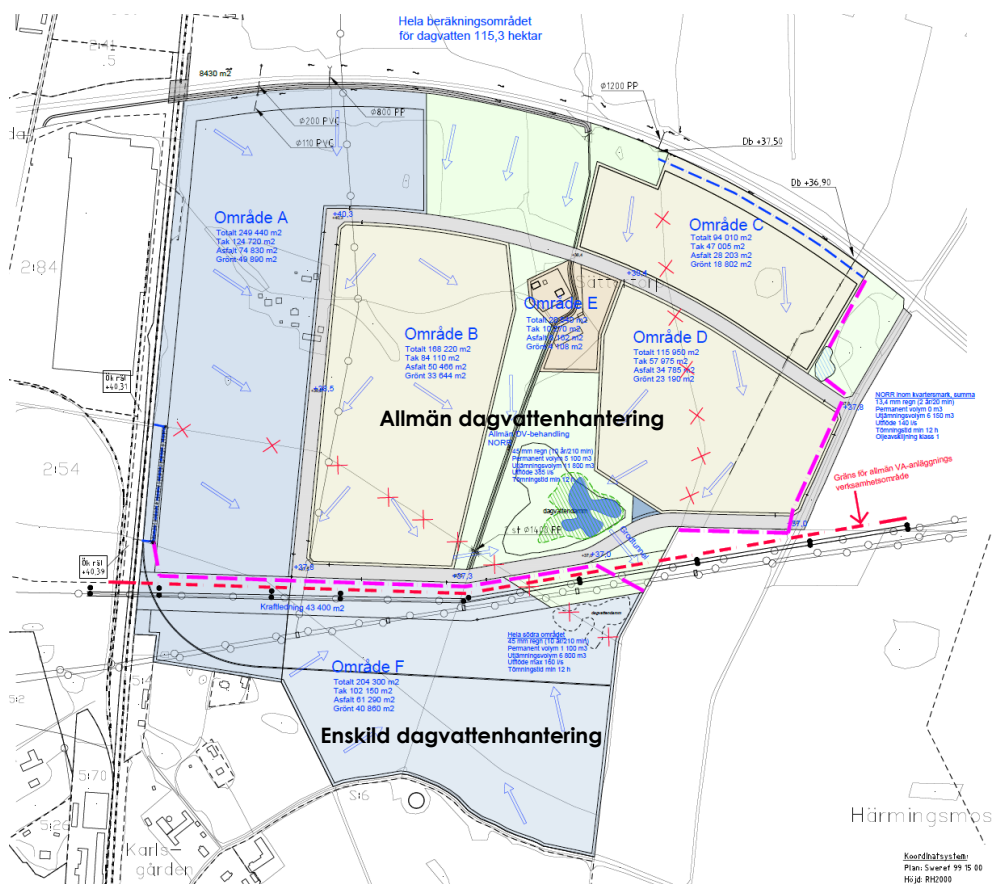
Dagvatten

VAP har på uppdrag av exploatören tagit fram en dagvattenutredning för området, PM dagvatten Törsjö 13:2, 2021-03-01. Syftet med utredningen är att visa på förutsättningar, behov och möjliga åtgärder.

Enligt planbestämmelse får endast 80% av fastighetsytan hårdgöras (b₁). Det innebär att resterande 20% antingen är grönyta eller utförd med genomsläppligt material som kan ackumulera minst 10 mm regn.

Den föreslagna lösningen för dagvattenhantering utformas med två, delvis öppna (n₄) (öppet dike för dagvatten) och delvis kulverterade, diken för avledning av dagvatten från planens olika delområden samt två utjämningsdammar, en för den norra delen och en för den södra delen, dessa är illustrerade på plankartan. Dagvattenlösningen är dimensionerad för att kunna ta emot flödet som uppstår vid ett nederbördstillfälle med 10 års statistisk återkomsttid, kompenserat med klimatkfaktor 1,25, för att ta höjd för framtida klimatförändringar.

Utgående vatten från kvartersmarken planeras att ledas genom oljeavskiljare. Vid ett eventuellt oljeutsläpp kommer även länsar kunna användas för att samla upp spill vid ytan eftersom utloppen från dagvattendammarna kommer att placeras under vattenytan. Detta minskar risken för att oljeföroreningar når recipienten Täljeån. Dammarnas utlopp kommer att ha en avstängningsfunktion och vid ett eventuellt utsläpp av föroreningar, exempelvis på grund av en olycka, kan sanering ske inom dessa, vilket minskar risken för att kraftiga föroreningpulser når diket som leder ut i ån.



Utsnitt från dagvattenutredningen som visar hur vattnet föreslås ledas inom planområdet. Röd-streckad linje visar gräns för verksamhetsområde dagvatten. Blå-streckad linje visar ny kulverterad dagvattenavledning och rosa-streckad linje visar nytt dike. Röda kryss visar diken som föreslås omledas inom planområdet.

I dagvattenutredningen föreslås att en höjdsättning av byggnaders FG-nivå (färdigt golv) ska ske minst 50 cm över anslutande gator och med marklutning min 1% fall mot fastighetsgräns eller gata. Detta regleras dock inte genom detaljplanen eftersom FGH (färdig golvhöjd) kontrolleras i bygglovet. FGH förutsätts vara genomtänkt och granskas därför endast om det är uppenbart att den föreslagna höjden blir problematisk på platsen.

Gatan är höjdsatt utifrån dagvattenutredningen och höjderna regleras genom en bestämmelse som anger att markens höjd över nollplanet ska vara minst det angivna värdet.

Planområdet ingår i Marieberg-Törsjö-Sättertorp diknings- och dagvattenavledningsföretag år 1995 (MTS VAF 95). MTS VAF 95 ingår nedströms i Mosjöbottens vattenavledningsföretag år 1970. Flödesreglering kommer att ske innan utsläpp till Marieberg-Törsjö-Sättertorns dikningsföretag (MTS VAF 95), 90% av vattnet kommer att släppas för tömningstiden minst 12 timmar och resterande 10% kommer att släppas för 36 timmar eller mer.

Området norr om kraftledningen föreslås bli kommunalt verksamhetsområde för dagvatten. Här ansvarar enskilda fastighetsägare för att fördröja och rena dagvatten till den nivå som motsvarar en normal hushållsanvändning innan avledning till det kommunala VA-nätet får ske. VA-huvudmannen ansvarar sedan för rening och fördröjning ner till den nivå att MKN samt nedströms liggande områden inte påverkas negativt. För detta område har detaljplanen en bestämmelse som anger att *Dagvattenfördröjning med en total volym av minst 95 kubikmeter per hektar ska anordnas* (n₂).

Området söder om kraftledningen föreslås vara utanför VA, vilket innebär att de enskilda fastighetsägarna ansvarar för rening och fördröjning till den nivå som områden nedströms planen klarar. För detta område har detaljplanen en bestämmelse som anger att *Dagvattenfördröjning med en total volym av minst 235 kubikmeter per hektar ska anordnas* (n₃). För detta kan det bildas en gemensamhetsanläggning.

Påverkan

Planområdet ställs om från jordbruksmark till hårdgjord mark, vilket innebär att föroreningshalten för flera förorenande ämnen i dagvattnet sannolikt kommer att vara högre efter genomförd exploatering, men att halten näringsämnen minskar. Det kommer även att ske en påverkan avseende mängden dagvatten som alstras från området. Ett hårdgörande av ytor medför en ökad flödesbelastning som i sin tur ger en större föroreningsbelastning på recipienten. Planen bedöms därför att utan rening medföra en negativ påverkan på recipienten jämfört med nuläget.

Eftersom dikessträckningen inom planområdet som ingår i markavvattningsföretaget efter exploatering även fortsättningsvis kommer gå igenom planområdet och vattnet i dikessträckningen är inte tänkt att påverka eller påverkas av planerad byggnation. Fördröjningsmagasinen som installeras bedöms innebära att flödet till dikningsföretaget inte ökar efter exploatering.

När det gäller miljö kvalitetsnormer för recipienten Täljeån bedöms ej hydromorfologiska kvalitetsfaktorer påverkas av planerad exploatering eftersom det inte sker något fysiskt ingrepp i ån.

Markavvattningsföretag

Inom planområdet ligger markavvattningsföretaget Marieberg-Törsjö-Sättertorp år 1995, ett diknings- och dagvattenavledningsföretag (MTS VAF 95) som Örebro kommun har rådighet över. Dikningsföretaget bildades ursprungligen vid förrättningar år 1917 enligt Dikningslagen (1879). Tillståndet uppdaterades år 1995 enligt Vattenlagen (1983:291), men den äldre båtnadsberäkningen låg då till grund för kostnadsfördelningen för det nya dikningsföretaget.

Dikessträckningen löper genom området för den planerade detaljplanen, vilket innebär att markavvattningsföretaget berörs direkt av planen. Sträckan

kommer efter exploatering även fortsättningsvis gå rakt igenom planområdet och vattnet i dikessträckningen är inte tänkt att påverka eller påverkas av planerad byggnation. Däremot kommer själva vattenanläggningen att beröras av exploateringen. Idag är diken som ligger inom planområdet öppna diken. Dessa kommer i detaljplanen att delvis att kulverteras samt ledas om.

Vid en omprövning kommer kostnadsfördelningen för dikningsföretaget att behöva utredas och eventuellt omräknas, beroende på förändringen av markanvändning i tillkommande verksamhet. Detta då värdet av dikningsföretaget för de ingående fastigheterna sannolikt kommer att ändras i och med en förändring av förutsättningarna.

Ytterligare ett markavvattningsföretag finns nedströms planområdet, Mosjöbottens vattenavledningsföretag från år 1970. Även detta företag kommer att beröras av den planerade verksamheten i och med att utsläppsvattnet från planområdet leds vidare i detta dike innan det når recipienten.

De fysiska förändringar som planeras inom planområdet och ändringen av tillståndsgivna vattenanläggningar (dikena) kräver att företaget omprövas vilket hanteras i en separat process vid ett genomförande av detaljplanen.

Brandvatten

Brandvattenförsörjningen i området ska anpassas till gällande riktlinjer. Om brandvattenkravet överstiger kommunens leveransåtagande ska fastighetsägaren/byggherren vidta åtgärder för att tillgodose fastigheten med erforderlig mängd brandvatten via exv. brandvattenreservoarer. Rekommenderad minsta kapacitet i markbrandposter är 1200 - 2400 liter per minut med ett maximalt inbördes avstånd av 150 meter.

El och elektronisk kommunikation

El-, tele- och bredbandsledningar ska finnas i planområdet och förläggas i lokalgatorna på allmän platsmark. Ledningar som idag ägs av E-ON är luftburna men kommer att läggas i gatumark.

Luftledningar Ellevio

I planområdets södra del passerar 145kV-ledningar. Luftledningar ges skydd i detaljplanen genom en administrativ bestämmelse om markreservat för allmännyttiga ändamål (1₁) samt prickmark vilket innebär att mark som inte får bebyggas. Längs den södra gränsen för gatan finns utfartsförbud för att inte riskera att tillfartsvägar placeras för tätt inpå ledningsstolparna. Vidare har detaljplanen en bestämmelse som anger att området runt ledningen inte får användas för materialgårdar, upplag och parkering (n₁).

Vid byggande av elektrifierat järnvägsspår i närheten av luftledningen ska kontakt tas med Elsäkerhetsverket. Luftledningens stålstoipar är jordade vilket

medför att det ska vara försiktighet med metalliska delar i jord inom 50 meter från stolparna. Detta bör t.ex. beaktas vid el-, fiber och annan kabeldragning. Ledningsägaren Ellevio önskar att dialog med dem ska ske när projektering sker inom och nära ledningsrättsområdet och om eventuella åtgärder är nödvändiga att vidta på befintliga stålstolpar ska den part som initierar åtgärden även bekosta den.

Avfall

Inom varje fastighet inom planområdet ska det finnas tillräckligt utrymme för sortering av avfall. Reglerna i avfallsplanen och föreskrifter för avfallshanteringen i Örebro kommun ska följas vid utformningen och placeringen av soprummet och återvinningsutrymmet. Utformningen och placeringen av avfallshanteringen ska ske i samarbete med Tekniska förvaltningen.

Tele

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

GENOMFÖRANDE

Organisatoriska frågor

Organisation

Planen upprättas av Örebro Stadsbyggnad som också författar genomförandebeskrivning. Lantmäterimyndigheten genomför de fastighetsrättsliga genomförande frågorna efter ansökan om lantmäteriförrättning från berörda fastighetsägare. Det tekniska genomförandet av allmänna anläggningar ombesörjes av kommunen genom Tekniska förvaltningen.

Exploatören/fastighetsägaren/byggherren svarar för och bekostar iordningställande av kvartersmark och därmed sammanhängande utredningar, undersökningar samt eventuella åtgärder och tillstånd m.m., se nedan.

Tidplan

Arbetet inriktar sig på att detaljplanen vinner laga kraft under 2023.

Genomförandetid

Planen föreslås få en genomförandetid om fem år från den tidpunkt då detaljplanen vinner laga kraft.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats.

Exploateringsavtal

Kommunen upprättar exploateringsavtal med ägarna till fastigheterna Törsjö 13:2 och Törsjö 5:9. Exploateringsavtalet kommer innehålla olika åtgärder som tex fastighetsregleringar, ombyggnationer, kompensationsåtgärder mm.

Fastighetsrättsliga frågor

Berörda fastigheter:

Törsjö 13:2 som ägs av Törsjö Logistik AB: Del av fastigheten blir kvartersmark och del av fastigheten blir allmän plats. Den allmänna platsen överläts till kommunen genom en överenskommelse om fastighetsreglering.

Törsjö 5:9 som ägs av Stig Johan Magnus Pettersson: Del av fastigheten blir kvartersmark och del av fastigheten blir allmänplats. Den allmänna platsen överläts till kommunen genom en överenskommelse om fastighetsreglering.

Rättighet och servitut:

Ellevio för högspänningsledning, 1880K-92/562. Påverkas inte av exploateringen.

Trafikverket för rätt att avverka och röja träd och buskar omkring järnvägen för att skydda spåranläggningen och järnvägsdriften, 1880K-1687. Påverkas inte av exploateringen.

Marieberg- Törsjö -Sättertorp diknings- och dagvattenavledningsföretag av år 1995, Servitut, 1880-1326.3, Mosjö -Sättertorp 1:4 Servitut, 1880-85/159.1, enskild avloppsanläggning. Dagvatten från uppströms liggande områden ska ledas genom planområdet. Befintliga avledningsstråk kommer att behöva flyttas, och för en del sträckor också kulverteras.

Tekniska frågor

Tekniska undersökningar

Förorenad mark, geoteknik, arkeologi

Inga tidigare kända markföroreningar i området. Exploatören ombesörjer eventuell hantering av påträffade markföroreningar.

Exploatören utför erforderliga geotekniska undersökningar på kvartersmark för framtida husbyggnationen och andra anläggningar. Arkeologi utreds och undersöks med hjälp av Länsstyrelsen.

Tekniska anläggningar

En dagvattendamm behöver anordnas för dagvattenhantering på kommunal mark. Mark avsätts på allmän platsmark, Natur där dammen anläggs och underhålls av huvudmannen, kommunens tekniska förvaltning.

Det behöver även anordnas en dagvattendamm på kvartersmark i planområdets södra del som kommunen inte ansvarar för och för det kan det bildas en gemensamhetsanläggning. Se ovan under rubriken *Teknisk försörjning*.

Ekonomiska frågor

För att genomföra detaljplanen kommer det bli nödvändigt att ansöka om dispenser för bland annat ingrepp i fornlämning och biotoper. Det är exploatören av området som ansöker och bekostar tillstånd vid ett genomförande.

Genomförandet av järnvägsanslutningen kommer sannolikt att kräva en järnvägsplan vilken i sin helhet bekostas av exploatören.

Ekonomiska konsekvenser

- för kommunen.

Finansiering av gång- och cykelförbindelse längs riksvägen med en bro över järnvägen bekostas i sin helhet av exploatören genom exploateringsavtal som tecknas med Örebro kommun. Genomförandet av gång- och cykelvägen

kommer kräva en vägplan vilken också i sin helhet bekostas av exploatören. Väghållaren Trafikverket kommer inte att belastas med några kostnader kopplat till åtgärder för genomförandet av anläggningen.

UTGIFTER	kkr
Gata samt gång- och cykelvägar	39 500
Gång- och cykelförbindelse över jvg	23 000
Belysning	3 200
Dammar och dagvattenhantering*	500
Naturvårdsåtgärder*	10 300
Omläggning dikningsföretag	1000
Administration	500
Summa	78 000

INTÄKTER	kkr
Gata samt gång- och cykelvägar	39 500
Gång- och cykelförbindelse över jvg	23 000
Belysning	3 100
Dammar och dagvattenhantering	500
Naturvårdsåtgärder*	10 300
Omläggning dikningsföretag	1000
Administration	500
Summa	78 000

**Naturvårdsåtgärder*

Se bilaga i Miljökonsekvensbeskrivningen *Kostnader DP Törsjö*, Örebro, 2022-11-04 framtagen av Calluna AB.

**Dammar och dagvattenhantering*

Enligt Örebro kommuns vatten- och avloppstaxa (punkt 4.4) ska 50% av investeringskostnaden för en dagvattenanläggning bekostas av allmän platsmarkhållaren.

Kompensationsåtgärder som t.ex. groddammar som anläggs på allmänplats ingår inte i den allmänna VA-anläggningen.

Driftkostnader

Eftersom detaljplanen tillskapar ny allmän plats så kommer Tekniska förvaltningens driftkostnader öka med:

- Damm, diken, gator, gång- och cykelvägar ca 400 tkr/år

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Planavtal

Ett planavtal är tecknat mellan fastighetsägarna och Örebro kommun. Ingen planavgift tas ut vid bygglov.

UNDERSÖKNING AV BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

När en ny detaljplan tas fram eller en befintlig ändras ska kommunen ta ställning till om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan (BMP). Detta görs i en särskild undersökning av betydande miljöpåverkan som återfinns som bilaga i denna detaljplan. Om planen konstateras medföra BMP ska en s.k. strategisk miljöbedömning av planen utföras för att vidare undersöka planens miljöpåverkan, integrera miljöaspekter i planprocessen och minimera negativ påverkan.

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 bedöms kunna påverkas betydande av ett genomförande av detaljplanen:

- Påverkan på biotoper och naturvärden
- Jordbruksmark tas i anspråk
- Påverkan på avrinningsområde och hantering av dagvatten samt översvämningsrisk

Se ovan under rubriken *Slutsatser från strategisk miljöbedömning* samt bilaga *Miljökonsekvensbeskrivning, Törsjö*.

Undersökning av betydande miljöpåverkan, tidigare benämnd *Checklista för behovsbedömning* är godkänd på delegation för Byggnadsnämnden 2019-05-20 med ett förnyat beslut 2021-03-23.

KONSEKVENSER

Detaljplaneförslaget bedöms medföra både negativa och positiva konsekvenser för miljön. De negativa konsekvenserna som bedöms bli mest påtagliga är ianspråktagandet av jordbruksmark samt påverkan på biotoper och naturvärden. Detaljplanen bedöms medföra negativa konsekvenser vad gäller möjligheten att producera livsmedel. En omställning från jordbruksmark till hårdgjorda ytor ger också en reduktion av halten näringsämnen i dagvattnet vilket dock bedöms vara positivt för recipienten. Detaljplanen bedöms även kunna innebära positiva konsekvenser gällande klimatpåverkan i och med en reduktion av utsläppet av växthusgaser vid en omställning från lastbil till tåg som en kombiterminal vid järnväg möjliggör. På lång sikt bedöms detaljplanen

alltså innebära positiva konsekvenser för klimatet. Etableringen i Törsjö medför även att logistikverksamhet inne i stadskärnan kan flytta ut och på så vis ge plats för etablering av bostäder i centrala lägen.

När det gäller påverkan på naturmiljön innebär detaljplanen en stor omställning gällande områdets ekologiska kvaliteter. Det som idag är ett vidsträckt landskap av jordbruksmark kommer att få en annan karaktär. Inom planområdet går flera livsmiljöer och habitat förlorade eller minskar i yta vilket innebär att förekommande arter helt eller delvis kommer att försvinna från kvarvarande grönytor inom detaljplanen och i en zon kring bebyggda ytor runt planområdet. Påverkan bedöms kunna uppstå på fågelarter som lever i jordbrukslandskap eller födosöker under flytt och övervintringsperioder, fladdermöss, groddjur som större vattensalamander och eventuellt vedlevande insekter som är beroende av äldre träd.

Det har dock utförts flera miljöanpassningsåtgärder vilka bedöms bidra till att minska detaljplanens negativa konsekvenser för naturmiljön. De miljöanpassningar som vidtagits tillsammans med föreslagen kompensation och beskrivna skyddsåtgärder kan minska planens negativa påverkan. En förutsättning för det är dock att dessa säkerställs och följs upp under detaljplanens genomförande.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

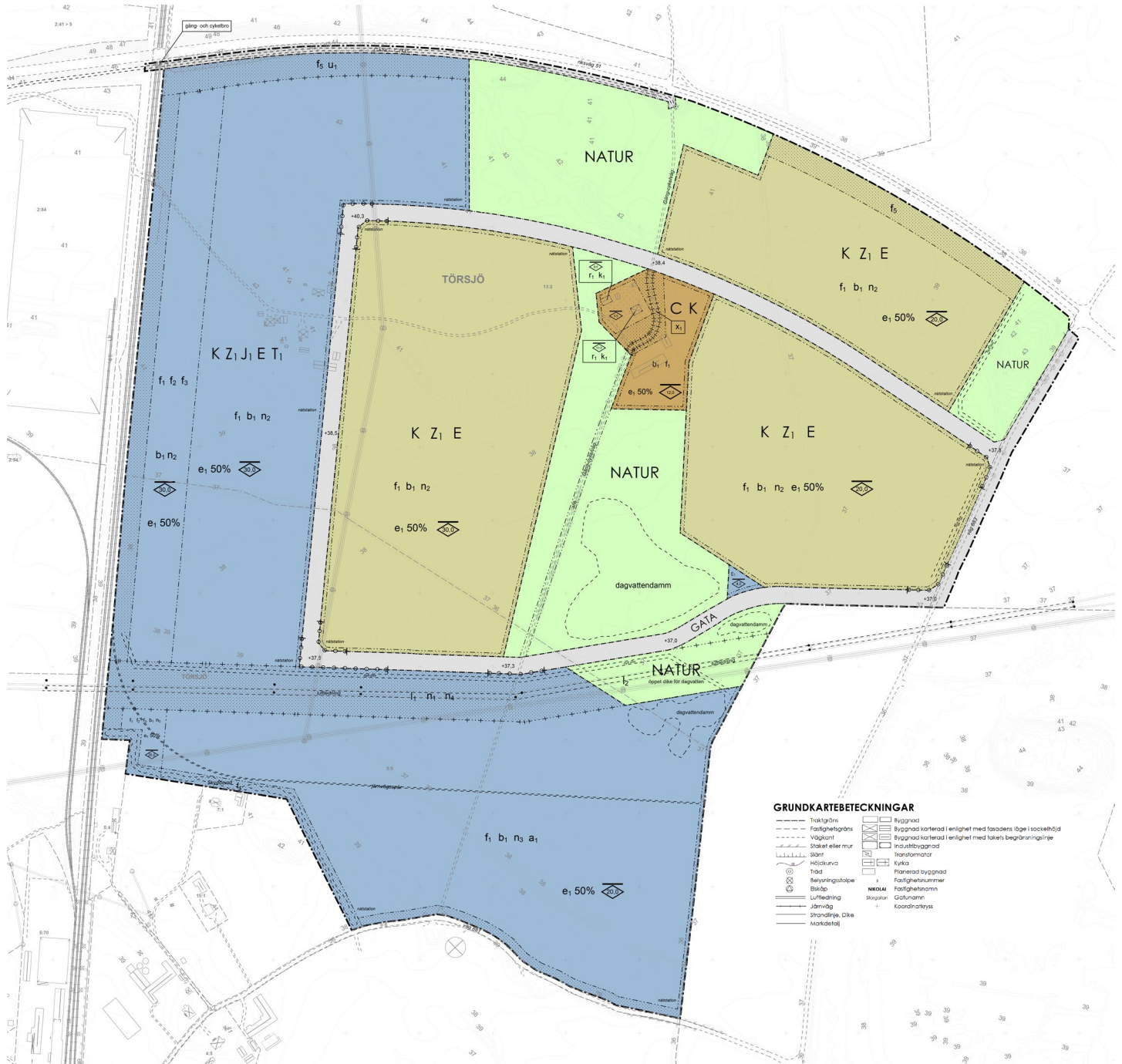
Utöver undertecknad har även exploateringsingenjörerna Elias Chabe och Bo Davidsson varit med i genomförandefrågor och Oscar Levin samt Hanna Malm har deltagit i trafikfrågor. Erica Ek har medverkat i kulturmiljöfrågor. Therese Aremyr har medverkat i frågor som rör naturmiljö.

Hanna Bäckgren
Enhetschef Detaljplan

Philip Cedergren
Planeringsarkitekt

Detaljplan för fastigheten Törsjö 13:2 m.fl. (Törsjö logistikområde)

OBS! Plankartan är inte skalriktig!



Planbestämmelser

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar.
Endast angiven användning och utformning är tillåten.
De beteckningar saknas gäller bestämmelser inom hela planområdet.

Grensbeaktningar

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- + - + Administrativ gräns
- + + + + ... Egenskapsgräns och administrativ gräns

Användning av mark och vatten

Allmänna platser med kommunall huvudmannskap

- GATA** Gata, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.
- NATUR** Naturområde, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.
- CYKEL** Cykelväg, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.
- GÅNG** Gångväg, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

Kvartermark

- K** Kontor, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
- Z1** Lager- och logistikverksamhet, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
- J1** Kontorsmark, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
- E** Industriella anläggningar, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
- C** Centrum, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
- T1** Järnväg, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
- E1** Pumpstation, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER ALLMÄN PLATS

Mark

+0,0 Markens höjd över nollnivån ska vara minst angivet värde i meter, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

Öppet diken för dagvatten, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

Utformning

dagvattenledning, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

dike, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

allé

allé och cykelväg gång- och cykelväg ska placeras på en separat bänk och med en inre höjd av minst 7 meter över järnväg, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Omformning

Marken får inte föras med byggnader, PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

Högsta nödshöjd är angivet värde i meter, PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

Illustrationer

Endast förbud, uthus och cykel får placeras. Utöver det för markparkering och garage anläggas, PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

Största byggnadsarea är 50,0 % av fastighetsarean inom användningsområdet i PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

Utformning

- f1** Byggnadsens utformning, färgsättning och materialval ska utformas med hänsyn till det intilliggande landskapet och befintlig bebyggelse utanför planområdet, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- f2** Entréer och utgångar ska placeras bort från järnvägen, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- f3** Friskluftgång ska riktas bort från järnvägen, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- f4** Skyddsavstånd ska uppfyllas med en höjd av 4 meter, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.
- f5** Skyltar får inte vara blåvitaradade eller blåvitarade, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Utförande

Endast 80,0 % av fastighetsarean inom egenkapetsområdet för nödsgator, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Rivningsförbud

Byggnad får inte rivas, PBL 4 kap. 16 § 1 st 4 p.

Varsamhet

Byggnadens karaktärsdrag vad gäller volym, proportioner, indelning, material och materialbehandling, färgsättning samt detalieringnivå ska bibehållas, PBL 4 kap. 16 § 1 st 2 p.

Utfart

p **o** **q** Utfartsförbud, PBL 4 kap. 9 §

Mark

Marken får inte användas för markergårdar, uppdrag eller parkering, PBL 4 kap. 10 §

N1

Dagvattenfördröjning med en total volym av mind 75 kubikmeter per hektar ska anordnas, PBL 4 kap. 10 §, PBL 4 kap. 10 §

N2

Dagvattenfördröjning med en total volym av mind 235 kubikmeter per hektar ska anordnas, PBL 4 kap. 10 §, PBL 4 kap. 10 §

N3

Öppet diken för avledning av dagvatten, PBL 4 kap. 10 §

N4

Öppet diken för avledning av dagvatten, PBL 4 kap. 10 §

Administrativa bestämmelser

Genomförandefid

Genomförandefid är 5 år från den dag planen vinner laga kraft, PBL 4 kap. 21 §

Markreservat för allmännyliga ändamål

Markreservat för allmännyliga undervisningsändamål, PBL 4 kap. 6 §

Markreservat för allmännyliga utbildning, PBL 4 kap. 6 §

Markreservat för allmännyliga utbildning, PBL 4 kap. 6 §

Markreservat för allmännyliga gång- och cykelvägar, PBL 4 kap. 6 §

Ändrad lovplikt

Marklov krävs för markåtgärder som kan förändra markens genomsläpplighet, om markåtgärden innebär att den totala arealen fördröjning ska överstiga den högsta tillåtna, PBL 4 kap. 15 §

1 st 3 p., PBL 4 kap. 15 § 1 st 3 p.

Vilkor för startbesked

Startbesked får inte ges för T1 och J1 förrän skyddsavståndet är tillräckligt enligt bestämmelsen i 4, Kvartermark, PBL 4 kap. 14 § 1 st 4 p.

Illustrationer

----- Illustrationstyp - Streckad

----- Illustrationstyp

----- Illustrationstyp