

## Granskningshandling



**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](mailto:philip.cedergren@orebro.se)

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>VAD ÄR EN DETALJPLAN?</b> .....	<b>3</b>
Detaljplanprocessen .....	3
<b>HANDLINGAR</b> .....	<b>4</b>
<b>PLANENS BAKGRUND</b> .....	<b>5</b>
<b>PLANENS SYFTE</b> .....	<b>5</b>
<b>LÄGE</b> .....	<b>5</b>
Planområde.....	6
<b>TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN</b> .....	<b>7</b>
Riksintressen .....	7
Översiktliga planer .....	7
Trafikprogrammet.....	12
Miljömål.....	13
Detaljplaner.....	13
<b>FÖRUTSÄTTNINGAR</b> .....	<b>14</b>
Markägoförhållanden .....	14
Mark .....	14
Natur .....	14
Planläggning på jordbruksmark .....	19
Vattenområden .....	19
Bebyggelse .....	19
Kulturmiljö .....	20
Järnväg .....	25
Gator och trafik .....	25
Teknisk försörjning.....	26
<b>PLANFÖRSLAG OCH FÖRÄNDRINGAR</b> .....	<b>28</b>
Mark och vegetation.....	29
Motivering till planläggning på jordbruksmark.....	29
Landskap .....	36
Natur .....	37
Bebyggelse .....	38
Kulturmiljö .....	40
Järnväg .....	41
Gator och trafik .....	43
Teknisk försörjning.....	46
<b>GENOMFÖRANDE</b> .....	<b>50</b>
Organisatoriska frågor .....	50
Tekniska frågor .....	51
Ekonomiska frågor .....	51
<b>ADMINISTRATIVA FRÅGOR</b> .....	<b>52</b>
<b>UNDERSÖKNING AV BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN</b> .....	<b>52</b>
<b>KONSEKVENSER</b> .....	<b>53</b>
<b>MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN</b> .....	<b>53</b>

## 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 (*efter granskning*)
- Bilaga - Fastighetsförteckning\*
- Bilaga - Checklista för behovsbedömning, 2021-03-23\*
- Bilaga - MKB Törsjö 13\_2 - samrådshandling - 2021-03-31\*
- Bilaga - PM initiala kostnader för naturvård, 2021-03-31\*
- Bilaga - PM dagvatten Törsjö 13:2 m fl, VAP, 2021-03-01\*
- Bilaga - Landskapsanalys ÅF Infrastructure AB 2018-03-14\*
- Bilaga - Naturvärdesinventering (NVI) vid Törsjö, Örebro, Calluna AB, 2020-09-23\*
- 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\*

\* Utredningar/bilagor skickas endast till remissinstanser via e-utskick, men går att läsa och ladda hem från Örebro kommuns hemsida: <http://www.orebro.se/bygga-bo--trafik/stadsutveckling--planering/aktuella-detaljplaner--planprogram.html>

## 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.

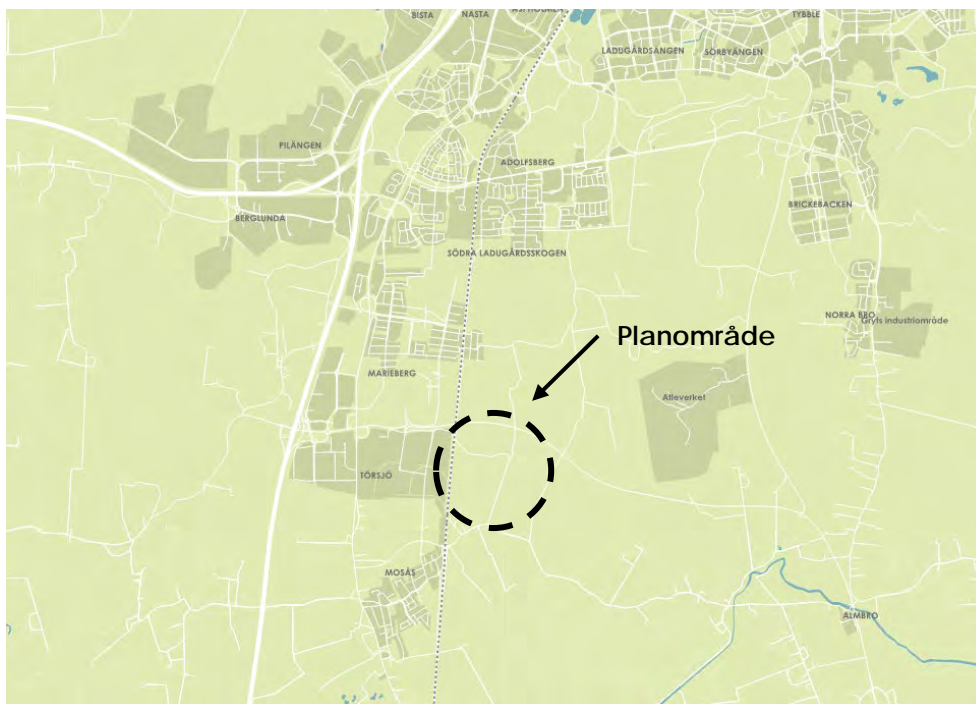
Företagen enligt ovan är viktiga för kommunen och bidrar till arbetsplatsförsörjning. Det är därför viktigt att de ges möjlighet att finnas kvar i Örebro då de innebär arbetstillfällen och skatteintäkter. Vidare är det av betydelse att omlokalisera verksamheterna för att anpassa centrumnära områden till 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 stort 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.*

GRANSKI

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

### Riksintressen

#### *Riksintresse Järnväg*

Planområdet angränsar till Riksintresset *Godsstråket genom Bergslagen* i väst och järnvägen omfattas även av riksintresse 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.

#### *Riksintresse 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 riksintresse för naturmiljö. Något landskapsbildskydd finns inte i eller omkring planområdet.

### Översiktliga planer

#### *Regional planering*

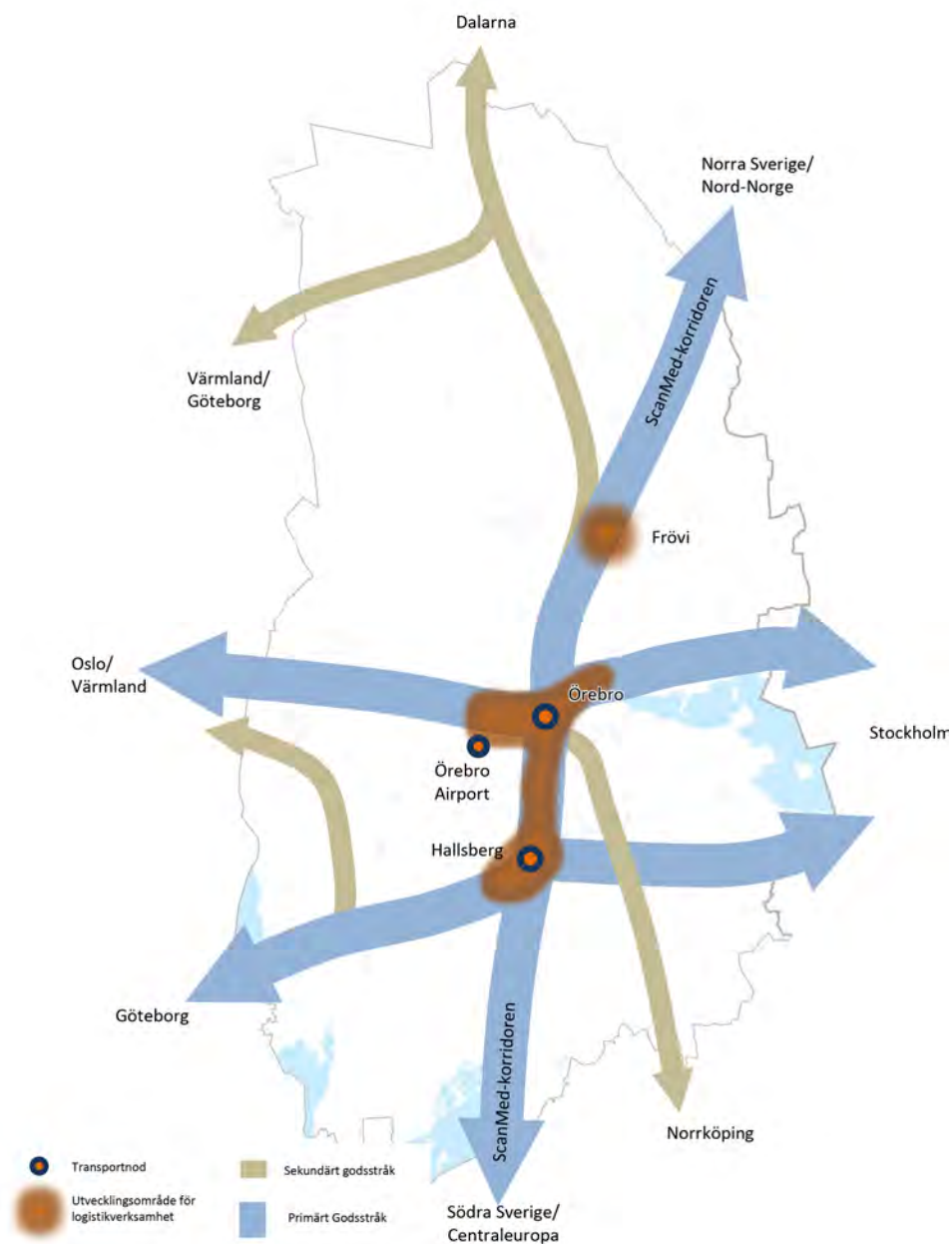
I den regionala utvecklingsstrategin *Tillväxt och hållbar utveckling i Örebro län, Regional utvecklingsstrategi 2018–2030* framgår bland annat följande angående transporter och infrastruktur:

#### *Örebro län attraherar logistikföretag*

*Örebro län genomkorsas av Sveriges största transportleder för gods, både på väg och på järnväg. Tillsammans utgör Västra stambanan, Mäljarbanan, E18 och E20 de nationellt viktiga stråken mellan Stockholm och Oslo samt Stockholm och Göteborg. Väg 50 fyller tillsammans med godsstråket genom Bergslagen en viktig funktion i att knyta samman mellersta och norra delarna av Sverige med de södra delarna av landet och Centraleuropa. Hallsberg är landets viktigaste godsnod med stor betydelse även ur ett internationellt perspektiv. Vår flygplats är Sveriges fjärde största fraktflygplats. I kombination med vårt geografiska läge, gott samarbete och logistikutbildning på civilingenjörsnivå vid Örebro universitet har detta 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 nationella och internationella företagsetableringar och investeringar. Sysselsättningen inom logistikbranschen har ökat ytterligare och Örebro län har befäst och utvecklat positionen som näst bästa logistikläge efter Göteborgsregionen.*



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 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.*
- *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.*

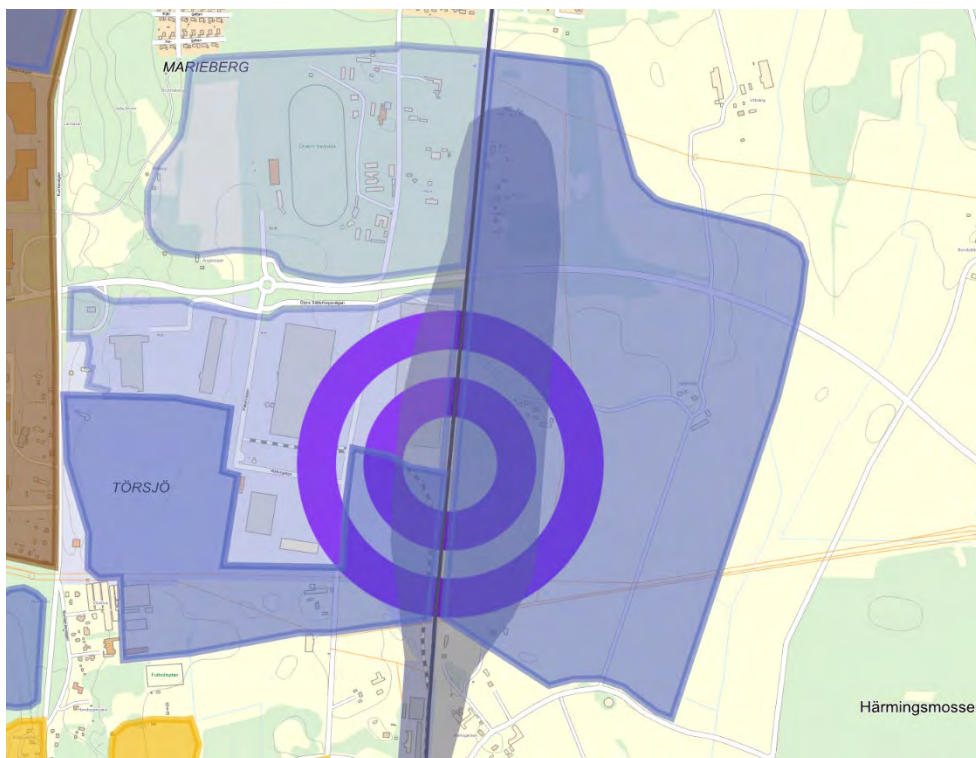
*Kommunen arbetar för en ny snabbare tågförbindelse mellan Oslo och Stockholm som kan förbinda huvudstäderna med en restid understigande tre timmar. En delsträcka mellan Kristinehamn och Örebro har utretts under namnet FASE 2. Med ett stopp i Örebro kommer förbindelsen få en stor betydelse för det regionala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

Trafikprogrammet innefattar följande målsättningar för den framtida utvecklingen av trafiken i Örebro kommun:

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

### **Miljömål**

I Miljöprogram Örebro kommun – Örebro kommuns miljömål och prioriteringar i miljömålsarbetet, antaget 2010-12-15 av Kommunfullmäktige, finns bland annat fokusområdet *God bebyggd miljö*. Den nationella målsättningen som även är det övergripande målet för Örebro kommun, anger följande:

*Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö. Natur och kulturvärden ska utvecklas och utformningen av bebyggelsen ska främja en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser.*

### **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 eller i direkt anslutning till planområdet.

#### *Radon*

Planområdet ligger inte inom område med förhöjd risk för markradon.

#### *Risk för skred/ 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 kärleväxter 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 naturvårdsarter noterades vid inventeringen. Vid utsök från Analysportalen tillkom ytterligare 16 naturvårdsarter i området. Totalt konstaterades 24 naturvårdsarter inom inventeringsområdet. En naturvårdsart från Callunas inventering och alla 16 arter från Analysportalen är skyddade fågelarter enligt artskyddsförordningen (2007:845) och prioriterade enligt Naturvårdsverkets 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 ett förbud mot att avverka alléer, grävning, schaktning eller markbearbetning i allén är verksamheter 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.





*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 successivt 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. Marken bearbetas med vanliga jordbruksmaskiner vilket framgår av ortofoton från 2019.

#### *Ianspråktagande 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**

Inom planområdet finns två befintliga avledningsstråk. 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 2 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 tomten gräsbevuxen men inslag av fruktträd och trädgårdsväxter. På tomtens finns också en liten damm invid vägen. Mot söder ramas gården in av ekonomibyggnader 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 högrest 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 uppfört 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.



*Uthusbyggnaden vid gården Mosjö-Sättertorp 1:4.*

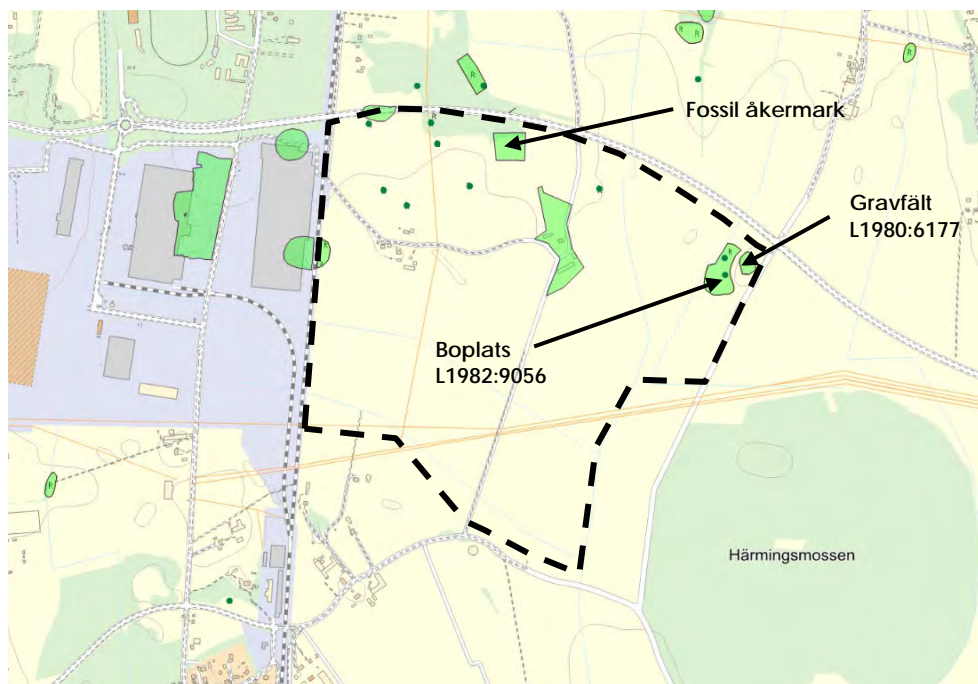
Som ett stadsnära jordbruk från 1900-talets början vittnar gården om de rationaliseringar som präglade jordbruket under denna tid och som möjliggjorde uppodling av stora arealer åkermark med en befolkningsökning på landsbygden som följs. Gårdsbebyggelsen med den, för arkitekturstilen och tiden, representativa 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 östra 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.

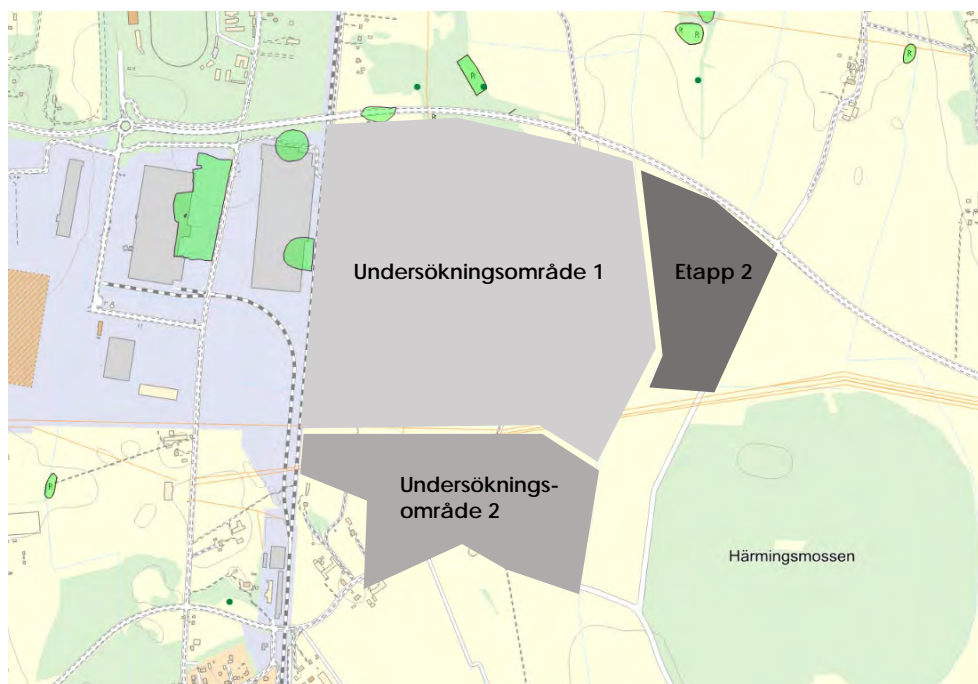


Registrerade fornminnen och kulturhistoriska lämningar inom och i anslutning till planområdet. Övriga gröna ytor visar möjliga samt borttagna kulturhistoriska lämningar.

#### *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 folkvandringstid/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 boplatzen (L1982:9056) framkom inga förhistoriska fynd eller anläggningar, fransett årderspar 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.

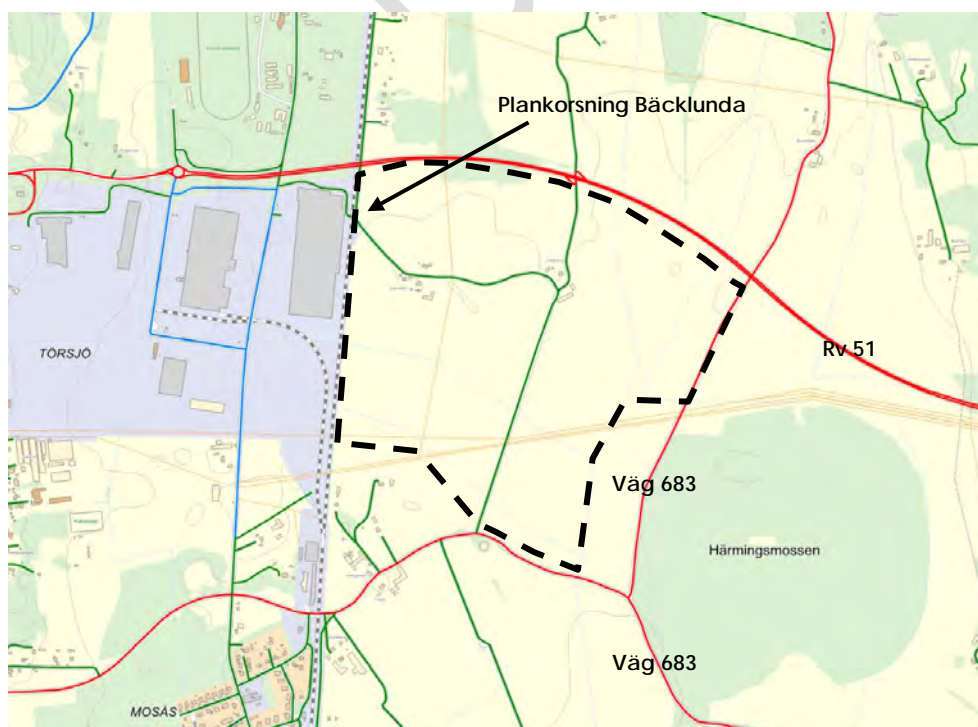
Trafikverket har fattat beslut om att stänga plankorsning *Bäcklunda* pga av diverse tillbud och brister. Beslutet vann laga kraft 2018-01-25. Ärendet har ärendenummer T101119 (Lantmäteriet).

## 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 och söder om området går väg 683 som även den ägs av Trafikverket. I 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 över järnvägen som är viktig för bland annat gång- och cykeltrafiken och förbinder området med kopplingar väster om järnvägen.

#### *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.

#### **Teknisk försörjning**

##### *Vatten och avlopp*

Kommunalt vatten och avlopp finns inte i anslutning till planområdet.

Planområdet föreslås att ingå i det kommunala verksamhetsområdet för kommunalt vatten och avlopp samt dagvatten.

#### *Värme*

Området är inte anslutet till fjärrvärmenätet.

#### *El*

I planområdets södra del passerar 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 kV:s *luftledning* som ägs av E-ON.

## 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 från 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, *Miljöbedömning, Törsjö, 2020-11-17*, 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

Syftet med miljöbedömningen är att projektets miljöpåverkan successivt ska minskas genom planering och förebyggande åtgärder i samband med framtagandet av detaljplanen.

I projektet och under planarbetets gång har rådande förhållanden i området inventerats genom granskning och sammanställning av befintligt underlag. Det genomfördes även tidigt i projektet en landskapsanalys och en arkeologisk utredning. I takt med planarbetets framskridande har det även utförts en trafikutredning, en riskutredning för farligt gods, en dagvattenutredning och en funktionsutredning. Resultaten från dessa har arbetats in i miljöbedömning och MKB.

Under arbetet med miljöbedömningen har det utförts en naturvärdesinventering med tillhörande fältbesök och en workshop om groddjursanpassning utifrån förutsättningar för dagvattenhanteringen. Planen har successivt miljöanpassats i enlighet med resultatet av de olika utredningarna.

Särskilt har miljöanpassning skett med avseende på anpassningar av planen utifrån påverkan på biotoper och naturvärden samt utifrån andelen jordbruksmark som är tänkt att exploateras. För de miljökonsekvenser som kvarstår efter miljöanpassning och kompensation har försiktighetsmått och skyddsåtgärder föreslagits.

För utförligare redogörelse, se bilaga *Miljökonsekvensbeskrivning, Törsjö*

### **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 norrsydlig 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.

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. I grönstråkets södra del sparas björkallén som omfattas av biotopskydd samt de dagvattenlösningar som föreslås i dagvattenutredningen. 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.

### **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.

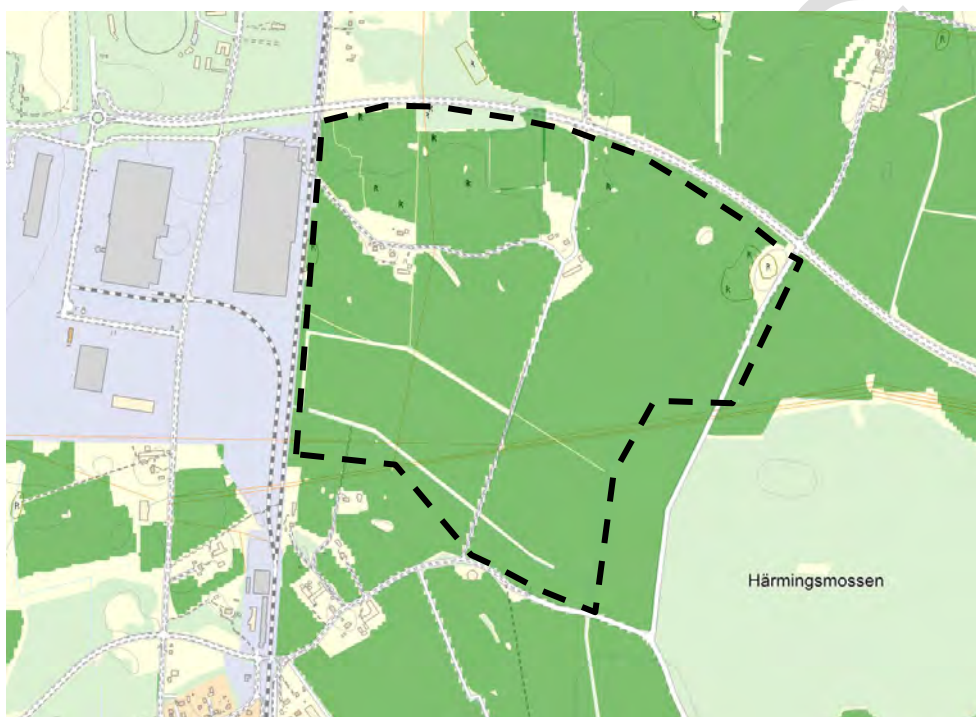
Att utreda och värdera jordbruksmark vid arbetet med kommunal samhällsplanering är mycket aktuellt på grund av de svenska målen om en ökad självförsörjningsgrad av livsmedel och Agenda 2030. Många av målen i Agenda 2030 har nära eller direkt koppling till jordbruk och livsmedel för att säkerställa en 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.

Nedan redovisas de avvägningar 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 kartskiktet. 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 bruksvärd 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 lokaliseringmöjligheter 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.

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 transporter. 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. Båda alternativ som nedan anges ligger i nära anslutning 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 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 lokaliseringalternativ för detaljplanen utifrån lägen som är utpekade i Örebro kommuns översiktsplan.*

### *Törsjö västra*

Storlek: 45 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 ianspråktas.

#### Begränsningar

- Mängden mark är begränsad och större delen av den västra sidan är i princip redan exploaterad och bebyggd.
- 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.
- 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 – *Tösjö 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 detaljplaneläggning, 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 förslås 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.

## Natur

### *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 trafikvolym 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*

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 Miljö teknik Ab beräknat föroreningshalter för den planerade

exploateringen. Av beräkningen framgår att de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen innebär 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 översvämningsrisk eller negativa konsekvenser för berörda markavvattningsföretag.

### **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.

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. Kulörer ska hållas enhetligt längs sträckan eller vid behov anpassas efter landskapets karaktär. Detta 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 (F<sub>1</sub>)*.

#### *Placering och utförande*

Detaljplanen medger järnvägsanknutna verksamheter i form av kombiterminal (J<sub>1</sub>). Detaljplanen medger även ytor för lager- och logistikverksamhet (Z<sub>1</sub>), kontor (K<sub>1</sub>) och järnvägsändamål (T<sub>1</sub>). Syftet med sistnämnda användning är att säkerställa och möjliggöra spårdragning inom området. Bilvägar regleras genom en bestämmelse om gata (GATA).



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

Detaljplanen reglerar den största tillåtna byggnadsarean i procent av fastighetsområdet. Detaljplanen medger att fastighetsytan bebyggs till 50% av fastighetsytan. Utifrån rekommendationer i landskapsanalysen 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 i riskanalysen är detaljplanen utformad med ett bebyggelsefritt avstånd på 25 meter från närmaste spårmittpunkt. 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.

Riskanalysen anger även att det ska vara möjligt att utrymma bebyggelse på ett säkert sätt. Detaljplanen har därför en bestämmelse som anger att kontor och verksamheter som planeras mellan 30 och 90 meter från närmaste räls ska utformas med utvägar som är placerade bort från järnvägen ( $m_1$ ). Vidare har detaljplanen en bestämmelse som anger att friskluftsintag ska riktas bort från järnvägen ( $m_2$ ) vilket innebär att de t.ex. kan placeras på tak eller fasad som vetter bort från järnvägen.

#### *Flyghinderanalys*

En flyghinderanalys är framtagen av Luftfartsverket avseende Örebro flygplats med dess luftrum, in- och utflygningsprocedurer, CNS-utrustning samt hinderbegränsande områden, ärendenummer *A-2019-010636*, 2019-10-15. I rapporten framgår att föreslagna 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*

Enligt planbestämmelsen ( $b_1$ ) får 80% av fastighetsarean inom egenskapsområde vara hårdgjord och resterande yta utgörs av grönyta eller annan genomsläpplig yta. Grönytan kan användas som översilningsytor för dagvatten.

### **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<sub>1</sub>). 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 *Kulturmiljö* i avsnittet förutsättningar.

#### *Fornlämningar*

Inför byggnation måste ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämning sökas. Det är framför allt objekt i den norra delen av planområdet som kommer att beröras av en arkeologisk förundersökning.

#### **Järnväg**

##### *Funktionsutredning*

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 trafikala 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:

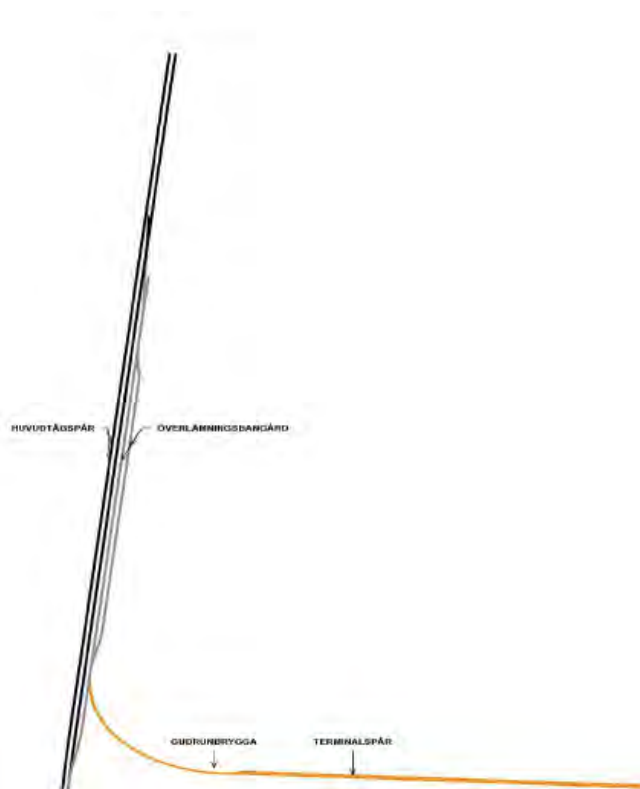
*UA1* – Överlämningsbangård 300 meter och två spår (överlämningsbangården) anläggs parallellt med befintliga huvudspår och spåren kan hantera upp till 300 meter långa tåg. Spåren anläggs innanför planområdet som avses för åtgärden vilket medför att spåren inte uppfyller önskemål på spårlängd. Ett tredje 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. Befintlig grusväg slopas och fastigheter norr om vägbron, utanför Trafikverkets mark, kommer att behöva tas i anspråk.

*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.



*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.

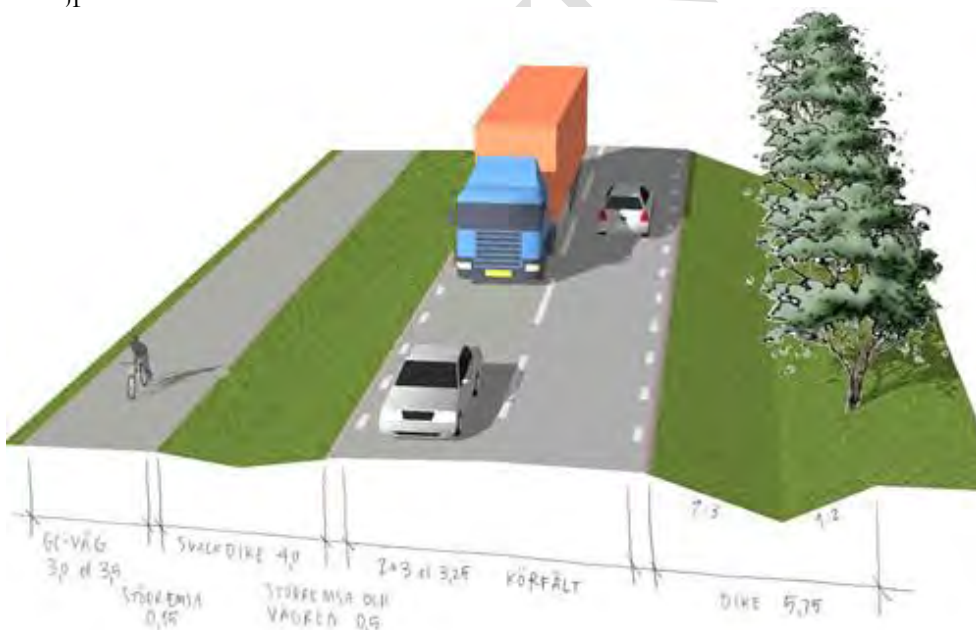
Angående anslutningen till riksväg 51 anger rapporten att den problematiska punkten är utfarten från planområdet. Tillfarterna på väg 51 har inte några kapacitetsproblem i olika scenarios som är testade. Kapacitetsstudien visar dock att den befintliga fyrvägs korsningen inte klara av kravet för vad som 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 mopeditrafik*

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.*

Den befintliga planpassagen över järnvägen ska, på uppdrag av Trafikverket, stängas. I detaljplanen föreslås en ny GC-väg längs riksväg 51 med en bredd av 3,5 meter, se svart streckad linje nedan. Mellan riksvägen och GC-vägen ska det vara minst 4 meter. I detaljplanen är bredden 10 meter för konstruktion och viss felmarginal. GC-vägen 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. I den del där riksväg 51 korsar järnvägsspåren finns en egenskapsbestämmelse som anger att området ska vara tillgängligt för allmän körtrafik (z). I de delar där gång- och cykelväg korsar järnvägsspår finns en bestämmelse som anger att området ska vara tillgängligt för allmän gång- och cykeltrafik (x). Se nedan för illustration av vägarna i området.

I det föreslagna grönstråket planeras även en separat GC-koppling i nord-sydlig riktning. Kopplingen blir viktig för de som pendlar till området med cykel. GC-vägen 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.



*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.*

### *Länsväg 683*

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 huvudmannaskap 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.



*Fyrvägskorsningen riksväg 51-väg 683.*

### *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 bygglovet.

### **Teknisk försörjning**

Detaljplanen har en generell bestämmelse som innebär att tekniska anläggningar (E) som behövs för detaljplanens genomförande får uppföras på kvartermark. Exempel på byggnader kopplade till denna användning kan t.ex. vara nätstationer, sprinklerbassänger, kylanläggningar och pumpstationer.

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.

#### *Vatten och avlopp*

Hela planområdet ska anslutas till det kommunala vatten- och spillvattennätet. Kommunen ska vara huvudman för ledningarna fram till de avstyckade fastighetsgränserna.

#### *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.

Området norr om Ellevios kraftledning föreslås bli kommunalt verksamhetsområde för dagvatten. Den södra delen föreslås vara utanför VA-verksamhetsområdet vilket innebär att enskilda fastighetsägare ansvarar för att fördröja och rena dagvatten till den nivå som motsvarar en normal hushållsanvändning innan avledning till det kommunala VA-nätet får ske. Reningsåtgärder regleras inte på plankartan men bevakas i bygglovsskedet.

Dagvatten från uppströms liggande områden ska ledas genom planområdet utan att flöden eller vattenkvalitet påverkas av verksamheten. Befintliga avledningsstråk kommer att behöva flyttas, och för en del sträckor också kulverteras. Områdets avvattning delas i två naturliga delar, en norr och en söder om det dike som kommer att dela planområdet.

För att ge en optimal reduktion av föroreningar i dagvattnet ska ett utjämningsmagasin anläggas norr om kraftledningen och ett utjämningsmagasin söder om kraftledning.

Principerna för dagvattenbehandling inom planområdet är enligt följande:

#### *Norra området*

Det finns en totalvolym som ska fördröjas för dimensionerande 10-årsregn. En delvolym fördröjs inom kvartersmark, 2-årsregn, och resterande volym - 10-årsregn minus 2-årsregn - i den stora gemensamma dammen som är säkerställd genom en planbestämmelse inom naturområdet (dagvattendamm). Dammen är VA-huvudmannens ansvar. Tillsammans blir totalvolymen baserat på 10-årsregnet och en exploatör av kvartersmarken ska därför förhålla sig till följande planbestämmelse (n<sub>2</sub>): *Dagvattenfördröjning med en total volym av minst 95 kubikmeter per hektar ska anordnas.*

#### *Princip för dagvattenhantering på kvartersmark - inom VA-verksamhetsområde*

- Ett regntillfälle med 2 års återkomsttid och 20 minuters varaktighet (13,4 mm) ska omhändertas inom kvartersmark genom fördröjning.

- Tömningstid av utjämningsmagasin ska vara 12 timmar eller mer.
- Utgående dagvatten ska ledas genom oljeavskiljare klass 1.
- Vid större regnmängder tillåts överskjutande regnmängder brädda förbi anordningen.

*Princip för dagvattenhantering inom allmän platsmark - VA-verksamhetsområde som byggs och driftas av VA-huvudmanen*

- Resterande regnvolymer för hela planområdet, upp till ett regntillfälle med 10 års återkomsttid och 210 minuters varaktighet 45,0 mm fördröjs innan avbördning sker till MTS VAF 95.
- Tömningstid ska vara minst 12 timmar för 90% av utjämningsvolymen.
- För de sista 10% av utjämningsvolymen ska tömningstiden vara 36 timmar eller mer.

Södra området

Området söder om kraftledningen är utanför VA-verksamhetsområdet.

Tillrinningen till dagvattenbehandling sker i princip enbart från kvarteretsmark.

Exploateringen ska omhänderta hela det dimensionerande 10-årsregnet utifrån följande planbestämmelse (n<sub>3</sub>): *Dagvattenfördröjning med en total volym av minst 235 kubikmeter per hektar ska anordnas.*

*Princip för dagvattenhantering utanför VA-verksamhetsområde för dagvatten - söder om kraftledningen*

- Regnvolymer för exploateringen ska, upp till ett regntillfälle med 10 års återkomsttid och 210 minuters varaktighet (45 mm) fördröjas innan avbördning sker till MTS VAF 95.
- Tömningstid ska vara minst 12 timmar för 90% av utjämningsvolymen.
- För de sista 10% av utjämningsvolymen ska tömningstiden vara 36 timmar eller mer.
- Utgående dagvatten ska ledas genom oljeavskiljare klass 1.

*Markavvattningsföretag*

Planområdet ingår i Marieberg-Törsjö-Sättertorp diknings- och dagvattenavledningsföretag år 1995 MTS VAF 95. MTS VAF 95 ingår nedströms i Mosjöbottens vattenavledningsföretag år 1970. Dikessträckningen löper genom området för den planerade detaljplanen. Sträckan kommer efter exploatering även fortsättningsvis gå 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 diket som ligger inom planområdet ett öppet dike. Detta kommer i detaljplanen att delvis kulverteras, vilket innebär att dikningsföretaget kan komma att behöva omprövas eller avvecklas, beroende på hur omfattande förändringarna blir. 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.

#### *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 (l<sub>1</sub>) 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 upplag och parkering (n<sub>1</sub>).

#### *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.

## 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 2021.

#### *Genomförandetid*

Planen föreslås få en genomförandetid om fem år från den tidpunkt då planen 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 fastighetsreglering i exploateringsavtalet.

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 fastighetsreglering i exploateringsavtalet.

Törsjö S:6: Blir till kvartersmark

Törsjö S:7: Blir till kvartersmark

*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. Mark avsätts på allmän platsmark, Natur där dammen anläggs och underhålls av huvudmannen, kommunens tekniska förvaltning.

**Ekonomiska frågor**

*Ekonomiska konsekvenser*

- för kommunen.

<b>UTGIFTER</b>	<b>kr</b>
Gata samt gång- och cykelvägar	22 000
Gång- och cykelförbindelse över jvg	23 000
Belysning	3 100
Naturvårdsåtgärder*	15 000
Omläggning dikningsföretag	1000
Övrigt/oförutsett	1000

Administration	500
<b>Summa</b>	67 650

<b>INTÄKTER</b>	<b>kkr</b>
Gata samt gång- och cykelvägar	22 000
Gång- och cykelförbindelse över jvg	23 000
Belysning	3 100
Naturvårdsåtgärder*	15 000
Omläggning dikningsföretag	1000
Övrigt/oförutsett	1000
Administration	500
<b>Summa</b>	67 650

*\*Naturvårdsåtgärder*

Se bilaga - PM redovisning av kostnadsuppskattningar - Skötselåtgärder i Törsjö.

*Driftkostnader*

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

- Damm, diken, gator, gång- och cykelvägar ca 390 tkr/år

## **ADMINISTRATIVA FRÅGOR**

*Planavtal*

Ett planavtal är tecknat mellan fastighetsägaren 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

*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

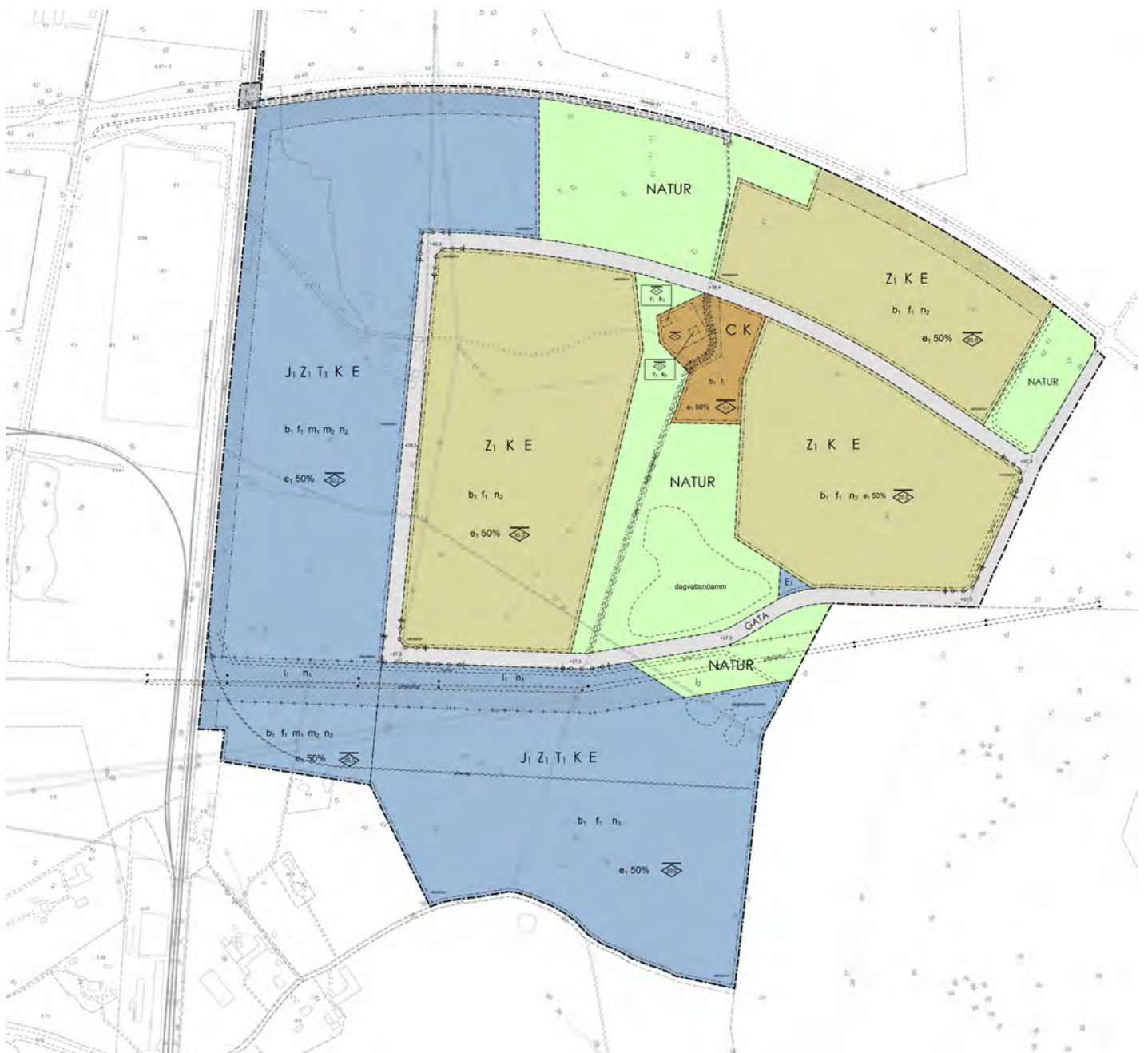
Marken inom planområdet består till stora delar av jordbruksmark. Bedömningen görs att inga andra godtagbara platser med dessa förutsättningar finns. Detaljplanen möjliggör för många nya arbetsplatser i kommunen och är viktig för utvecklingen av företag med nationellt intresse. Planområdet är därmed den mest lämpliga platsen, trots de negativa konsekvenserna för landskapsbild och förlorad livsmedelsproduktion som uppstår vid planens genomförande. Detaljplanens genomförande försämrar inte möjligheten att uppfylla gällande miljö kvalitetsnormer för vatten. Etableringen kommer att medföra negativa konsekvenser i förhållande till landskapsbild samt natur- och kulturvärden. Det sker främst utifrån etableringens skala som står i kontrast till det omgivande jordbrukslandskapet med sitt innehåll. Förslaget föreslås därför anpassas genom att bland annat gården Sättertorp bibehålls i planområdets mitt, bibehållen samt tillskapad vegetation mot nordöst för att åstadkomma en mindre skarp kontrast, den högre bebyggelsen koncentreras mot järnvägen samt mot vägbanken i nordväst.

## MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Utöver undertecknad har även exploateringsingenjörer Elias Chabe och Patrik Simonsson 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)**

Granskningshandling