

# Strukturplan för drivmedelsstationer i Örebro tätort

---

## Planering

Samhällsbyggnad  
Box 330 00  
701 35 Örebro

Besöksadress  
Åbylundsgatan 8 A, 4 tr  
Örebro

Tel vx 019-21 10 00

E-post [stadsbyggnad@orebro.se](mailto:stadsbyggnad@orebro.se)

<b>1. BAKGRUND, SYFTE OCH TIDIGARE UTREDNINGAR .....</b>	<b>3</b>
1.1 SYFTE OCH AVGRÄNSNING .....	3
1.2 AMBITION .....	3
1.3 TIDIGARE UTREDNINGAR.....	3
<b>2. NULÄGE .....</b>	<b>3</b>
2.1 FUNKTION OCH SERVICE.....	3
2.2 HUR SER DET UT I ÖREBRO?.....	4
2.3 TILLSTÅND, TILLSYN, AVSTÅND OCH AKTUELLA MILJÖKRAV .....	6
<b>3 FÖRUTSÄTTNINGAR I OLIKA OMRÅDEN OCH STRÅK I STADEN.....</b>	<b>7</b>
3.1 RV 50-STRÅKET .....	7
3.2 STADSDELARNA KRING SVAMPEN .....	7
3.3 E18/E20-STRÅKEN .....	8
3.4 KUMLAVÄGSSTRÅKET .....	8
3.5 RUDBECKSGATAN/NORRKÖPINGSVÄGEN .....	8
3.6 VÄSTER .....	9
<b>4. FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR OLIKA TYPER AV DRIVMEDEL.....</b>	<b>9</b>
4.1 DIESEL .....	9
4.2 ALTERNATIVA DRIVMEDEL .....	10
<b>5. BEHOV AV NYA LÄGEN FÖR DRIVMEDELSSTATIONER .....</b>	<b>10</b>
<b>6. PRINCIPER/BEDÖMNINGSKRITERIER VID LOKALISERING AV DRIVMEDELSSTATIONER ...</b>	<b>11</b>
<b>7. LÄMPLIGA NYA LÄGEN.....</b>	<b>12</b>
7.1 LÄMPLIGA NYA LÄGEN FÖR DRIVMEDELSSTATIONER .....	12
7.2 AVFÄRDADE LÄGEN .....	17
<b>BILAGA 1 - FÖRTECKNING ÖVER DRIVMEDELSSTATIONER I ÖREBRO TÄTORT (DEC 2004).</b>	<b>19</b>
<b>BILAGA 2 – KARTA ÖVER BEFINTLIGA DRIVMEDELSSTATIONER OCH LÄMPLIGA NYA LÄGEN .....</b>	<b>20</b>
<b>BILAGA 3 – TRAFIKFLÖDEN.....</b>	<b>21</b>
<b>BILAGA 4 – DEFINITIONER .....</b>	<b>22</b>

### **I arbetsgrupp har ingått:**

Marie Brorson (våren 2004), Fredrik Idevall (fr.o.m. nov 2004), Ulf Nykvist, Lars Edenskär, Johan Hidman, Stadsbyggnad  
 Gösta Eriksson, Tekniska förvaltningen  
 Maj Åström, Miljökontoret  
 Mats Helgesson, Programnämnd Samhällsbyggnad  
 Ulf Smedberg, Thomas Bjerke, Nerikes Brandkår

# 1. Bakgrund, syfte och tidigare utredningar

## 1.1 Syfte och avgränsning

Syftet med strukturplanen är att:

- redovisa hur kommunen ser på befintliga drivmedelsstationer
- visa en lämplig framtida struktur
- lägga fast principer och bedömningskriterier vid lokalisering av drivmedelsstationer
- redovisa lämpliga lägen för nya drivmedelsstationer

Strukturplanen är ett verktyg vid nyetablering eller omflyttningar. Tänkbara nya lägen för etablering av drivmedelsstationer finns redovisade.

I strukturplanen används begreppet drivmedel istället för bensin. Det är ett medvetet val för att markera att kommunen anser det viktigt att nya alternativa fordonsbränslen utvecklas och införs. Strukturplanen omfattar drivmedelshandeln i Örebro tätort. En separat utredning krävs för drivmedelshandeln på landsbygd.

## 1.2 Ambition

Kommunens ambition med strukturplanen är att få en jämnare geografisk spridning av drivmedelsanläggningar i Örebro tätort. Strukturen ska bidra till en minskning av det totala trafikarbete. Biltrafiken, framförallt den tunga trafiken, ska ledas bort från Örebros centrala delar. Planeringen för ett TruckStop stödjer det målet och innebär att antalet dieselstationer i tätorten minskar. Tanken med TruckStop är att flera drivmedelsbolag har försäljning i samma anläggning. En anläggning som även innehåller annan service riktad till den tunga trafiken.

Befintliga och framtida stationer ska klara högt ställda krav avseende miljö, hälsa och säkerhet. Etablering av stationer nära bostäder och andra personintensiva miljöer bör undvikas. Stationer med försäljning av dagligvaror ska ha säkra och bra förbindelser även för gångare och cyklister.

## 1.3 Tidigare utredningar

Drivmedelsförsäljning har utretts tidigare. Den senaste utredningen är från 1994. Utredningen resulterade i att några bensinstationer lades ned av miljö- och säkerhetsskäl. Nya tänkbara lägen, i första hand som ersättning för några befintliga olämpliga lägen och i andra hand lägen för nyetablering föreslogs. Av totalt 17 nya lägen togs 6 lägen bort efter remiss av utredningen. Av de 12 lägen som återstod återfinns några i denna utredning som förslag på nya lägen.

# 2. Nuläge

## 2.1 Funktion och service

Drivmedelsstationen har förändrats under de senaste decennierna. En förutsättning för lönsamhet hos en bemannad station är i allmänhet att bensinförsäljningen kombineras med Dagligvaruförsäljning, videouthyrning etc. Idag sker ett samarbete mellan drivmedelsbolagen, dagligvarubranschen och snabbmatsrestauranter. Ett exempel är samarbete mellan ICA och Statoil genom ICA Express. Stationerna är genom sitt utbud och prisnivå ett komplement till annan omgivande dagligvaruhandel. För att inte dagligvaruförsäljningen ska slå ut mindre butiker intill bostäder så krävs en konsekvensanalys i varje enskilt fall samt en begränsning av

säljytan för dagligvaruhandel till 50 kvm i framtida detaljplaner för drivmedelsstationer (G) (se Rubrik Principer och bedömningskriterier).

Lokalisering till personintensiva miljöer nära bostadshus och andra verksamheter innebär även andra angelägna frågor vid lokaliseringsbedömningar. En fråga handlar om trafiksäkerhet. Stationen är i många fall lokaliserad och tillgänglig för biltrafik, även fotgängare och cyklister behöver säkra vägar till stationen. En annan fråga är säkerhetsavstånd till omgivande bebyggelse. Förutom risk för brand finns också risk för läckage och föroreningar p.g.a. spill av drivmedel och oljor till mark och vattendrag. Även störningar dygnet runt med fordonstrafik, buller och avgaser är viktigt att ta med. En befintlig drivmedelsstation innebär att användningen av intilliggande områden begränsas.

Dagens automatstationer är i flera fall placerade i anslutning till större köpcentrum med ”tanka när du handlar” som koncept. Automatstationer finns också i lägen där det tidigare funnits underlag för en bemannad station.

## **2.2 Hur ser det ut i Örebro?**

### *Örebro väl försörjt med drivmedelsstationer*

I Örebro tätort finns 30 drivmedelsstationer, varav 12 är automatstationer (se bilaga 1). Övriga 18 är bemannade stationer med mer eller mindre omfattande försäljning av dagligvaror. I varierande utsträckning finns annan service som ex biltvätt, verkstad och ”gör det själv” hallar.

### *Geografisk fördelning och bolag*

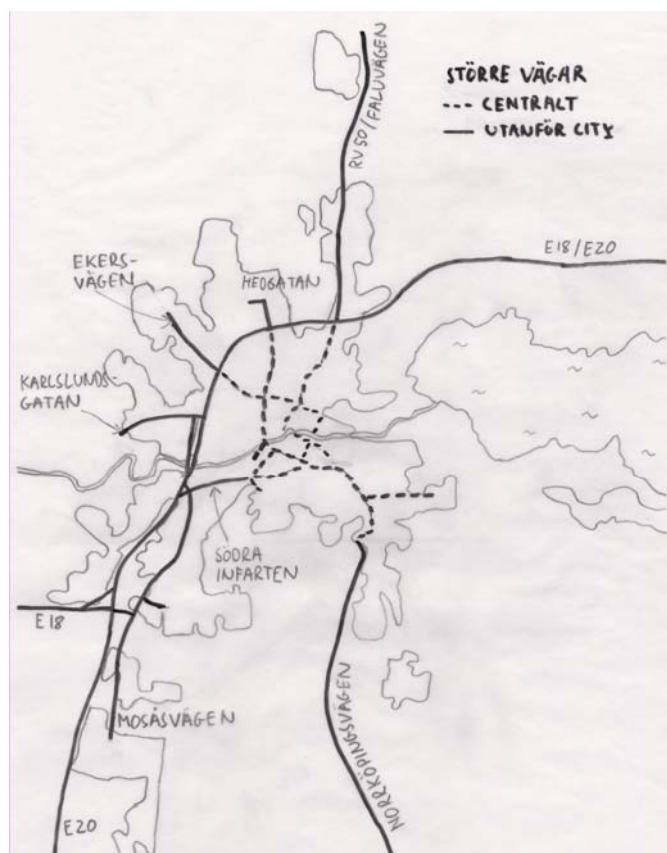
Geografiskt är befintliga drivmedelsstationer både spridda och lokaliserade i grupp. Västhaga, stadsdelarna kring Svampen, och Rudbecksgatan mellan Österängsvägen och Hjälmärvägen är tre områden där fler stationer ligger samlat. Stationerna har genom sina olika lägen flera funktioner, i några fall har de en närservicefunktion, i andra fall är de stationer främst för genomfartstrafik. Några märken är mer representerade än andra, Norsk Hydro, OK-Q8 och Statoil (totalt 20 st) är dubbelt så många som Preem, Shell, Jet, Tanka och Bilisten (10 st). Flera bolag saknas i Örebro. Ett exempel är den finska kedjan St1 som för närvarande etablerar sig i Sverige. Stationerna ligger för närvarande till största delen vid trafikstråk/leder med högt trafikflöde (mer än 8000 fordon/dygn).

De större trafiklederna utanför city med minst 8000 fordon/dygn:

- E28/E20
- Norrköpingsvägen/Rudbecksgatan
- Adolfsbergsvägen/Mosåsvägen
- Södra infartsleden
- Västthagagatan
- Karlslundsgatan
- Ekersvägen
- Hedgatan
- Rv 50/Faluvägen

Det finns även vägar och gator i stadens mer centrala delar som har en trafikmängd som överstiger 8000 fordon/dygn. Se översiktlig karta på nästa sida.

## Översikt över vägar och gator med fler än 8000 fordon/dygn (2004)



### Aktuella initiativ december 2004

Det finns flera aktuella initiativ och projekt som berör drivmedelsförsäljningen i Örebro. Det är bl.a.:

- ✓ Planeringen för ett Truck Stop i Berglunda, där Europavägarna möts. Truck Stop är ett rastplatskoncept där flera bolag samlokaliseras. Konceptet innehåller bl a gemensam dieseltankning över bolagsgränser, service- och verkstadshallar, tvätthallar, restaurang m.m. Truck Stop blir i första hand en knutpunkt för tunga transporter.
- ✓ Bolaget Preem söker ytterligare ett ställe för etablering av anläggning.
- ✓ Förfrågan från Svensk Biogas om förutsättningarna och möjligheterna att införa fordonsgas som alternativt fordonsbränsle i Örebro. Svensk Biogas är ett dotterbolag till tekniska verken i Linköping.
- ✓ Planering av nya trafikstråk pågår, framförallt öst-väst förbindelser. Det pågår också planarbete för förändring av området längs Rudbecksgatan.

### Diesel

På flertalet stationer finns dieselpumpar, mer eller mindre tillgängligt för lastbilar och bussar. Oftast är den tunga trafiken hänvisad till speciella dieselstationer. I Örebro finns 11 större dieselstationer (se bilaga 1).

### *Alternativa drivmedel*

Möjligheten att tanka alternativa drivmedel är idag begränsad och finns endast på tre ställen (se bilaga 1).

### *Säkerhet*

Som en följd av 1994-års utredning försvann de centrumnära drivmedelsstationer som då bedömdes var en stor säkerhets- och miljörisk. Det innebär att det endast finns enstaka stationer som i dag utgör en direkt säkerhetsrisk.

## **2.3 Tillstånd, tillsyn, avstånd och aktuella miljökrav**

### *Tillstånd krävs*

Drivmedelsstationer måste klara vissa myndighetskrav. Tillstånd för verksamheten krävs enligt lagen (1988:868) om brandfarliga och explosiva varor samt i tillhörande förordning (1988:1145). Tillstånd beviljas från 6 – 12 år av Nerikes Brandkår på delegation av Byggnadsnämnden. Under tillståndstiden görs tillsyn vartannat år för bemannade stationer och vart fjärdeår för automatstationer. Miljönämnden har tillsyn över miljöstörande verksamheter. Dit hör bl.a. drivmedelsstationer. Den huvudsakliga lagstiftningen som reglerar tillsynen är Miljöbalken med tillhörande förordningar och föreskrifter. För att hantera livsmedel, d v s tillreda och sälja livsmedel, krävs ett godkännande från Miljönämnden.

### *Säkerhetsavstånd*

Rekommenderade avstånd från drivmedelsstation till bebyggelse finns i Boverkets allmänna råd och i Sprängämnesinspektionens allmänna råd. Boverket och Sprängämnesinspektionen har olika riktvärden för avstånd. I Boverkets allmänna råd finns riktvärdet 100 m som skyddsavstånd till bebyggelse. Till grund för Boverkets riktvärde ligger en sammanvägd bedömning av riskerna för miljö, hälsa och säkerhet. Det understryks också att behovet av skyddsavstånd och andra åtgärder måste bedömas med hänsyn till många faktorer i det enskilda fallet. Ibland kan m.a.o. lägre krav än 100 m på avstånd ställas.

I Sprängämnesinspektionens allmänna råd (SÄIFS 1997:8) rekommenderas avstånd för A, B resp C-byggnader. Det längsta avståndskravet är 25 m (A-byggnad avstånd lossningsplats för bensintankfordon). Vid räddningstjänstens tillsyn av bensinstationer utgår man från Sprängämnesinspektionens allmänna råd. Om avstånden inte är uppfyllda kan dock tillståndsmyndigheten inte utgå från att verksamheten inte har en tillfredsställande säkerhet. Alternativa sätt att uppnå tillfredsställande säkerhet finns, t.ex. olika former av tekniskt skydd. De allmänna råden finns att hämta på Räddningsverkets hemsida [www.srv.se](http://www.srv.se).

Vid nyetablering av drivmedelsstation bör en samlad risk- och säkerhetsbedömning göras beträffande relevant avstånd till omgivande bebyggelse. Vid nyplanering av drivmedelsstationer bör Boverkets allmänna råd följas om skyddsavstånd på 100 m.

### *Krav för fordonstvättar*

Ett aktuellt miljökrav är Naturvårdsverkets allmänna råd 96:1 Om mål och riktvärden för fordonstvättar. Kraven gäller för personbilstvättar med en dimensionering för mer än 5000 tvättar/år eller minst 1000 tvättar för andra fordon såsom lastbilar, bussar och traktorer. Riktvärden finns för recirkulation, metallföreningar och oljeinnehåll. För drivmedelsstationerna i Örebro tätort pågår en anpassning till de nya kraven. Av de tolv större stationerna som är aktuella har tre uppfyllt kraven (dec 2004). Arbetet pågår på en station. Anpassningen till kraven kräver ofta stora investeringar.

### *Vattenkvalitet*

Ett annat krav handlar om vattenkvalitet. Drivmedelsstationerna ska klara uppställda krav i VA-lagen och ABVA, Allmänna bestämmelser för brukande av den allmänna vatten- och avloppsanläggningen. Aktuell lagstiftning och rikvärden för föroreningar i avloppsvatten finns angivna i Tekniska förvaltningens riktlinjer för utsläpp av avloppsvatten från industrier och andra verksamheter.

## **3 Förutsättningar i olika områden och stråk i staden**

### **3.1 Rv 50-stråket**

#### *Stationer i dag*

RV 50 från E18/E20 till Norr om Lillån har fem drivmedelsstationer varav fyra är automatstationer. Stationerna 10,11 och 12 serverar genomfartstrafiken mer än stationerna 13 och 14. Dessa stationer är placerade i anslutning till Coop Forum Lillån är mer ”tanka när du handlar” stationer. Den enda bemannade stationen är Preem Lillån (12).

#### *Dagligvaruförsäljning*

Preem Lillån (12) har begränsat utbud av dagligvaror och har en funktion som närområdets kiosk- och videobutik. Angränsande gatukök och Preem utgör idag en centrumpunkt i Lillån.

#### *Problem och åtgärdsbehov*

Preem Lillån har tidigare diskuterats ur trafiksäkerhetssynpunkt. Trafiksäkerheten har dock förbättrats genom åtgärder med dubbla körbanor och förändring av in- och utfart. Läget är dock inte helt tillfredsställande. Stationen har också ett bostadsnära läge. Ett lämpligt ersättningsläge kan vara eftersträvänsvärt.

#### *Nya förutsättningar*

Övrigt att ta med i beaktande för området, om än långsiktigt, är ev framtida öst-västförbindelser Lillån-Vivalla och vägreservat i översiktsplan för ny vägsträckning öster om Lillån.

### **3.2 Stadsdelarna kring Svampen**

#### *Stationer i dag*

I området kring Svampen finns två bemannade stationer, Shell (15) och Statoil (17). Dessa fyller norra delen av Örebro tätorts behov av bemannade stationer. Norsk Hydro (16) är en automatstation.

#### *Dagligvaruförsäljning*

Statoil och Shell fyller idag också en närservicefunktion för intilliggande områden.

#### *Problem och åtgärdsbehov*

-

#### *Nya förutsättningar*

-

### **3.3 E18/E20-stråken**

#### *Stationer i dag*

Utmed Örebro genomfartsstråk, E18/E20, finns tämligen få av tätortens drivmedelsstationer. För genomfartstrafikens behov svarar idag främst OKQ8 (2) och Statoil (3) i Västhaga. Även Statoil (8) vid Eurostop har den funktionen, dock mindre tillgängligt. OKQ8 (26) vid södra infarten är en ny station med bra läge för trafik in och ut från city.

Längs E20, intill Mariebergs köpcentrum och IKEA, finns två stationer (29 och 30). Dessa är mer ”tanka när du handlar” stationer.

#### *Dagligvaruförsäljning*

-

#### *Problem och åtgärdsbehov*

För genomfartstrafiken genom Örebro tätort på E18/E20 finns i dag få drivmedelsstationer i direkt anslutning till motorvägen. För att öka denna servicenivå är det viktigt att hitta lämpliga lägen som riktar sig till trafiken på E18/E20.

#### *Nya förutsättningar*

-

### **3.4 Kumlavägsstråket**

#### *Stationer i dag*

Längs Mosåsvägen vid Johannesdalsvägen ligger Örebro enda Bilisten-station i form av en automatstation (28). Längre in mot stan ligger Jet (27) i Aspholmen.

#### *Dagligvaruförsäljning*

-

#### *Problem och åtgärdsbehov*

Bilisten-stationen (28) ligger relativt nära bostäder.

#### *Nya förutsättningar*

Jet (27) i Aspholmen ligger i ett läge som kan bli mer intressant för bensinhandel då planering finns för en öst-västförbindelse genom Södra vägen, från Aspholmen över till Norrköpingsvägen.

### **3.5 Rudbecksgatan/Norrköpingsvägen**

#### *Stationer i dag*

I området längs Rudbecksgatan, från Universitetet till Österplan, finns sju drivmedelsstationer, varav två är automatstationer (22 och 23). Statoil (18 och 24) samt OKQ8 (21 och 22) finns representerade med två stationer var.

I Brickebacken finns en bemannad Norsk Hydro (25).

#### *Dagligvaruförsäljning*

Fem stationer (18, 19, 20, 21 och 24) har dagligvaruförsäljning i olika grad. Stationen i Brickebacken (25) har en närservicefunktion. I anslutning till stationen finns en korvkiosk.



### *Problem och åtgärdsbehov*

-

#### *Nya förutsättningar*

Kommunen önskar förändra strukturen i hela området längs Rudbecksgatan. Öster om Norrköpingsvägen i finns olika typer av verksamhet. Det är allt från tillverkningsindustri, försäljning, IT-företag, detaljhandel, bilservice till drivmedelsstationer. Den generella utvecklingstanken innebär en omvandling av området från en infartsled längs företagsområden med stort inslag av drivmedelsförsäljning till en kapacitetsstark stadsgata med en blandning handel och bostäder.

Ett aktuellt exempel på detta är kv Gasugnen öster om Rudbecksgatan (från Almbyplan till Hagmarksgatan) där det pågår planarbete. Syftet med planarbetet är att förändra användandet från industri till handel (främst dagligvaror) och bostäder. I kvarteret finns två drivmedelsstationer, för övrigt områdets enda automatstationer, det är OKQ8(22) och Jet(23). Med hänsyn till tänkt utveckling för området kan de här två stationerna komma att bli de första som blir aktuella för flytt och lämpliga ersättningslägen. Även stationer i intilliggande kvarter kan bli aktuella att flytta som konsekvens av omvandlingen i området.

Området kring Almbyplan kan vara intressant att utveckla för t.ex. bostadsändamål.

## **3.6 Väster**

### *Stationer i dag*

Väster, här omfattande stationerna 1, 4, 5, 6, 7 och 9 speglar de stationer som idag är placerade mer spritt. Tre stationer 1, 5 och 9 är automatstationer. Dessa kan antas serva lokaltrafiken till och från de större bostadsområdena Vivalla, Markbacken och Rosta. De tre övriga (4, 6, 7) är bemannade.

### *Dagligvaruförsäljning*

De bemannade stationerna fyller idag mer eller mindre en närservicefunktion.

### *Problem och åtgärdsbehov*

Stationen i Markbacken (5) är en av de stationer som bör diskuteras då den ligger nära bostäder. Stationen vid Karlslundsgatan (4) ligger i ett område som är under omvandling från verksamheter till en stadsdel med ett större inslag av bostäder.

### *Nya förutsättningar*

För Väster ska ett programarbete startas i syfte att se över hela strukturen och Västers attraktivitet. Drivmedelsstationernas lägen kan då komma att diskuteras.

## **4. Förutsättningar för olika typer av drivmedel**

### **4.1 Diesel**

#### *Stationer i dag*

På flertalet drivmedelsstationer finns dieselpumpar. Dessa är mer eller mindre tillgängliga för lastbilar och bussar. Ofta är den tunga trafiken hänvisade till speciella stationer som endast säljer diesel. I Örebro finns elva sådana dieselstationer (A-M, se bilaga 2). Fyra av dessa är

anläggningar för tung trafik som är samlokaliserade med vanliga drivmedelsstationer - C-Statiol Västhaga (3), D-OKQ8 Västhaga (2), H-Jet Bettorp (10) samt K-Statoil Boglundsängen (8).

Förutom anläggningen i småbåtshamnen i Skebäck (L) och stationerna i Västhaga (2 och 3) ligger stationerna i eller i anslutning till företagsområden. Flera av anläggningarna är till för internt bruk, B-Bilspedition i Pilängen, I-Tekniska Förvaltningen i Aspholmen samt M-Nerikes Brandkår i Nasta.

#### *Nya förutsättningar, problem och åtgärdsbehov*

En ambition med strukturplanen är att minska antalet dieselstationer. Etablering av ett Truck Stop vid Berglunda är en viktig åtgärd för att uppnå detta mål.

Några dieselstationer är mer angelägna att få bort tidigt än andra. Det är framförallt stationer (A och B) på Pilängens industriområde som ligger i nära angränsning till befintligt vattenskyddsområde för vattentäkter vid Skråmsta. Vid en utökning av vattenskyddsområdet för vattentäkterna vid Skråmsta, som för närvarande utreds, kommer stationerna A och B inom vattenskyddsområdet.

Även dieselstation på Holmens industriområde (G) är angeläget att omlokalisera. Fastigheten behöver slutsaneras för att minska risken för förorening till vattendraget Lillån.

## **4.2 Alternativa drivmedel**

### *Stationer i dag*

Möjligheten att tanka alternativa drivmedel är idag begränsad både avseende antal tankningsställen och typ av bränsle. För närvarande finns tankningsställen för etanol (E85 - 85% etanol i bensinen) vid OKQ8 i Västhaga (2) och OKQ8 vid Södra infarten (26). Tankställe för fordonsgas finns vid Tanka-stationen i Bettorp (10).

### *Nya förutsättningar, problem och åtgärdsbehov*

Övriga alternativa drivmedel som finns på marknaden för närvarande - fordonsgas (biogas, naturgas,) och RME (rapsmetylester) saknas i Örebro.

Som en följd av Svensk Biogas initiativ till Örebro kommun kommer förutsättningar att tanka fordonsgas<sup>1</sup> i Örebro att utredas ytterligare avseende efterfrågan, produktionstekniska- och ekonomiska förutsättningar. Tankningsställen för fordonsgas bör i första hand lokaliseras till platser för annan drivmedelsförsäljning.

## **5. Behov av nya lägen för drivmedelsstationer**

I dag har Örebro ett gott utbud av drivmedelsstationer.

De nya lägen som redovisas i strukturplanen är i första hand framtagna som ersättningslägen för stationer som av olika skäl måste flyttas. Behov av ersättningslägen för drivmedelsstationer uppkommer av flera skäl. För det första är ligger ett antal drivmedelsstationer olämpligt med hänsyn till säkerhetsskäl. Framför allt gäller det

---

<sup>1</sup> Fordonsgas - Biogas/Gröngas är metangas som tillverkas genom rötning av organiskt avfall eller jordbruksprodukter. En annan fordonsgas är Naturgas. Det är ett fossilt bränsle som kräver storskalig distribution och utbyggnad av ett nationellt stamnät.

stationerna 12, A, B, G, men kanske även 28. För det andra innebär översiktsplanen med nya tankar om staden, dess innehåll, struktur och stadsbild också ett behov av flytt av befintliga stationer eller andra åtgärder. Det gäller framför allt stationerna 22 och 23 och kanske fler av stationerna längs Norrköpingsvägen. I viss mån kan det även gälla stationerna 4 och 5. Dessutom finns en generell ambition att koncentrera drivmedelsförsäljningen till ett fåtal större och ur trafiksynpunkt väl lokaliserade platser.

Det kan också uppkomma behov för helt nya etableringar av drivmedelsstationer. Planerna, kort- och långsiktiga, på nya vägförbindelser, kan också innebära efterfrågan på etablering av nya drivmedelsstationer. För att nya och gamla aktörer på markanden ska ha möjlighet att etablera nya drivmedelsstationer bör det finnas ett antal studerade och lämpliga lägen att erbjuda. En lämplig lokalisering av drivmedelsstationer kan bidra till nya effektiva och mindre miljöstörande trafikmönster.

För att skapa god beredskap inför dessa förändringar redovisas några tänkbara nya lägen för etablering av drivmedelsstationer i strukturplanen. Lämpliga nya lägen för drivmedelsstationer beskrivs i avsnitt 7 och finns markerade på kartan i bilaga 1. De redovisade lägena är översiktligt bedömda i enlighet med principerna och bedömningskriterierna i avsnitt 6. Djupare analyser och bedömningar är givetvis nödvändiga i varje enskilt fall.

## **6. Principer/bedömningskriterier vid lokalisering av drivmedelsstationer**

För hantering av förfrågningar om etableringar av drivmedelsstationer gäller följande principer och bedömningskriterier.

1. En jämn geografisk spridning bör eftersträvas för att skapa en god tillgänglighet och minska det totala trafikarbetet. Även varje enskilt bolag bör ges möjlighet att få en någorlunda jämn geografisk fördelning av sina stationer. Försäljning av diesel riktad till tung trafik ska i första hand koncentreras till E1 (TruckStop). I andra hand kan E2 (Törsjö) bli aktuell som kompletterande läge för den tunga trafiken.
2. Etablering av drivmedelsstationer ska i första hand ske till renodlade biltrafiklägen. Etablering av drivmedelsstationer i direkt bostadsnära och centrumnära lägen ska undvikas.
3. Drivmedelsstationer bör ligga i anslutning till trafikled med minst 8000 fordon/dygn
4. Etablering av drivmedelsstationer ska föregås av en risk- och konsekvensanalys avseende effekter på miljö, hälsa och säkerhet samt även effekter på annan närservice.
5. Riktlinje vid planering av nya drivmedelsstationer är 100 m skyddsavstånd till bostäder och andra personintensiva miljöer.
6. Försäljning av dagligvaror på drivmedelsstation utgör ett komplement till annan dagligvaruhandel. Drivmedelsstationernas försäljning av dagligvaror bör inte attrahera fler kunder än en normal närbutik. Säljytan för dagligvaruhandel begränsas till max 50 kvm. Om särskilda skäl förekommer t.ex. behov av dagligvaruservice i närområdet kan en

större säljyta tillåtas.

7. Trafiksäkra gång- och cykelförbindelser måste finnas eller byggas/kompletteras när en etablering av drivmedelsstation med dagligvaror sker.
8. Vid etablering av ny drivmedelsstation ska alternativa fordonsbränslen finnas att tillgå.
9. För drivmedelsstationer rekommenderas viss tomtyta.
  - En obemannad drivmedelsstation behöver en tomtyta på 700 – 1200 kvm
  - En bemannad drivmedelsstation med butik behöver en tomtyta på 3 000 kvm och med butik, tvätt och annan service behöver en tomtyta på minst 4 000 – 5 000 kvm. .
  - En större anläggning utmed motorvägarna med stor mängd tunga fordon kräver en tomtyta på minst 15 000 – 20 000 kvm.
  - Ovan angivna ytor kan behöva ökas för att klara rening och fördröjning av dagvatten från fastigheten. I lokaliseringsbedömning behöver därför detta studeras särskilt.

## 7. Lämpliga nya lägen

### 7.1 Lämpliga nya lägen för drivmedelsstationer

#### E1

##### *Allmänt*

E1 i Berglunda är ett läge för den tunga trafikens behov av dieseltankning och annan service riktad till och anpassad för den tunga trafikens behov. Området är detaljplanelagt för verksamhet riktad mot tung trafik.

##### *Trafik*

E1 ligger intill E18 inte långt från platsen där europavägarna går samman. TruckStop är en strategisk satsning för att bl.a. som ersättningsläge för dieselstationer riktade till tung trafik.

##### *Jämnare geografisk spridning*

E1 är ett helt nytt läge som bidrar till en jämnare geografisk spridning. Samtidigt är tanken att dieseltankning av tung trafik ska kunna koncentreras till just E1.

##### *Miljö, hälsa och säkerhet*

Se detaljplan för TruckStop.

##### *Dagligvaror samt gång- och cykelförbindelser*

Syftet med detaljplanen för TruckStop är att skapa förutsättningar för verksamhet för tung trafik. Vissa delar av verksamheten som planeras vid TruckStop t.ex. kiosk och restaurang kan som bieffekt även attrahera andra kunder såsom privatbilister och personer som arbetar i intilliggande verksamhetsområde. Detta kan ge upphov till viss gång- och cykeltrafik. Förutsättningar för att skapa goda gång- och cykelförbindelser finns, bl.a. kommer gång- och cykelförbindelse från Pilängens industriområde att byggas ut till Berglunda.

### *Teknisk försörjning*

Va ansluts till kommunala nät.

## E2

### *Allmänt*

E2 i Transportstaden är framför allt ett läge för den tunga trafikens behov av tankning av diesel. Mark anpassad för en drivmedelsstation finns i gällande detaljplan (P262).

### *Trafik*

E2 ligger i ett område som utvecklats till en logistikknutpunkt. E2 ligger vid Mosåsvägen som har en trafikmängd på över 8000 fordon/dygn och vid den kommande Södra Tvärleden som här bedöms få en trafikmängd på 4-5000 fordon/dygn. Underlaget för privatbilister bedöms vara relativt lågt. En etablering av en station riktad till privatbilister kan ha den negativa effekten att trafik flyttas från E20 till Mosåsvägen.

### *Jämnare geografisk spridning*

Ambitionen med jämnare geografisk spridning gäller främst drivmedelsstationer riktade till privatbilister. Ambitionen för dieselstationer är tvärtom en tydligare koncentration till några få lägen som t.ex. E2. Det finns flera stationer riktade till privatbilister i närområdet, dels vid E20/Mariebergs köpcentrum, dels vid Mosåsvägen i stadsdelen Marieberg.

### *Miljöskydd, hälsa och säkerhet*

E2 ligger nära en grusås. Noggrannare undersökningar krävs med anledning av detta. E2 kan innebära inskränkningar för markanvändningen i intilliggande områden.

### *Dagligvaror samt gång- och cykelförbindelser*

En dieselstation riktad till den tunga trafiken bedöms inte leda till någon större gång- och cykeltrafik. En planskild gc-väg som korsar Södra Tvärleden är planlagd. Frågan om gc-väg längs Södra Tvärleden blir en fråga för Vägverkets arbetsplan.

### *Teknisk försörjning*

Va ansluts till kommunala nät.

## E3

### *Allmänt*

E3 ligger vid där nuvarande Norrköpingsvägen delas i den nya Södra Tvärleden mot E20 och vägen mot södra delarna av Örebro. För närvarande (dec. 2004) tar Vägverket fram en arbetsplan för Södra Tvärleden. Det finns därför inget exakt läge för E3. Eftersom Södra Tvärleden planeras som en väg med mitträcke kan detta innebära speciella hänsyn med anledning av en eventuell drivmedelsstation i området.

### *Trafik*

Trafiken på Norrköpingsvägen söder om korsningen mellan Södra Tvärleden och den norra delen av Norrköpingsvägen bedöms uppgå till ca 9000 fordon/dygn. Den Södra Tvärleden bedöms få en trafikmängd på ca 4000 fordon/dygn och den norra delen av Norrköpingsvägen ca 5000 fordon/dygn. Lokaliseringen och utformningen av anläggningen bör utföras så att den bidrar till att styra trafiken till Södra Tvärleden. Vid lokalisering av en drivmedelsstation bör även hänsyn tas till eventuella nya väganslutningar mot Norra Bro.

#### *Jämnare geografisk spridning*

E3 kan bidra till en jämnare geografisk spridning och bör kunna bidra till en minskad trafik i stadens centrala delar.

#### *Miljöskydd, hälsa och säkerhet*

Behöver utredas närmare.

#### *Dagligvaror samt gång- och cykelförbindelser*

Dagligvarubutiker saknas i närområdet. En drivmedelsstation kan få en närservicefunktion för bl.a. Almbro. Bra gång- och cykelförbindelser till E3 kan därför vara viktiga.

#### *Teknisk försörjning*

Kommunalt vatten och avlopp finns inte i området f.n.

### E4

#### *Allmänt*

E4 är beläget vid Stenbackevägen och den planerade förbindelsen Södra vägen mellan Glomman och Södra leden i Aspholmen. Det mer exakta läget för E4 får läggas fast i samband med planeringen av Södra vägen. E4 kan vara berört av detaljplanen från 1996 för Sörbyängsvägen. I övrigt är området inte planlagt.

#### *Trafik*

Trafikmängden bli ca 8000 fordon/dygn längs Södra vägen mellan Stenbackevägen och Gustavsviksvägen. E4 bedöms bidra till att styra bort trafik från stadens centrala delar.

#### *Jämnare geografisk spridning*

E4 bidrar till en jämnare geografisk spridning.

#### *Miljöskydd, hälsa och säkerhet*

Hänsyn till E4 kan behöva tas vid planering för bostäder och verksamheter i närområdet.

#### *Dagligvaror samt gång- och cykelförbindelser*

E4 bedöms inte innebära någon större inverkan på de närmaste närbutikerna i Ladugårdsängen. Närheten till Ladugårdsängen innebär dock att goda gång- och cykelförbindelser krävs.

#### *Teknisk försörjning*

En utbyggnad av Ladugårdsängen etapp 2 erfordras för att läge E4 skall kunna erhålla kommunal vatten- och avloppsförsörjning.

### E5

#### *Allmänt*

E5 är beläget vid Gustavsviksvägen och den planerade förbindelsen Södra vägen mellan Glomman och Södra Leden i Aspholmen. Det finns ett översiktligt studerat område intill den trafikplats och bro som nyligen varit föremål för detaljpaneläggning. Planen har antagits, men är f.n. (dec 2004) överklagad.

### *Trafik*

Trafikmängden bli ca 8000 fordon/dygn längs Södra vägen mellan Stenbackevägen och Gustavsviksvägen. E5 bedöms bidra till att styra bort trafik från stadens centrala delar.

### *Jämnare geografisk spridning*

E5 bidrar till en jämnare geografisk spridning.

### *Miljöskydd, hälsa och säkerhet*

En drivmedelsstation i läge E5 kan komma att inskränka på möjligheterna att bygga bostäder eller verksamheter i närområdet.

### *Dagligvaror samt gång- och cykelförbindelser*

E4 bedöms inte innebära någon större inverkan på de närmaste närbutikerna i Ladugårdsängen. Närheten till Ladugårdsängen innebär dock att goda gång- och cykelförbindelser krävs.

### *Teknisk försörjning*

Ansluts till kommunalt VA-nät.

## E6

### *Allmänt*

E6 är beläget i Aspholmen vid Helikopterplan, d.v.s. trafikplatsen där Adolfsbergsvägen, Bistagatan, den planerade Södra vägen, Södra infartsleden och E18/E20 strålar samman. Det aktuella området är den triangelformade ytan som i väster avgränsas av Söderleden samt i norr, öster och söder av Södra infartsleden och dess av och påfart från Söderleden. För närvarande (dec 2004) pågår arbete med planprogram som framför allt syftar till att klarlägga förutsättningarna för kontor e.dyl. Förslaget till planprogram innehåller inget om en eventuell drivmedelsstation.

### *Trafik*

Detta är ur trafiksynpunkt en mycket bra med närhet till flera stora trafikleder. För att läget ska bli aktuellt som plats för en drivmedelsstation måste in- och utfart till anläggningen lösas.

### *Jämnare geografisk spridning*

E6 bidrar åtminstone i viss mån till en jämnare geografisk spridning.

### *Miljöskydd, hälsa och säkerhet*

Inga kända problem.

### *Dagligvaror samt gång- och cykelförbindelser*

Dagligvarubutiker saknas i närområdet. En drivmedelsstation kan få en närservicefunktion för de intilliggande verksamhetsområdena Nasta och Aspholmen. Bra gång- och cykelförbindelser till E6 kan därför vara viktiga.

### *Teknisk försörjning*

Ansluts till kommunalt VA-nät.

## E7

### *Allmänt*

E7 är beläget vid norr om E18/E20 vid trafikplatsen vid Munkatorp. Området är inte planlagt. I anslutning till E7 finns också de eventuella trafiklederna mot Hovsta och Bettorp som finns som vägreservat i översiktsplanen. Området är inte detaljplanlagt. Området kan eventuellt rymma fler än en drivmedelsstation.

### *Trafik*

E7 kan försörja E8/E20 samt trafiken på vägen mot Glanshammar. Läget är även långsiktigt strategiskt med tanke på den i översiktsplanen redovisade öst-västliga leden mellan trafikplatsen vid E7 och Vivalla via Bettorp. Om det åter blir aktuellt med planer för en framtida rv 50 i östligt läge ligger E7 i anslutning till denna. E7 kan också bli en parkeringsplats och servicepunkt för de som nyttjar Kränglanområdet.

### *Jämnare geografisk spridning*

E7 bidrar till en jämnare geografisk spridning.

### *Miljöskydd, hälsa och säkerhet*

Inga kända problem.

### *Dagligvaror samt gång- och cykelförbindelser*

Inga dagligvarubutiker i närområdet. Om Bettorpsområdet utvecklas mot E7 så krävs goda gång- och cykelförbindelser från verksamhetsområdet till E7.

### *Teknisk försörjning*

En utbyggnad av Bettorps industriområde åt öster erfordras för att detta läge skall kunna er hålla kommunal vatten- och avloppsförsörjning.

## E8

### *Allmänt*

E8 ligger i Bettorp väster om rv 50 (Faluvägen) och norr om Norra kyrkogården invid den eventuellt framtida vägen mellan trafikplatsen vid E7 och Boglundsängen/Vivalla via Bettorp. Ny detaljplan krävs.

### *Trafik*

Lokalisering av en drivmedelsstation till E8 bör ske först i samband med en utbyggnad av vägen mellan Bettorp och Boglundsängen/Vivalla. Någon sådan väg är inte aktuell inom överskådlig tid.

### *Jämnare geografisk spridning*

I samband med att tvärleden byggs så kan E8 i viss mån bidra till en jämnare geografisk spridning av drivmedelsstationer i Örebro.

### *Miljöskydd, hälsa och säkerhet*

E8 ligger nära en grusås. Noggrannare undersökningar krävs med anledning av detta.



### *Dagligvaror samt gång- och cykelförbindelser*

Dagligvarubutiker saknas i närområdet. En drivmedelsstation kan få en närservicefunktion för det intilliggande verksamhetsområdet. Bra gång- och cykelförbindelser till E8 är därför viktigt.

### *Teknisk försörjning*

Vatten- och avloppsförsörjning måste ske från Bettorpsgatan vid Jet drivmedelsstation.

## E9

### *Allmänt*

E9 är beläget i Hovsta norr om Kårstavägen och direkt anslutning till rv 50 i det område som i översiktsplanen är markerat som utbyggnadsområde för verksamheter. Området är inte detaljplanelagt.

### *Trafik*

E9 ligger vid rv 50 och kan i och med att drivmedelsstationer f.n. saknas i Hovsta leda till en minskning av trafikarbetet.

### *Jämnare geografisk spridning*

En etablering i läge E9 innebär att Hovsta får en drivmedelsstation.

### *Miljöskydd, hälsa och säkerhet*

Inga kända problem.

### *Dagligvaror samt gång- och cykelförbindelser*

Det finns en mindre närbutik i Hovsta. Konsekvenser för servicen i Hovsta bör utredas innan beslut tas om etablering av en drivmedelsstation.

### *Teknisk försörjning*

För att motivera VA-försörjning krävs sannolikt utbyggnad av verksamhetsområdet.

## **7.2 Avfärdade lägen**

Under arbetet med strukturplanen har ytterligare lägen för drivmedelsstationer diskuterats. Här redovisas kort skälen till att dessa inte redovisas som nya lägen.

### *Längs Hjälmavägen*

Detta är ett trafikstråk som f.n. saknar drivmedelsstation utöver Statoil (24) som ligger vid Norrköpingsvägen. Här kan det på sikt vara lämpligt att lokalisera en drivmedelsstation. Ett möjligt läge är vid den västra korsningen mellan Odensbackevägen och gamla Hjälmavägen. En drivmedelsstation på denna plats skulle även kunna fungera som en närbutik för Ekeby-Almby. Skälet till att detta läge inte redovisats i strukturplanen är framför allt att trafikmängden på Odensbackevägen understiger 8000 fordon/dygn.

### *Längs Karlslundsgatan*

Karlslundsgatan har en trafikmängd som överstiger 8 000 fordon/dygn. Längs Karlslundsgatan finns dock inga lämpliga lägen för en drivmedelsstation.

*Längs Glomman*

Trafikmängden understiger 8 000 fordon/dygn.

*Längs Ekersvägen*

Ett läge intill nya återvinningsstationen har diskuterats. Trafikmängden på Ekersvägen i höjd med återvinningsstationen är dock under 8 000 fordon/dygn.

*Intill universitetet*

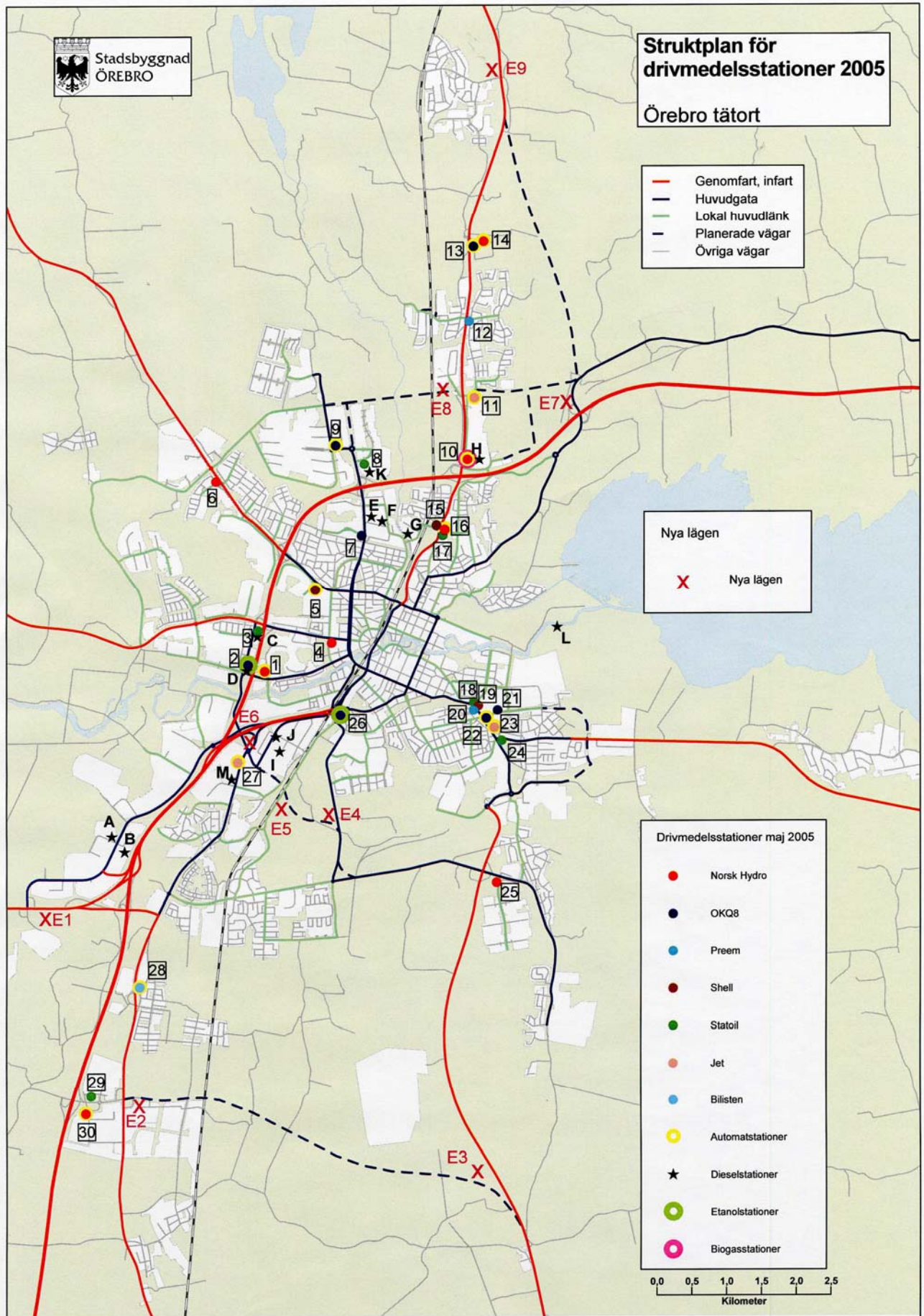
Norrköpingsvägen har i dag en trafikmängd på över 8 000 fordon/dygn. Att lokalisera en drivmedelsstation till detta område bedöms motverka ambitionen att minska trafiken i stadens centrala delar. Dessutom är det svårt att hitta ett lämpligt läge med hänsyn stadsbild och de planer som finns för området i och kring universitetet.

## Bilaga 1 - Förteckning över drivmedelsstationer i Örebro tätort (dec 2004)

Bensinstationer	Dieselstationer	Alternativt fordonsbränsle
1. Norsk Hydro	A. Norsk Hydro Diesel	OK Q8 Västhaga nr 2
2. OK Q8	B. Bilspeditions Diesel,	Svensk Biogas Bettorp nr 10
3. Statoil	C. Statoil Västhaga	OK Q8 Södra infarten nr 26
4. Norsk Hydro	D. OK Q8 Västhaga	
5. Shell	E. IDS OK Q8	
6. Norsk Hydro	F. Preem Såifa	
7. OK Q8	G. Preem Såifa	
8. Statoil	H. Norsk Hydro	
9. OK Q8	I. Tekniska förvaltningen	
10. Tanka/Svensk Biogas	diesel/bensin	
11. Jet	J. Preem	
12. Preem	K. Statoil Eurostop Truck diesel	
13. OK Q8	L. Småbåtshamnen Skebäck	
14. Norsk hydro	diesel/bensin	
15. Shell	M. Nerikes Brandkår diesel/bensin	
16. Norsk Hydro		
17. Statoil		
18. Statoil		
19. Shell		
20. Preem		
21. OK Q8		
22. OK Q8		
23. Jet		
24. Statoil		
25. Norsk Hydro		
26. OK Q8		
27. Jet		
28. Bilisten		
29. Statoil		
30. Norsk Hydro		

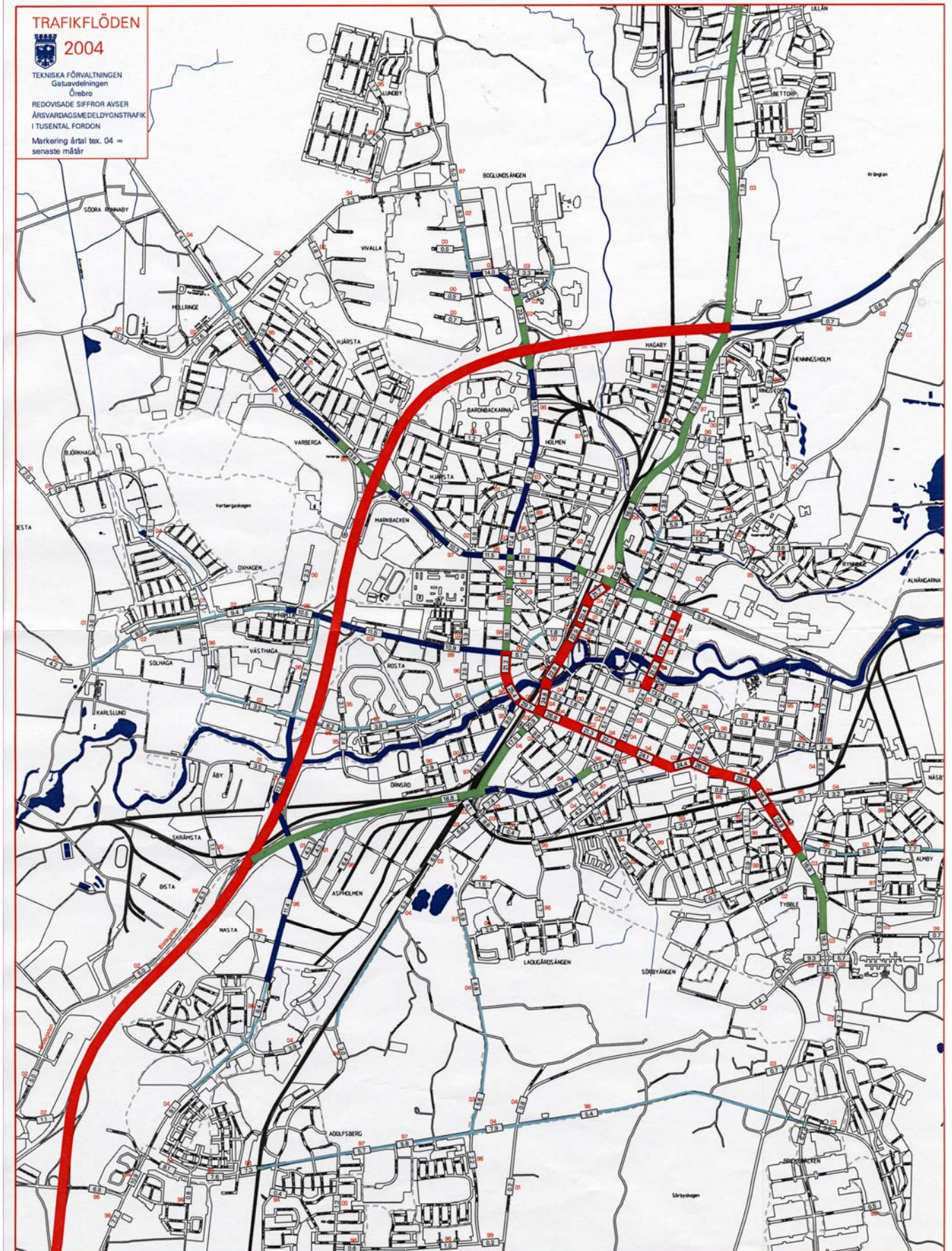
# Bilaga 2 – Karta över befintliga drivmedelsstationer och lämpliga nya lägen

Fredrik Idevall 2005-06-14





# Bilaga 3 – Trafikflöden



## **Bilaga 4 – Definitioner**

**Dagligvaror** är varor som fyller konsumentens dagliga behov av livsmedel inklusive drycker samt specialvaror som kemtekniska produkter, tidningar, tobak, blommor, sjukvårdsartiklar m.m.

**Livsmedel** är matvara, dryckesvara, njutningsmedel eller annan vara som är avsedd att förtäras av människor med undantag av vara på vilken läkemedelslagen är tillämplig.

**Säljyta** är den del av handelsytan till vilken kunderna normalt har tillträde jämte utrymmena närmast bakom manuella diskar samt utrymme i skyltfönster.