

Samrådsredogörelse

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

Vad är en samrådsredogörelse?

I samrådsredogörelsen sammanställs och kommenteras de skriftliga yttranden som inkom under detaljplanens samrådstid.

Redogörelse för samråd

Planförslaget har varit utsänt för samråd under tiden 27 maj 2019–18 juli 2019.

Förslaget har varit utsänt för kännedom och eventuellt yttrande till berörda enligt sändlista för samråd, på Servicecenter samt på orebro.se/detaljplan.

Förändringar av planförslaget

Sedan samrådet har planförslaget bearbetats, bland annat utifrån de ställningstaganden som Stadsbyggnad gjort med utgångspunkt i de synpunkter som inkommit.

De huvudsakliga förändringar som skett är:

- En strategisk miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för planförslaget är under framtagande.
- Planbeskrivningen har kompletterats och förtydligats avseende detaljplanens syfte, markanvändning samt byggnation på jordbruksmark.
- Planområdet har utökats något i sydväst och nordväst för att möjliggöra spåranslutning.
- Naturområdet i norr har utökats för att i större omfattning skydda naturvärden.

Sammanställning av inkomna yttranden

Nedan finns en sammanställning av inkomna yttranden tillsammans med en sidhänvisning. I anslutning till respektive yttrande finns Stadsbyggnads kommentar redovisad.

Yttranden utan synpunkter

- E.ON Energilösningar AB

Yttranden med synpunkter

- | | |
|--|----|
| • Länsstyrelsen | 3 |
| • Trafikverket | 16 |
| • Region Örebro län | 17 |
| • Örebro kommun Lantmäterimyndigheten | 19 |
| • Miljönämnden | 20 |
| • Tekniska nämnden | 21 |
| • Nerikes Brandkår | 21 |
| • Ellevio AB | 21 |
| • Ellevio AB, kompletterande yttrande | 22 |
| • E.ON Energidistribution AB | 23 |
| • Lantbrukarnas Riksförbund LRF Örebro | 24 |
| • Törsjö Logistik AB, Törsjö 13:2 | 33 |
| • Märten Wittvången, Ånsta 20:223 | 35 |
| • Kalevi Partanen och | 36 |
| • Helena Partanen, Törsjö 2:17 | 36 |
| • Martin Flyckt, Törsjö 7:1 | 40 |
| • Anna Bogren, Täby 4:12 | 40 |
| • Bo Nykvist, Törsjö 2:30 | 42 |
| • Eva Kihlgren, Törsjö 2:43 | 44 |
| • Marianne Karlsson, Mikael 2:60 | 46 |
| • Mathias Johansson, Mosås 7:49 | 48 |

Länsstyrelsen

2019-08-16

402-3648-2019

Detaljplanen har överlämnats till Länsstyrelsen i enlighet med 5 kap. 11 § plan- och bygglagen (PBL), standardförfarande. Länsstyrelsen har beretts tillfälle att lämna synpunkter.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör riksintresse för anläggningar för kommunikationer, människors hälsa och säkerhet samt miljö kvalitetsnormer för vatten måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte ska prövas av Länsstyrelsen.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Riksintresse för anläggningar för kommunikationer Järnväg

Planområdet ligger i anslutning till järnvägsstråket Godsstråket genom Bergslagen som är en anläggning av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken (MB). För att skydda järnvägen från åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten till och utnyttjandet av järnvägen behöver det säkerställas att ingen ny bebyggelse uppförs inom 30 meter från närmaste spårmitt. Plankartan behöver därför kompletteras med prickmark 30 meter från närmaste spårmitt.

Stadsbyggnads kommentar: Detaljplanen ändras enligt synpunkt.

Väg

Planområdet ligger i anslutning till riksväg 51 som är en anläggning av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § MB. Det behöver tydliggöras om ett genomförande av detaljplanen tillgodoser detta riksintresse. Planområdet föreslås anslutas via riksväg 51 och vidare till länsväg 683. En utveckling enligt detaljplanen kommer att innebära omfattande tung trafik till området.

Trafikverket anser därför att detaljplanen behöver kompletteras med en trafikutredning som visar hur korsningen väg 51/683 kommer att påverkas av den planerade verksamheten. En eventuell ombyggnation av korsningen får inte försämra framkomligheten eller trafiksäkerheten på riksväg 51.

Stadsbyggnads kommentar: En trafikutredning med förslag på trafiklösning och åtgärder är framtagen och avstämmd med Trafikverket. Planområdet ansluter inte direkt mot riksväg 51 utan mot väg 683 i den nordöstra delen av planområdet. Anslutningen till väg 51 sker därmed i befintlig anslutningspunkt mellan väg 683 och riksväg 51. Korsningen är en fyrvägs korsning med separata vänstersvängfällt. Korsningen har bedömts ha god kapacitet men vid vänstersväng finns dock stor risk för köbildning inifrån området. Stadsbyggnad bedömer att riksintresset inte påverkas negativt av

planförslaget.

Trafiksäkerhet och trafikenät

Detaljplanen möjliggör för nybyggnation av verksamheter med direkt anslutning till järnvägen och medför en rad olika infrastrukturåtgärder. Planen innebär bl.a. att nya anslutningar anordnas till länsväg 683 som idag är en smal, lågtrafikerad och icke asfalterad väg. Vägen kommer att behöva breddas och förstärkas vid en exploatering av området samt utformas enligt de krav som ställs på allmänna vägar. Detta behöver förtydligas i planhandlingarna, liksom vägens fortsatta sträckning och standard söderut.

Planen innebär även att en plankorsning som enligt planbeskrivningen är en viktig passage för bl.a. oskyddade trafikanter tas bort. Innan plankorsningen tas bort är det viktigt att säkerställa att en annan passage för oskyddade trafikanter etableras för att förhindra att spårsprung uppkommer. I planbeskrivningen föreslås en ny gång- och cykelväg över järnvägen i planområdets nordvästra del. Detta framgår dock inte av plankartan där det istället möjliggörs för en gata i detta läge. På plankartan illustreras även en gång- och cykelväg i nord-sydlig riktning i det centrala planområdet. Denna leder till en korsning vid riksväg 51, men dess fortsatta sträckning är otydlig. Eftersom sträckningen endast är illustrerad är inte heller genomförandet av denna gång- och cykelväg säkerställt, det framgår inte heller hur sträckningen anses att säkras över kvarteretsmark.

Brister inom trafiksäkerhet är ofta svåra att lösa i efterhand i ett redan utbyggt gatunät, därför är det viktigt att tidigt i planläggningen få ett helhetsgrepp över trafiksituationen. Det är viktigt att infrastrukturen klarar den trafikbelastning som detaljplanen innebär och att korsningspunkter utformas på ett trafiksäkert sätt för alla trafikanter, skyddade såväl som oskyddade. Länsstyrelsen anser därför att en trafikutredning behöver tas fram för att få ett helhetsgrepp över trafiksituationen i området samt för att utreda konsekvenser på trafikenätet och de olika trafikslagen inom och utom planområdet. Idag finns ingen större verksamhet i området och därför inte heller något utbyggt gång- och cykelvägsnät. Det är därför viktigt att i utredningen även studera hur ett sammanhängande trafiksäkert gång- och cykelvägsnät kan skapas i området.

Stadsbyggnads kommentar: Stadsbyggnad har under arbetet med detaljplanen utrett trafiksituationen och även haft dialog med Trafikverket angående den slopade plankorsningen och hur området kan anslutas med gång- och cykeltrafik. Plankartan kompletteras enligt synpunkt så att det framgår var en ny gång- och cykelväg kan byggas över järnvägen och förtydligar hur den kan byggas inom planområdet.

Farligt gods

Planområdet ligger intill järnvägsstråket Godsstråket genom Bergslagen som är transportled för farligt gods. Länsstyrelsen anser att riskerna med farligt gods ska beaktas vid framtagande av detaljplaner inom 150 meter från väg eller järnväg där det transporteras

farligt gods. Länsstyrelsen anser därför att planhandlingarna behöver kompletteras med en riskanalys samt att eventuella skyddsåtgärder behöver säkerställas på plankartan. Länsstyrelsen i Stockholms län har tagit fram Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods för att ge vägledning och underlätta hanteringen av riskfrågor som relaterar till farligt gods i planprocessen.

Stadsbyggnads kommentar: Planhandlingarna har kompletterats med en riskanalys vilket har resulterat i skyddsbestämmelser i anslutning till järnvägen.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Dagvattenhanteringen är central för bedömningen att planen inte påverkar miljö kvalitetsnormerna för vatten och behöver därför säkerställas i högre utsträckning på plankartan. På plankartan finns planbestämmelser som reglerar andelen hårdgjord yta och att marklov krävs för åtgärder som försämrar genomsläppligheten, men det saknas planbestämmelser för dagvattenhanteringen eftersom dammarna endast är illustrerade på plankartan. Länsstyrelsen anser därför att dagvattenhanteringen behöver säkerställas på plankartan och önskar en fortsatt dialog med kommunen gällande detta. Länsstyrelsen vill även uppmärksamma att det är viktigt med provtagning när området är exploaterat för att säkerställa att dagvattenanläggningarna fungerar tillfredsställande.

Stadsbyggnads kommentar: Detaljplanen kompletteras med bestämmelser avseende dagvattenhantering samt resonemang om påverkan på miljö kvalitetsnormer.

Länsstyrelsen anser även att planbeskrivningen behöver sammanfatta dagvattenutredningen på ett bättre sätt med mer detaljer, t.ex. viktiga parametrar som exempelvis fördröjningsvolym. Information om påverkade vattenförekomsternas status, miljö kvalitetsnormer och miljöproblem finns enbart i bilagda utredningar, de behöver dock införlivas i planbeskrivningen.

Stadsbyggnads kommentar: Planbeskrivningen kompletteras enligt synpunkt.

Råd enligt 2 kap. PBL

Överensstämmelse med översiktsplan

Detaljplanen strider inte mot översiktsplanen.

Undersökning av betydande miljö påverkan

Kommunen har bedömt att plangenomförandet inte leder till en betydande miljö påverkan. Länsstyrelsen delar inte denna bedömning utan bedömer att planen kan antas medföra en betydande miljö påverkan med anledning av att planområdet tas i anspråk för ny storskalig verksamhet på en plats som till stora delar utgörs av jordbruksmark och inte är exploaterad för andra ändamål. Länsstyrelsen anser därför att en miljöbedömning med tillhörande miljö konsekvensbeskrivning (MKB) bör tas fram för att behysa projektets miljö påverkan på ett mer genomgripande sätt. En MKB skulle ge en bättre helhetsbild som utgångspunkt för

att förebygga, hindra och motverka negativ miljöpåverkan. Samråd ska hållas med Länsstyrelsen om MKB:ns avgränsning och omfattning.

Stadsbyggnads kommentar: Stadsbyggnad delar Länsstyrelsens bedömning och en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning är därför under framtagande.

Planförfarande

Ett utökat planförfarande ska, enligt 5 kap. 7 § PBL, användas för en detaljplan som inte är förenlig med översiktsplanen eller länsstyrelsens granskningsyttrande, är av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse eller kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Enligt propositionen 2013/14:126 En enklare planprocess avser uttrycket av betydande intresse för allmänheten sådana planförslag som kan antas angå en större krets människor som inte redan kommer att underrättas om planförslaget i egenskap av sakägare eller boende i anslutning till planområdet. Vid denna bedömning behöver platsens karaktär beaktas. Enligt propositionen avser uttrycket av stor betydelse sådana detaljplaner som omfattar större områden, planer som reglerar många motstridiga intressen, särskilt känsliga miljöer eller som är av principiellt intresse. Vidare anges att sådana planer som medför större ekonomiska eller andra åtaganden för kommunen bör hänföras till kategorin av stor betydelse, liksom planer som innebär att mark tvångsvis kan tas i anspråk.

Enligt planhandlingarna omfattar planområdet 111 hektar. Detaljplanen omfattar därmed ett stort område och medger en storskalig exploatering på ett område som utgörs av jordbruksmark och innebär därmed en stor förändring jämfört med nuvarande markanvändning. Planen reglerar många motstridiga intressen och kan därmed antas angå en större krets människor. Länsstyrelsen bedömer även att planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan (se rubriken Undersökning av betydande miljöpåverkan ovan). Länsstyrelsen anser därför att kommunen bör tillämpa ett utökat planförfarande.

Stadsbyggnads kommentar: Planförfarandet ändras enligt synpunkt.

Funktionsutredning

Detaljplanen möjliggör för verksamheter med anslutning till järnvägen. Ett första steg för att få till en järnvägsanslutning är enligt Trafikverket att göra en funktionsutredning som utreder möjligheten att anlägga en sådan på platsen. Om denna utredning är en förutsättning för att möjliggöra föreslagen anslutning och därmed en förutsättning till att genomföra detaljplanen anser Länsstyrelsen att utredningen behöver ske inom planprocessen.

Stadsbyggnads kommentar: Trafikverket har på exploatörens bekostnad tagit fram en funktionsutredning där två olika spåranslutningar presenteras. Av utredningen framgår att planområdet går att ansluta till järnvägen.

Mellankommunala frågor

Det bör i planhandlingarna beskrivas om ett plangenomförande kan påverka eller få några konsekvenser för länet som helhet eller för övriga kommuner i länet, exempelvis Hallsberg som idag har en kombiterminal. En sådan analys saknas helt i handlingarna. Det är viktigt att i samband med upprättade av detaljplanen samråda med de kommuner som kan påverkas av ett plangenomförande.

Stadsbyggnads kommentar: Planbeskrivningen kompletteras med planeringsförutsättningar sett ur ett regionalt perspektiv med betoning på de ställningstaganden som framgår i kommunens översiktsplan. I granskningskedet kommer berörda grannkommuner att ges tillfälle att yttra sig om förslaget.

*Höga objekt**Försvarsmakten*

Detaljplanen medger en högsta totalhöjd på 30 meter inom planområdet. Försvarsmakten har på olika håll i landet riksintressen som av sekretessskäl inte kan redovisas öppet vilka ofta kan störas av höga byggnadsverk i omgivningen. För att säkerställa att totalförsvarets riksintressen tillgodoses behöver därför samtliga detaljplaner, förhandsbesked och lov som berör höga objekt (>45 meter inom sammanhållen bebyggelse, >20 meter utanför sammanhållen bebyggelse) remitteras till Försvarsmakten. Mer information finns på Försvarsmaktens webbplats:

<https://www.forsvarsmakten.se/sv/ommyndigheten/samballsplanering/vindkraft/>

Örebro flygplats

Planområdet ligger inom MSA-ytan för Örebro flygplats. Uppförande av höga objekt inom MSA-ytan kan medföra konsekvenser för flygvägar till och från flygplatsen samt påverka flygplatsens CNS-utrustning. Flygplatsen ska därför alltid tillfrågas som sakägare om detaljplanen ligger inom MSA-ytan och medger byggnadsverk över 20 meter.

Stadsbyggnads kommentar: En flyghinderhanalys har tagits fram och i rapporten framgår att föreslagen exploatering inte utgör något hinder för lufttrafiken i området. Planförslaget är även avstämt med Försvarsmakten som inte hade någon invändning mot detaljplanen.

Utökat byggnadsfritt avstånd

Utmed det allmänna vägnätet gäller ett så kallat byggnadsfritt avstånd, vilket generellt sträcker sig 12 meter från vägområdet. Länsstyrelsen kan, om det är nödvändigt med hänsyn till trafiksäkerheten, föreskriva att avståndet ökas till högst 50 meter. För väg 51 gäller ett utökat byggnadsfritt avstånd på 30 meter, enligt Länsstyrelsens beslut 2008-08-21. I detaljplanen föreslås byggnation 30 meter från vägkant, det behöver dock tydliggöras hur långt från vägområdet de föreslagna byggrätterna ligger. Motiv och lämplighet för att frånga

det byggnadsfria avståndet behöver kommenteras i planbeskrivningen.

Stadsbyggnads kommentar: Plankartan justeras och planbeskrivningen förtydligas enligt synpunkt.

Jordbruksmark

Jordbruk är av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får, enligt 3 kap. 4 § MB, endast tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Jordbruksmarkens betydelse för länet och riket nämns i flera måldokument. Det övergripande målet i Handlingsplan för livsmedelskedjan i Örebro län 2018–2023 – hållbar tillväxt och utveckling i hela livsmedelssektorn är en ökad produktion och konsumtion av regionala livsmedel samt en hållbar och stark livsmedelskedja i Örebro län. Handlingsplanen utgår från den nationella livsmedelsstrategin En livsmedelsstrategi för Sverige – fler jobb och hållbar tillväxt i hela landet som antogs av riksdagen i juni 2017. Det övergripande målet för den nationella livsmedelsstrategin är en ökad svensk livsmedelsproduktion, tillväxt i hela landet, en ökad självförsörjningsgrad och minskad sårbarhet i livsmedelskedjan, samtidigt som relevanta miljömål nås. I den nationella livsmedelsstrategin anges bl.a. att den fysiska planeringen behöver ta hänsyn till jordbruksproduktionen jämte andra samhällsintressen och att tillgången till produktiva mark- och vattenresurser är en förutsättning för en ökad livsmedelsproduktion i Sverige.

I Energi- och klimatprogram för Örebro län 2017–2020 finns ett insatsområde som handlar om produktion och konsumtion av livsmedel, där ett förslag till insats är att minimera exploateringen av jordbruksmark vid planläggning av infrastruktur och byggnation. I den regionala utvecklingsstrategin (RUS), Tillväxt och hållbar utveckling i Örebro län 2018–2030, är ett effektmål för 2030 att öka produktionen inom areella näringar. En indikator för detta är att den totala arealen jordbruksmark i Örebro län ska öka. I RUS anges även som önskvärt läge 2030 att kompetensen om jordbruksmarkens och de gröna näringarnas samhällsvärde har ökat, vilket medför att vi kan göra medvetna överväganden vid planering och etablering av nya verksamheter på bördig jordbruksmark. I Länsstyrelsens handlingsplan 2016:4 Regional handlingsplan för klimatanpassning i Örebro län anges mål för klimatanpassningsåtgärder i Örebro län på kort, medellång och lång sikt. Ett mål på medellång sikt är att ingen ny bebyggelse ska ske på jordbruksmark.

Planområdet omfattar 111 hektar och består till stora delar av jordbruksmark som idag odlas för spannmål och används för betesmark. Planområdet är visserligen utpekad för verksamheter i översiktsplanen, men för att göra den slutliga avvägningen mellan behovet av verksamheter och bevarande av

jordbruksmarken bör kommunen beskriva och motivera exploateringen utifrån tre frågeställningar: Är jordbruksmarken brukningsvärd? Är den föreslagna markanvändningen ett väsentligt samhällsintresse? Varför är förutsättningarna att ta annan mark i anspråk inte tillfredsställande? En sådan beskrivning och motivering finns i planbeskrivningen, men den bör utvecklas.

Brukningsvärd jordbruksmark

I planbeskrivningen hänvisas till att den aktuella jordbruksmarken bedöms vara klass fyra på den tiogradiga skalan i jordgraderingen från 1970-talet samt att matjordslagret är relativt tunt inom planområdet. Kommunen anser att jordbruksmarken inom planområdet är brukningsvärd, men redovisningen i planbeskrivningen tyder på att kommunen anser att den aktuella jordbruksmarken håller en relativt låg kvalitet.

I Jordbruksverkets rapport Jordbruksmarkens värden – ett miljömålsprojekt¹ från 2018 föreslås bl.a. att den 10-gradiga skalan som använts sedan 1970-talet för att klassificera jordbruksmark bör tas bort. Klassningen gjordes utifrån ekonomiska avkastningsnivåer för år 1969 och ger inte den bedömningsgrund som krävs, bl.a. eftersom jordbruket har andra förutsättningar idag jämfört med 1970-talet. Den är dessutom för grov för att användas som underlag vid kommunal planering. Enligt rapporten finns inte något behov av att klassificera mark för att bedöma om den är brukningsvärd då mark med även mycket låg klassning ska anses vara brukningsvärd. Även Länsstyrelsen i Skåne län har i en rapport² från 2006 ifrågasatt om jordkarteringen är ett relevant mått på åkermarkens värde då utvecklingen inom lantbrukssektorn (tekniskt, ekonomiskt och politiskt) har medfört att det som var mest värdefullt på 70-talet inte är det idag. I rapporten anges att jordgraderingen kan ge den felaktiga uppfattningen att jordar med låg klass är oviktiga, men lägre klassade jordar kan fylla viktiga funktioner för lantbrukare som även har jordar av högre klass, särskilt med tanke på djurhållning och spridningsytor.

Jordbruksverket anger att den svenska jordbruksmarken beräknas bli mer värdefull än idag då ett varmare klimat kan gynna Sveriges odlingsförutsättningar, samtidigt som globala klimatförändringar såsom havsnivåhöjningar och ökenspridning minskar tillgången på jordbruksmark i många länder. Svensk jordbruksmark kommer därmed att bli allt viktigare för livsmedelsförsörjningen i Sverige och i världen. Utöver detta är jordbruksmarken även en viktig resurs för att långsiktigt trygga svensk livsmedelsförsörjning i

¹ Jordbruksverket:

<http://www.dengodajorden.se/wpcontent/uploads/2018/09/Regeringsuppdrag-Jordbruksverket-redovisa-arbete-med-jordbruksmark.pdf> Sidan

besökt 2019-07-02 ² Länsstyrelsen i Skåne län 2006:8:

Hushållning med åkermark? – Uppföljning av åkerexploatering i Skåne och Halland samt analys av planerad exploatering i Skåne

händelse av kris.² Det är därför viktigt att framhålla att all brukningsvärd jordbruksmark är värdefull och att jordbruksmark som exploateras i princip är oåterkallelig.

Beskrivningen av den aktuella jordbruksmarken bör utifrån ovanstående utvecklas till att beskriva jordbruksmarkens värden och betydelse för livsmedelsförsörjningen. Redovisningen i planbeskrivningen utgår från ett exploateringsperspektiv där intresset av att exploatera jordbruksmarken är i fokus. Intresset av att bevara jordbruksmarken beskrivs inte lika ingående vilket gör det svårt att göra en avvägning mellan de olika intressena.

Väsentligt samhällsintresse

Detaljplanen syftar till att omlokalisera två verksamhetsområden i centrala Örebro som är i behov av en järnvägsanslutning, CV-området och Svampens kombiterminal i Holmens industriområde. Eftersom områdena är centralt belägna finns det enligt planbeskrivningen starka önskemål att omvandla områdenas användning från industriverksamhet till andra funktioner. I planbeskrivningen anges att det är av väsentligt samhällsintresse att dessa företag även i fortsättningen kan ha kvar sin verksamhet inom Örebro kommun.

Enligt regeringens proposition 1985/86:3 med förslag till lag om hushållning med naturresurser m.m. kan väsentliga samhällsintressen t.ex. vara bostadsförsörjningsbehovet, intresset av att lokalisera bostäder och arbetsplatser nära varandra, att skapa väl fungerande och lämpliga tekniska försörjningssystem samt att säkerställa viktiga rekreationsintressen. Det bör tydliggöras om den planerade verksamheten utgör ett sådant väsentligt samhällsintresse som avses i propositionen. Om verksamheten inte utgör ett sådant väsentligt samhällsintresse som avses i propositionen får brukningsvärd jordbruksmark inte tas i anspråk för den föreslagna verksamheten enligt 3 kap. 4 § MB.

Lokaliseringsalternativ

För att ianspråktagandet av brukningsvärd jordbruksmark ska vara tillåtet behöver kommunen göra en bedömning av möjligheten att lokalisera den planerade bebyggelsen på annan plats. Enligt propositionen 1985/86:3 anses en alternativ lokalisering vara möjlig om exploateringsföretaget är fullt godtagbart från samhällsbyggnadssynpunkt, tekniskt och funktionellt lämpligt samt ekonomiskt rimligt. I planbeskrivningen görs bedömningen att inga andra godtagbara platser finns inom kommunen med de förutsättningar som krävs för den föreslagna verksamheten. Enligt proposition 1985/86:3 kan det dock vara nödvändigt att också redovisa möjligheterna till alternativ lokalisering till annan del av den berörda regionen om exploateringen berör större sammanhängande jordbruksbygder och jordbruksmark av hög kvalitet. Från ett regionalt perspektiv

² Jordbruksverket:

www.jordbruksverket.se/amnesomraden/miljoklimat/ettriktodlingslandskap/sejordbruksmarkensva_rden/jordbruksmarkensmartinvestering.4.466f6a9c14e2f0659bb1a433.html Sidan besökt 2019-0702

bedömer Länsstyrelsen att jordbruksmarkens omfattning och beskaffenhet inom den aktuella planen motiverar att alternativa placeringar i hela regionen bör redovisas. För detta kan rapporten Nya etableringsplatser för järnvägsföretag i Region Örebro län, framtagen av Sweco 2018-11-30 på uppdrag av Region Örebro län, vara ett stöd.

I kommunens översiktsplan anges att det behöver utredas vidare om godstrafiken i framtiden ska gå genom Örebro centrum som idag eller i det reservat som lagts längs motorvägen, eller i en sträckning längre ut från stan. Det bör förtydligas om kombiterminalens lokalisering bör invänta en sådan utredning då den föreslagna kombiterminalen utgår från att godstrafiken fortsatt trafikeras enligt nuvarande sträckning.

Vidare har det inte gjorts något analys av vad lokaliseringen innebär för kvarvarande arealer av jordbruksmark. Det är viktigt att kvarvarande arealer av jordbruksmark möjliggör ett fortsatt brukande. Risken finns annars att jordbruksmarken splittras upp och inte längre kan brukas på ett ekonomiskt hållbart sätt. Detaljplanen kan i så fall innebära att en större andel jordbruksmark går förlorad än enbart den del som ligger inom planområdet. Planbeskrivningen bör därför även kompletteras med en analys av påverkan på kvarvarande jordbruksarealer och ett tydliggörande om planen bidrar till en olämplig ägosplittring.

Stadsbyggnads kommentar: Planbeskrivningen har kompletterats med en fylligare redogörelse om varför föreslagen exploatering är motiverad på jordbruksmark. De tre frågorna om jordbruksmarken är brukningsvärd och om den föreslagna markanvändningen bedöms vara ett väsentligt samhällsintresse samt undersökning av lokaliseringalternativ hanteras mer ingående. I planbeskrivningen tydliggörs att den planerade verksamheten bör bedömas som ett väsentligt samhällsintresse utifrån bland annat ställningstaganden i översiktsplanen samt ur klimat- och bostadsförsörjningsperspektiv. Vidare förs ett större resonemang om jordbruksmarkens värden och betydelse för livsmedelsförsörjningen som utgår från ett bredare samhällsperspektiv och inte enbart sett ur ett exploateringsperspektiv.

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. I resonemanget och argumentering om planläggning på jordbruksmark presenteras därför endast lokaliseringalternativ som finns i Örebro kommun och som är utpekade i kommunens översiktsplan.

Vad det gäller utredning om godstrafikens framtida sträckning så bedömer Stadsbyggnad att en sådan utredning ligger långt fram i tiden och inte rymms inom framtagandet av denna detaljplan. Om godstrafiken i framtiden leds förbi Örebro är det oklart var en ny stäckning skulle kunna ansluta till stambanan. Även om det i framtiden skulle byggas ytterligare spår som går förbi planområdet är det, enligt Stadsbyggnads bedömning, mindre troligt att godstrafiken till och från Törsjö inte skulle få trafikera befintlig stambana. Ytterligare spår bör öka kapaciteten och underlätta för verksamheterna som föreslås i planområdet även om det ideala hade varit att helt slippa godstrafik genom centrala Örebro.

I valet av lokalisering har planbeskrivningen kompletterats med ett resonemang om detaljplanens påverkan på kvarvarande jordbruksarealer samt ett tydliggörande att detaljplanen inte bidrar till en olämplig ägosplittring.

Fornlämningar

Det finns inom planens norra del några fornlämningar som är skyddade enligt kulturmiljölagen (1988:950). Fornlämningarna har dels varit kända sedan tidigare, dels påträffats inom ramen för den arkeologiska utredningen som har utförts inom större delen av området. En kompletterande arkeologisk utredning är beställd för den del i öster som tillkommit i ett senare skede. När denna utredning är utförd kommer en tydlig bild finnas av vilka fornlämningar som kommer att beröras av kommande exploatering. Efter avslutad utredning kan även tillstånd till ingrepp i fornlämning sökas och ett sådant tillstånd kommer att villkoras med krav på arkeologisk dokumentation.

Stadsbyggnads kommentar: En kompletterande arkeologisk utredning är utförd i dialog med Länsstyrelsen Örebro län och finns med som bilaga till detaljplanen.

Generellt biotopskydd

Inom planområdet finns troligtvis fler biotopskyddade objekt än vad som nämns i planbeskrivningen. På ortofoto syns ett flertal odlingsrösen/åkerholmar samt diken. Öppna diken nämns överhuvudtaget inte som biotopskyddade objekt i varken landskapsanalysen eller i planbeskrivningen. Inom gårdsstrukturen som ska sparas finns några skyddsvärda träd som bör bevaras. Planhandlingarna bör uppdateras utifrån ovanstående samt kompletteras med en inventering av biotopskyddade objekt.

Om biotopskyddade objekt riskerar att skadas i samband med exploatering måste dispens från det generella biotopskyddet sökas hos Länsstyrelsen innan området exploateras. Länsstyrelsen rekommenderar dock att dispens söks inom planprocessen då dispensprövningen kan påverka detaljplanens utformning och möjligheten att genomföra detaljplanen. Dessutom kan det bli aktuellt med kompensationsåtgärder för biotoper som skadas. Länsstyrelsen får medge dispens från biotopskyddet om det finns särskilda skäl. En

prövning av om det finns särskilda skäl avgörs från fall till fall.

Stadsbyggnads kommentar: Biotoper och naturvärden är del av den miljökonsekvensbeskrivning som tas fram för detaljplanen. En inventering av biotoper är utförd och förslaget till detaljplan är anpassat så att hänsyn tas till biotoperna i så stor utsträckning som möjligt. Arbetet med att ta fram en dispensansökan för ingrepp i de biotoper som berörs är påbörjad.

Ängs- och betesmarksinventering

Inom planområdet finns en betesmark som är identifierad i Jordbruksverkets ängs- och betesmarksinventering. Denna nämns i landskapsanalysen men inte i planbeskrivningen. Enligt objektrapporten för området är det en välbäddad betesmark med riklig förekomst av arter som indikerar en kontinuerlig hävd under lång tid vilket i sin tur tyder på mycket höga naturvärden.

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 kärnväxter i en naturbetesmark. Dessa gynnar i sin tur en mängd insekter, vilket i sin tur ger mer föda åt fåglar.

Planhandlingarna bör uppdateras utifrån ovanstående. Länsstyrelsen anser att betesmarken bör bevaras och att planhandlingarna därför bör justeras så att det planerade grönstråket innefattar betesmarken som idag hänger samman med gården Sättertorp. Om denna justering inte görs anser Länsstyrelsen att en naturvärdesinventering enligt svensk standard bör göras.

Stadsbyggnads kommentar: Planbeskrivningen har kompletterats med uppgifter om betesmarken och naturområdet utökas så att betesmarken skyddas och kan ingå i grönstråket.

Markavvattningsföretag

Planområdet ligger till stora delar inom markavvattningsföretaget "Marieberg - Törsjö - Sättertorp diknings- och dagvattenavledningsföretag" och flera av företagets diken går genom planområdet. För att kunna genomföra planerade åtgärder, t.ex. hårdgöring av mark, kulvertering av diken och andra dagvattenåtgärder, behöver företaget omprövas eller avvecklas eftersom dessa åtgärder rör sig om mer än en marginell förändring av både båtadsområdet och företagets diken. Företagets fördelningstal kommer även att behöva omräknas p.g.a. planerad fastighetsindelning. Kulvertering av diken med stora flöden som är viktiga för avvattningen av stora områden, även uppströms planområdet, är negativt utifrån översvämnings synpunkt eftersom det blir större risk för igensättning vid höga flöden. Underhållet av diken blir även mer komplicerat efter en kulvertering, vilket kan påverka kostnadsfördelningstalen.

Nedströms planområdet, omkring Gällebrunsgraven (huvuddiket i området), finns ytterligare markavvattningsföretag (bl.a. "Mosjöbottens vattenavledningsföretag år 1970") som kan komma att påverkas av planen, även om dagvattenhanteringen enligt planbeskrivningen ska säkerställa att flöden och kvalitet inte påverkas. Dagvattenanläggningen ska dimensioneras för ett 10-årsregn, vilket innebär att det vid större regn kommer att brädda och bli ett större flöde i markavvattningsföretagens diken p.g.a. ökad dagvattenbildning i planområdet. Samtliga potentiellt påverkade markavvattningsföretag behöver alltså ges möjlighet att lämna synpunkter på planen.

Stadsbyggnads kommentar: Frågan om markavvattning hanteras i den miljökonsekvensbeskrivning som tas fram för detaljplanen och i samband med det arbetet har en dagvattenutredning tagits fram. Dagvattenutredningen redogör för förslag på hur dikena kan omledas. Planbeskrivningen har kompletterats med ett resonemang om markavvattningsföretagen men frågan kommer även hanteras i genomförandeskedet.

Markanvändning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ett nytt verksamhetsområde med direkt anslutning till järnväg. Enligt planbeskrivningen planeras för järnvägsanknuten lagerverksamhet, kombiterminal, kontor och verksamheter knutna till drift och service för alla trafikslag så som järnväg, bil, buss, taxi och utryckningsfordon. På plankartan anges bl.a. användningarna verksamheter (Z), järnvägsanknuten verksamhet (Z1) och trafik (T). Användningarna Z och Z1 innebär att det endast är verksamheter som i begränsad utsträckning anger lukt, buller, ljusstörningar eller andra störningar som kan lokaliseras inom området. Verksamheter med större påverkan bör enligt PBL Kunskapsbanken istället lokaliseras inom användningen J (industri). Länsstyrelsen ställer sig frågande till om kombiterminal inryms inom de angivna användningarna, dvs. om kombiterminal är en verksamhet med begränsad omgivningspåverkan.

Stadsbyggnads kommentar: Enligt Boverket och PBL Kunskapsbanken finns det inte någon tydlig gräns mellan vad som ryms inom J-Industri eller inom Z-verksamheter, utan det är en bedömning som kommunen behöver göra från fall till fall och utifrån vilka förutsättningar som finns på platsen. För att få en större flexibilitet och undvika begränsningar ändras dock den huvudsakliga markanvändningen från Z till J med specificeringen kombiterminal.

Kulturmiljö

På plankartan har huvudbyggnaden på gården Sättertorp försetts med en varsambetsbestämmelse och rivningsförbud. Länsstyrelsen anser att kommunen bör överväga att förse hela gårdsbilden med varsambetsbestämmelser, såväl ekonomibyggnader som tomtmark med gårdskaraktär. Det blir på så sätt lättare att läsa av platsens historia som stadsnära lantbruk och dessutom bidrar ekonomibyggnaderna till en rumsbildning i landskapet, även om planområdet till stora delar förändras från ett jordbruks- till ett transportlandskap. Den vita gjutbyggnaden nordväst om huvudbyggnaden bör inte

förvanskas då fasad, dörrar och fönster är välbevarade från 1900-talets början.

Stadsbyggnads kommentar: Gården och området runt denna kommer i och med planförslaget att förändras och förlora sin funktion. Enligt Stadsbyggnads bedömning är det därför inte aktuellt att skydda hela gården med ekonomibyggnader. En översyn av regleringen runt råden har dock gjorts och bestämmelserna har utökats till att även omfatta den vita byggnaden i väster.

Planbestämmelser

På plankartan anges användningsbestämmelsen trafik (T) för i princip all kvartersmark. Enligt PBL Kunskapsbanken innehåller trafikområden många olika funktioner och behövs därför ofta preciseras. Det bör därför tydliggöras vad som avses med bestämmelsen T. Om det är järnvägstrafik som avses vill Länsstyrelsen uppmärksamma att järnvägstrafik inte ingår i användningen GATA, vilket innebär att järnvägstrafik inte får korsa de föreslagna gatorna i planområdet.

Stadsbyggnads kommentar: Detaljplanen ändras så att det tydligare framgår var järnvägsfunktioner kan placeras samt hur dessa kan korsa annan markanvändning i området.

Det skulle det vara bra med plushöjder som referenspunkter i plankartan för att få en uppfattning om höjdsättningen i området, dvs. om området är platt eller om det lutar samt vilken höjd omgivande infrastruktur har i förhållande till planområdet. Vidare bör grundkartan uppdateras då bl.a. ledningssträckningar och gatusträckningar inte är sammanhängande på kartan.

Stadsbyggnads kommentar: Plankartan har kompletterats med plushöjder på gatorna. Vad det gäller grundkartan så uppdateras den regelbundet och har setts över och kompletterats inför granskningen.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av tf. enhetschef Jonas Jansson med samhällsplanerare Camilla Lund som föredragande. I handläggningen av ärendet har också enhetschef Thomas Börjesson, länsarkitekt Lena Lundkvist, antikvarie Maria Waldebrink, antikvarie Mia Geijer, naturvårdsbehandlare Lena Björk och vattenvårdsbehandlare Christian Brun deltagit

Trafikverket

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ett nytt verksamhetsområde med direkt anslutning till järnväg. Detaljplanen tillåter i huvudsak järnvägsanknuten lagerverksamhet, kombiterminal, kontor och verksamheter anknutna till drift och service för alla trafikslag.

Riksväg 51/Väg 683

Riksväg 51 som är ett riksintresse för kommunikationer är belägen norr om planområdet. Vägen har ett utökat byggnadsfritt avstånd på 30 meter. Plankartan är försedd med prickmark närmast vägen men det är oklart om detta täcker avståndet på 30 meter. Trafikverket önskar att detta förtydligas så avståndet på 30 meter uppfylls.

Stadsbyggnads kommentar: detaljplanen ändras enligt synpunkt, se även kommentar ovan under Länsstyrelsen Örebro län.

Planområdet önskas anslutas via riksväg 51 och vidare länsväg 683. En utveckling av området till en logistikpark kommer innebära mycket tung trafik till området. Trafikverket anser att detaljplanen behöver kompletteras med en trafikutredning som visar på hur korsningen väg 51/683 kommer påverkas av en fullt utbyggd logistikpark. En eventuell ombyggnation av korsningen får inte försämra framkomligheten och trafiksäkerheten och ska bekostas av kommunen/exploatören. Väg 683 är idag en smal, lågtrafikerad och icke asfalterad väg. Vägen kommer behöva breddas och förstärkas vid en exploatering i området. Kostnaden för en upprustning av vägen belastas av kommunen/exploatören.

Stadsbyggnads kommentar: Stadsbyggnad har under arbetet med detaljplanen utrett trafiksituationen och skissat på en lämplig utformning för korsningen samt haft dialog med Trafikverket, se även kommentar ovan under Länsstyrelsen Örebro län.

Järnvägen

I västra delen av planområdet ligger järnvägsstråket Godsstråket genom Bergslagen vilken är ett riksintresse för kommunikationer samt led för farligt gods. Trafikverket anser att ~~ingen~~ ny bebyggelse bör uppföras inom 30 meter från närmaste spårmittpunkt och önskar därför att plankartan kompletteras med prickmark de närmaste 30 metrarna från närmaste spårmittpunkt. Eftersom järnvägen är en led för farligt gods anser Trafikverket att riskerna med detta bör beaktas vid all nybyggnation inom 150 meter från riskkällan. Trafikverket önskar därför att planhandlingarna kompletteras med information om detta samt att eventuella skyddsåtgärder ska införas i plankartan.

Stadsbyggnads kommentar: Detaljplanen ändras enligt synpunkt.

Detaljplanen möjliggör för verksamheter med anslutning till järnvägen. Ett första steg för att få till en järnvägsanslutning är att göra en funktionsutredning som utreder möjligheten att anlägga en sådan på platsen. För att få hjälp med frågor gällande funktionsutredningar kontaktar ni enklast vårt kontaktcenter på 0771-

921 921.

Stadsbyggnads kommentar: I dialog med Trafikverket har en funktionsutredning tagits fram där det framgår att planområdet kan anslutas till järnvägen., se även kommentar ovan under Länsstyrelsen Örebro län.

Plankorsning

Detaljplanen möjliggör nybyggnation av järnvägsknuten verksamhet längsmed järnvägen över befintlig enskild väg och plankorsning. Detta innebär att plankorsningen behöver slopas när detaljplanen antas. Trafikverket arbetar för bygga om och slopa plankorsningar och ser därför positivt på att plankorsningen önskas slopas. För att ett slopande ska kunna ske behöver ett medfinansieringsavtal tecknas mellan bägge parter. En eventuell uppdelning av kostnaden för slopandet av plankorsningen regleras i avtalet. Innan plankorsningen slopas är det viktigt att se till att en annan passage för oskyddade trafikanter etableras så inget spårspång uppkommer.

Stadsbyggnads kommentar: Beslut att plankorsningen ska slopas är taget av Trafikverket. I detaljplanen föreslås att en ny gång- och cykelbana anläggs längs riksväg 50 på bro över järnvägen. Stadsbyggnad har skissat på en utformning utifrån de riktlinjer som finns på Trafikverkets websida.

GC-passage

Idag finns ingen större verksamhet i området och därför inte heller något utbyggt GC-nät. För att nå planområdet idag hänvisas oskyddade trafikanter till plankorsningen Bäcklunda strax söder om riksväg 51 eller Droskvägen som är belägen i nordöstra delen av Mosås. I planhandlingarna föreslås en GC-passage anläggas intill riksvägen på bron över järnvägen. För att en planskild gc-passage ska kunna uppföras behöver ett medfinansieringsavtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket.

Stadsbyggnads kommentar: Synpunkten noterad.

Region Örebro län

Region Örebro län har tagit del av samrådshandlingarna för föreslagen ny detaljplan, Törsjö 3:14 m.fl.

I samrådshandlingarna förs ett resonemang om verksamheter på CV-området och Svampentterminalen vilka kommunen önskar erbjuda alternativa lägen, gärna i den egna kommunen. Region Örebro län ser mycket positivt på kommunens strävan att omlokalisera verksamheterna som ett sätt att anpassa den stadsnära miljön till nya behov och genom detta kunna ta tillvara möjligheterna till t.ex. bostadsbyggande i pendlingsnära lägen. Den starka efterfrågan på bostäder i Örebro är en tillgång för regionen och stödjer möjligheten till en storregional

funktionell integrering av arbets- och studiemarknaderna i östra Mellansverige.

Verksambeterna på CV-området och Svampenterminalen är exempel på ett regionalt styrkeområde av nationell betydelse. Kommunens strävan att erbjuda attraktiva nya lokaliseringar får därför också betraktas som ansvarsfullt och gynnsamt för den regionala utvecklingen. Att överväga lokaliseringar i just Örebro kommun är till följd av god rådighet i planeringsfrågorna ett naturligt steg. I sammanhanget bör samtidigt de marknadsmässiga effekterna tas i beaktan. De positiva effekterna av klusterbildning har med avseende på t.ex. lagerverksamheter och bilhandel blivit tydliga i Örebro kommun. Liknande mönster kan skönjas inom den järnvägsanknutna logistiken med Hallsberg som det främsta exemplet. Det krävs av allt att döma stora volymer för att skapa livskraftiga kombiterminaler.

Törsjös styrka ligger i den teoretiska möjligheten till järnvägsanslutning. Region Örebro län vill dock erinra om den av Trafikverket bekräftade kapacitetsproblematik som järnvägsavsnittet Hovsta- Hallsberg är behäftad med redan idag, som del av godsstråket genom Bergslagen. Med förväntad normal trafikutveckling riskerar kapacitetsbristen att förvärras och förstärka Örebro som flaskhals i det nationella järnvägssystemet. För att bibehålla och utveckla regionens roll som nav i godslogistiken mellan norra och södra Sverige bör åtgärder kopplade till järnvägen snarare bidra till ökning av kapacitet än tvärtom.

Trafikverkets egna analyser inom ramen för aktuell funktionsutredning (FU) har behövt stråkets begränsningar, och kan mot bakgrund av sin roll att bevaka transportsystemets övergripande funktionalitet förmodas ha en mindre positiv syn på förslag till nya anslutningar. Kapacitetsbegränsningarna omfattar även det statliga vägnätet och Region Örebro län ser mot bakgrund av eventuell etablering att projektet behöver finansiera kapacitetsbärande åtgärder på det statliga vägnätet för att balansera de oönskade effekterna. Region Örebro län vill mot bakgrund av den kombinerade kapacitetsbristen i väg- och järnvägsnäten betona att förutsättningar för en kombiterminal utan omfattande kompensationsåtgärder saknas.

Region Örebro län har i egenskap av finansär av järnvägsrelaterad kollektivtrafik ett uppdrag att främja kollektivtrafikens framkomlighet. Utan en samtidig och påtaglig regional nytta för t.ex. regionens logistikprofil, eller en god inverkan på järnvägsnätets övergripande funktionalitet, bedömer Region Örebro län att den negativa inverkan på framkomligheten för bl.a. arbets- och studiependling till följd av nya järnvägsanslutningar inte kan motivera ett genomförande av planförslaget enligt dess nuvarande form.

Till projektet med förmodad god verkan på järnvägssystemets övergripande funktionalitet kan räknas en ny snabb förbindelse mellan Oslo och Stockholm via Örebro (Nobelbanan). Eftersom den fysiska planeringen på kommunal och statlig

nivå ännu inte har illustrerat hur en sådan förbindelse kan realiseras, bör enligt Region Örebro län, stor restriktivitet tillsvidare tillämpas, för planering som kan påverka kapaciteten på sträckan Hovsta- Hallsberg negativt.

Stadsbyggnads kommentar: Trafikverket har på exploatörens bekostnad tagit fram en funktionsutredning där två olika spåranslutningar presenteras. Syftet med utredningen är att ta reda på om planområdet kan anslutas till stambanan och det nationella järnvägssystemet. I samband med detta arbete har Trafikverket inte framför några synpunkter att föreslagen exploatering och anslutning skulle påverka kapaciteten på järnvägen negativt. De anslutningsförslag som presenteras i utredningen är båda utformade så att stickspåren inte ska påverka det nationella järnvägssystemet på ett negativt sätt.

Planområdet omfattar till stor del jordbruksmark. Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) har ett mål om att bevara regionens jordbruksmark. Detta mål verkar jämte andra och mer generellt formulerade tillväxtnål som syftar till att understödja etablering av verksamheter. Mot bakgrund av plangenomförandets betydande markanspråk ser Region Örebro län ett stort värde i att kommunen på ett tydligt sätt illustrerar förutsättningarna till lokaliseringar på mark som inte fordrar användning av jordbruksmark, så att en transparent balansering mellan olika hållbarhetsmål kan bli möjlig.

Stadsbyggnads kommentar: Planbeskrivningen kompletteras med en fylligare redogörelse för hur Örebro kommun bedömer planläggning på jordbruksmark. Se även kommentar ovan under Länsstyrelsen Örebro län

Örebro kommun Lantmäterimyndigheten

I plankartan anges att "största byggnadsarea är 40 % av fastighetsarean." Borde läggas till "inom samma användningsområde" eller liknande ifall man söker bygglov utan att avstyckning enligt detaljplanen skett.

Stadsbyggnads kommentar: Bestämmelsen ändras enligt synpunkt.

*I planbeskrivningen: Under Genomförande, Organisation:
Borde stå att Lantmäterimyndigheten genomför de fastighetsrättsliga genomförande frågorna efter ansökan om lantmäteriförrättning från berörda fastighetsägare.*

Stadsbyggnads kommentar: Texten ändras enligt synpunkt.

*Fastighetsrättsliga frågor:
Hela avsnittet med underrubriker är rörigt och mycket svårförståeligt. Tanken med detta avsnitt är att det på ett tydligt sätt ska ange vilka fastigheter som berörs*

av planen, vilka ägarna är samt på vilket sätt fastigheten berörs och om fastigheten kommer påverkas av någon fastighetsbildningsåtgärd i samband med genomförandet av detaljplanen. Det samma gäller för rättigheter inom detaljplanen, är idag ytterst otydligt.

Kontakta gärna Lantmäterimyndigheten om ni har frågor angående detta.

Stadsbyggnads kommentar: Stycket i genomförandebeskrivningen förtydligas enligt synpunkt.

Miljönämnden

Förslag till beslut

Miljökontorets förslag till Miljönämnden:

Miljönämnden har inga synpunkter på detaljplanen för Törsjö 13:2.

Nämndens behandling

Sten Lang (MP), Thomas Runnqvist (M), Karin Pernefalk (M) Mats Andersson (M), Berit Tedsjö-Winkler (L) och Mats Nilsson (V) lämnar ett särskilt yttrande ang. detaljplanen för Törsjö 13:2. Yttrandet läggs till protokollet.

Beslut

Miljönämnden lämnar bifall på förvaltningens förslag på detaljplanen för Törsjö 13:2 samt lämnar ett särskilt yttrande från Sten Lang (MP), Thomas Runnqvist (M), Karin Pernefalk (M) Mats Andersson (M), Berit Tedsjö-Winkler (L) och Mats Nilsson (V). Yttrandet läggs till protokollet.

Särskilt yttrande

Vi anser, generellt, att man inte ska ta jordbruksmark i anspråk för byggnation. Fastigheten Törsjö 13:2 ligger uteslutande på jordbruksmark i direkt anslutning till annan jordbruksmark. Även om den inte är av bästa kvalitet (4 på en 10 gradig skala) så ligger det väldigt bra till för att kunna brukas.

Moderaterna

Liberalerna

Vänsterpartiet

Miljöpartiet

Stadsbyggnads kommentar: Planbeskrivningen förtydligas med ett tydligare resonemang om planläggning på jordbruksmark och hur planförslaget påverkar ägosplittringen i området. Se även kommentar ovan under Länsstyrelsen Örebro län.

Tekniska nämnden

Tekniska nämnden beslutar att lämna följande yttrande över detaljplanen:

1. *Plankartan behöver förtydligas med att förbindelsen i nordväst är en gång och cykelbana.*
2. *Detaljplanen ska förses med erforderliga in- och utfartsförbud i anslutning till korsningar och skarpa svängar.*
3. *Gatorna i detaljplanen behöver höjdsättas inför granskningen.*
4. *Avsnitten om dagvatten behöver bearbetas ytterligare inför granskningen.*

Stadsbyggnads kommentar: Plankartan ändras så att det tydligare framgår vad som är vad på plankartan samt kompletteras med in- och utfartsförbud. En dagvattenutredning är framtagen till granskningsförslaget där det framgår förslag på utformning av dagvattenåtgärder. Plankartan är kompletterad med bestämmelser som bedömts som nödvändiga för att hantera dagvattnet.

Nerikes Brandkår

Nerikes Brandkår anser efter granskning att detaljplanens konsekvenser avseende risker och säkerhet behöver analyseras. Närhet till transportled av farligt gods på väg och järnväg bör värderas mot planerad verksamhet. Det bör framgå i detaljplanen om- eller hur detta har utretts med verifiering av resultatet. Alternativt att behovet ska utredas i samband med exploatering av aktuell exploatör.

Stadsbyggnads kommentar: En riskutredning har tagits fram för att analysera risker kopplat till transporter av farligt gods på järnvägen i anslutning till planområdet. Utifrån utredningen har plankartan kompletterats med bestämmelser om riskreducerande åtgärder.

Ellevio AB

Ellevio har tagit del av granskningshandlingarna rörande detaljplanen och har följande synpunkter.

Ellevio äger de båda 145kV-ledningar som passerar genom det tänkta planområdet och de är sambyggda i en gemensam konstruktion. Ledningarna är tryggade av ledningsrätt (akt.m 1880K-92/562) och ledningsgatan har en bredd av 50 m.

Ellevio yrkar att ledningarnas sträckning med tillhörande stolpplacering ska redovisas i kartan.

Lednings området och även inom det område som är utmärkt Naturområde, bör vara redovisad med egenskapsgräns för ledningsändamål eftersom ledningsgatan ska röjas med jämna intervall och ledningshavaren har säkrat rättigheten i gällande ledningsrätt. En ledningsgata bottenröjs med 6-8 års intervall och vart tionde år inventeras och avverkas även kantträd som står utanför ledningsgatan. Med kantträd menas träd som på grund av sin höjd kan utgöra fara för ledningen och därmed även för person och egendom. Dessa träd markeras och ersätts vid varje tillfälle.

Området söder om kraftledningarna är utlagt som kvartersmark för ZT-ändamål. Det är inte redovisat i kartan eller beskrivet i planbeskrivningen hur transporter till och ifrån det södra området ska ske. För att inte komma i konflikt med ledningarna ska utfartsförbud läggas ut för det södra området att köra norr ut.

Den södra gränsen för GATA som ligger norr om ledningsgatan ska i kartan därför förses med förbud mot utfart.

Marknivån i ledningsgatan får inte ändras utan vårt godkännande.

Stadsbyggnads kommentar: Detaljplanen kompletteras enligt yttrande så att det framgår var stolparna är placerade. I naturområdet medger inte detaljplanen någon bygg rätt och det finns dessutom en ledningsrätt som innebär ett juridiskt mycket starkt skydd för ledningen, stolparna och ledningsgatan. Detaljplanen kompletteras trots detta med en bestämmelse så att ledningsområdet även framgår i naturområdet. Att en bestämmelse om markreservat för allmännyttiga ändamål används i en detaljplan betyder inte att det har prövats att en rättighet kan bildas. Det är huvudmannen för anläggningen som måste ta initiativ till utnyttjande av markreservatet. Detta görs antingen genom ett avtal med markägaren eller genom ansökan om förrättning hos lantmäterimyndigheten. Planbestämmelsen innebär alltså inte att det finns någon garanti för att en rättighet verkligen bildas. Se även kommentar nedan under kompletterande yttrande.

Ellevio AB, kompletterande yttrande

Vi har tidigare lämnat synpunkter (Dnr RNI 9108, 2019-07-02) och vill nu komplettera vårt tidigare yttrande.

Ellevio äger de båda 145kV-ledningarna och ledningarna är tryggade med ledningsrätt (1880K-92/562). Ledningsgatan har en bredd av 50 m. Ellevio yrkar fortsatt att ledningarnas sträckning med tillhörande stolpplacering (inmätt) ska redovisas i kartan.

Vägen kan bibehållas med samma sträckning som i plankartan under förutsättning att den södra gränsen för GATA kompletteras med utfartsförbud som dock kan begränsas att inte gälla på ett par ställen så att utfart från det södra området tillåts. Utfarterna ska placeras på lämpligt avstånd från stolparna. Varje utfart ska vara försedd med en portal på den norra sidan om ledningarna som begränsar fordonen i höjd. Portalen placeras minst 10 m horisontellt avstånd från närmsta ledare.

Byggnad, upplag eller parkering får inte uppföras eller anläggas inom ett 10 m horisontellt avstånd från spänningsförande ledare.

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

Marknivån i ledningsgatan får inte ändras utan vårt godkännande.

Stadsbyggnads kommentar: Detaljplanen kompletteras med utfartsförbud längs gränsen för GATA för att inte påverka stolparnas placering. Runt stolparna och ledningen finns sk. prickmark vilket innebär att byggnader inte får uppföras inom ytan. Stadsbyggnad bedömer att det inte är möjligt att uppföra någon portal inom den prickade ytan samt att den typen av reglering inte är nödvändig utifrån gällande ledningsrätt. Vidare har detaljplanen kompletterats med en bestämmelse som anger att området runt ledningen inte får användas för upplag och parkering.

E.ON Energidistribution AB

Den 10 kVs luftledning som passerar planområdet i dagsläget kommer att behöva flyttas och då kanske införlivas i det elnät som måste byggas upp för elförsörjningen i området, dock kommer inte enbart befintlig ledning klara av uppgiften att själv elförsörja planområdet, förstärkning kommer att bli nödvändig från annat håll och då troligtvis från vår station i Mosås, det måste också placeras ut ett antal nätstationer på lämpliga platser, i dagsläget är just placering av nätstationer ett stort ?, flexibilitet är ett måste inom ett sånt här stort verksamhetsområde men samtidigt måste ett antal fasta punkter sättas, så fasta E områden i kombination med generellt E vore en bra lösning.

I och med att det är semester tider vill vi återkomma med ett tillägg lite senare, tillägget skall då innehålla ett förslag på hur elförsörjningen av planområdet kan komma att se ut.

Stadsbyggnads kommentar: Detaljplanen kompletteras med illustrationstext som visar lämpliga platser för nätstationer i anslutning till den föreslagna huvudgatan. Detaljplanen är utformad med med sk. generella E-områden som möjliggör en rad olika tekniska anläggningar för att skapa en flexibilitet och inte låsa mark till en begränsad användning.

Lantbrukarnas Riksförbund LRF Örebro

Yttrande till Örebro kommun, angående detaljplan för fastigheten Törsjö 13:2 m.fl Örebro kommun. Ärendenummer Bn 43/2017.

LRF Örebro är en intresse-och företagarorganisation, som har cirka 4100 medlemmar i regionen.

Med anledning av detaljplan för fastigheten Törsjö 13:2 m.fl Örebro kommun, lämnar härmed LRF Örebro sitt yttrande. Yttrandet består av en generell beskrivning, lagsstiftning, strategier, detaljsynpunkter och avslutningsvis en sammanfattning.

Generellt

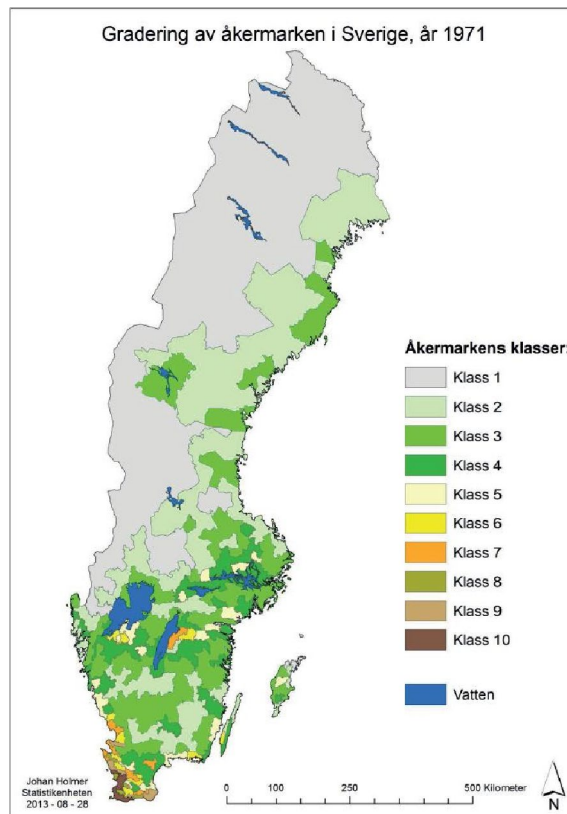
LRF Örebro anser att Örebro kommun ska beakta och ej bygga på högproduktiv jordbruksmark. Sverige består av 41 miljoner hektar mark, av denna yta är större delen skog, och jordbruksmarken utgör endast åtta procent.

Jordbruksmark är en viktig resurs för livsmedelsproduktionen i Sverige, men den bidrar även till andra viktiga värden. Exempelvis öppna landskap (rekreation) och "well-being" (återhämtning). Människor relaterar ofta känslor som lycka och lugn till dessa områden och aktiviteter. En varierad landskapsbild förvaltar även den biologiska mångfalden (genetiska resurser) och kulturvärden (vårt arv) till nästa generation.

Trots detta har Sveriges jordbruksmark minskat med 188.000 hektar under de senaste 25 åren. Denna förlust beror på växande städer, infrastruktur och dålig lönsamhet för lantbruket.

Sverige har optimala förutsättningar att producera mat, med friska jordar och ett brukande som kännetecknas av långsiktighet. Dessa förutsättningar kan nästintill tas för givet i Sverige, men globalt sett är detta inte en självklarhet. Problem som erosion, försaltning och ökenutspridning är främmande för oss, men inte för omvärlden.

Vi har en snabbt växande världsbefolkning, som spås uppgå till nio miljarder människor år 2050. För att kunna möta den förväntade efterfrågan på mat, måste lantbruket globalt sett producera 70 procent mer mat till år 2050 enligt "Food and Agriculture Organization of the United Nations" (FAO).



Örebro kommun

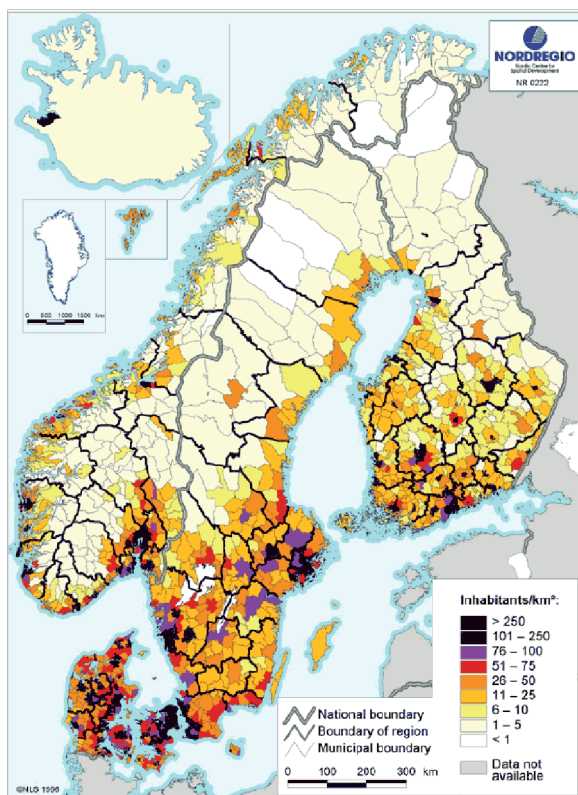
Sverige finns en nationell klassning av jordbruksmark. Klassningen beskriver hur produktiv marken är från ett till tio, där tio är högst.

Klassning tio till åtta finns endast i Skåne. Klass sju och sex finns på två platser i Västra Götaland och Östergötland, samt på flera ställen i Skåne.

Detta innebär att större delen av Sverige, har en klassning från fem till ett. Örebro kommun har klassning fyra. Sett ur ett nationellt

perspektiv är detta väldigt högt.

Figur 1. Klassning av jordbruksmark (Jordbruksverket, 2013).



Historiskt

Historiskt har städer vuxit fram på platser nära/ på högproduktiv jordbruksmark. Idag leder detta till att städer expanderar och tar ny och högproduktiv jordbruksmark i anspråk.

På kartan till vänster illustreras befolkningstätheten med olika färger. Färgerna är i en färgskala, där svart är högst och vitt är lägst.

Ur ett europeiskt perspektiv bor nästan 80% av befolkningen i de europeiska medlemsländerna i städer. Denna trend ser även ut att fortsätta.

Figur 2.
Befolkningstäthet i

Norden (Nordregio, 1996).

Svensk lagstiftning

Miljöbalken, är den lag som reglerar byggnation på jordbruksmark. I kapitel ett, första paragrafen beskrivs miljöbalkens syfte.

”Bestämmelserna i denna balk syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. En sådan utveckling bygger på insikten att naturen har ett skyddsvärde och att människans rätt att förändra och bruka naturen är förenad med ett ansvar för att förvalta naturen väl.

Miljöbalken skall tillämpas så att:

1. människors hälsa och miljön skyddas mot skador och olägenheter oavsett om dessa orsakas av föroreningar eller annan påverkan,
2. värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas,
3. den biologiska mångfalden bevaras,

4. mark, vatten och fysisk miljö i övrigt används så att en från ekologisk, social, kulturell och samhällsekonomisk synpunkt långsiktigt god hushållning tryggas, och
5. återanvändning och återvinning liksom annan hushållning med material, råvaror och energi främjas så att ett kretslopp uppnås.”

I tredje kapitlet, fjärde paragrafen beskrivs jord-och skogsbrukets betydelse.

”Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse.

Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Skogsmark som har betydelse för skogsnäringen skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra ett rationellt skogsbruk.”

Strategier

Livsmedelsstrategins vision är att den svenska livsmedelskedjan ska vara innovativ, globalt konkurrenskraftig, hållbart och attraktiv att verka inom år 2030.

Det övergripande målet:

”livsmedelsstrategin ska vara en konkurrenskraftig livsmedelskedja där den totala livsmedelsproduktionen ökar, samtidigt som relevanta nationella miljömål nås, i syfte att skapa tillväxt och sysselsättning och bidra till hållbar utveckling i hela landet. Produktionsökningen, både konventionell och ekologisk, bör svara mot konsumenternas efterfrågan. En produktionsökning skulle kunna bidra till en ökad självförsörjningsgrad av livsmedel. Sårbarheten i livsmedelskedjan ska minska.”

En handlingsplan för livsmedelskedjan i Örebro Län har antagits av länsstyrelsen och regionen så sent som den 14/6 2018. Handlingsplanen är antagen och skall se till att den nationella strategins intentioner uppfylls. Arbetet ska genomsyras av en röd tråd som vägleder den hållbara utvecklingspotentialen och tillväxt för alla steg i livsmedelsproduktionen.

En ”Strategi för odlingslandskapet och den biologiska mångfalden” utformas för närvarande av Jordbruksverket, Riksantikvarieämbetet och länsstyrelserna. Strategin ämnar till att bevara odlingslandskapet och den biologiska mångfalden. Miljö kvalitetsmålet ”Ett rikt odlingslandskap” har utvärderats ett antal gånger

av Jordbruksverket. Slutsatsen är att det arbete som bedrivs idag, samt de styrmedel som finns inte är tillräckliga. Denna strategi förväntas vara klar i mitten av 2018 och ska bidra med riktlinjer för åtgärdsarbetet.

Länsstyrelsen Örebro och Region Örebro Län har tillsammans tagit fram ett program "Energi- och klimatprogram för Örebro län 2017–2020". I detta dokument som landshövdingen Maria Larsson och ordförande Andreas Svahn har skrivit under, beskrivs vikten av den gröna näringen för samhället. Under rubriken "Produktion och konsumtion av livsmedel" och under "Förslag till insatser" är punkt åtta: "minimera exploatering av jordbruksmark vid planläggning av infrastruktur och byggnation" och punkt nio är: "ta fram en livsmedelsstrategi för Örebroregionen".

Detaljsynpunkter

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

1. Är jordbruksmarken brukningsvärd?
2. Är det som ska byggas eller anläggas ett väsentligt samhällsintresse?
3. Finns det en annan plats som är mer lämplig?" (s.21).

1. Är jordbruksmarken brukningsvärd?

Genom ett antal nyligen beslutade domar i mark- och miljööverdomstolen har rättsläget för hushållningsbestämmelserna förstärkts. De prejudicerade domarna som Örebro kommun har att följa anger bland annat att kriteriet "brukningsvärd jordbruksmark" inte uteslutande omfattar de bördigaste jordarna utan gäller i stort sett all jordbruksmark. Kriteriet är uppfyllt även om jorden inte brukas för tillfället och brukningsvärd åkermark innefattar även betesmark.

Angående klassningen av Sveriges åkermark (1-10) har Örebro kommun klass fyra, vilket är högt i Sverige (se motivering s.2 i det här yttrandet).

I detaljplanen påpekas att matjordslagret är relativt tunt inom planområdet. Vad baseras detta på? Källa? Vad får det för konsekvenser?

2. Är det som ska byggas eller anläggas ett väsentligt samhällsintresse?

Även om området i aktuell detaljplan finns omnämnt i kommunens översiktsplan "Vårt framtida Örebro" har rättsläget förändrats sedan dess. Senast genom domen i mark- och miljödomstolen 2019-06-10 P 6702-18 ("Ormesta") som återges nedan. Frågan vi ställer oss är om en kombiterminal i Töryjö kan anses mer samhällsviktig än den matproduktion som denna yta producerar? Mot bakgrund av de prejudicerade domar i området och sett till den livsmedelsstrategi som antagits såväl nationellt som regionalt blir svaret nej. Etableringen av lagerlokaler kan inte anses utgöra ett väsentligt samhällsintresse och därmed stå över matproduktionen, vår försörjningsgrad och våra klimatmål.

Stadsbyggnads kommentar: Texten om matjorden kommer sannolikt från den arkeologiska utredningen där markegenskaperna finns beskrivna. Texten är dock borttagen och planbeskrivningen har kompletterats med en tydligare redogörelse för hur Örebro kommun ser på frågan om väsentligt samhällsintresse. Se även kommentar ovan under Länsstyrelsen i Örebro län.

I den gällande översiktsplanen uttrycks vikten av en god samverkan med regionens kommuner i etableringsfrågor. Mot bakgrund av detta är det än mer anmärkningsvärt att kommunen anser att ett väsentligt samhällsintresse föreligger för ett verksamhetsområde i Törsjö när kombiterminalen i Hallsberg är utpekad både regionalt och nationellt som en viktig transportnod. Det förefaller därmed orimligt att etablera ett verksamhetsområde som motverkar utvecklingen av Hallsbergsterminalen. I synnerhet nu efter rådande beslut att elektrifiera väg E20 mellan Örebro och Hallsberg. Vidare är etableringen av enbart lokalt intresse vilket strider mot kommunens intentioner i översiktsplanen.

Stadsbyggnads kommentar: Örebro kommun fungerar som en regional motor för etableringar och är oftast mottagare av förfrågningar för ytkrävande verksamhetsetableringar. Det finns generellt en stor efterfrågan på verksamhetsmark och denna detaljplan utgör inget hinder för ytterligare etableringar i grannkommuner. 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.

Därtill vill LRF Örebro påminna kommunen om Länsstyrelsens yttrande till översiktsplanen vad gäller ianspråktagande av jordbruksmark. På sidan 2 skriver Länsstyrelsen: "analysen gällande ianspråktagandet av jordbruksmark bör vidgas och kopplas samman med den långsiktiga livsmedelsförsörjningen och hur mycket jordbruksmark som har tagits i anspråk tidigare, med nuvarande översiktsplan". Vidare, på sidan 12, "Länsstyrelsen vill understryka vikten av att jordbruksmarkens värden beaktas i samband med ny bebyggelse och att kommunen vid exploatering utreder möjligheten att exploatera annan mark än jordbruksmark. Det är även viktigt att kvarvarande arealer av jordbruksmark möjliggör ett fortsatt brukande. Risken finns annars att jordbruksmark splittras upp och inte längre kan brukas på ett ekonomiskt hållbart sätt."

Kommunens förenklade motivering att detaljplanen omnämns i översiktsplanen bör således läsas mot ovanstående synpunkter från Länsstyrelsen i Örebro.

Örebro kommun skall motivera bättre hur dessa företag har ett väsentligt samhällsintresse som är större än livsmedelsproduktionen.

Stadsbyggnads kommentar: Planbeskrivningen kompletteras med ett fylligare resonemang om planläggning på jordbruksmark och har även ett resonemang om alternativa lokaliseringar. Vad det gäller frågan om väsentligt

samhällsintresse, se kommentar ovan samt under Länsstyrelsen Örebro län.

3. Finns det en annan plats som är mer lämplig?

När rekvisit nummer två, "väsentligt samhällsintresse" inte är uppfyllt strider detaljplanen mot hushållningsbestämmelserna i miljöbalken. Utredning huruvida rekvisit nummer tre är uppfyllt bör således inte behöva ske. LRF Örebro vill dock belysa några aspekter hänförliga till rekvisit nummer tre i skyddet av brukningsvärd åkermark.

I detaljplanen har enbart Törsjö västra ställts som alternativ till Törsjö östra (föreslaget planområde). LRF Örebro anser att kommunen inte tillräckligt utrett alternativa lokaliseringmöjligheter för den planerade industriverksamheten och som därmed på ett klargörande sätt belyser vilka för och nackdelar som föreligger för andra områden. Miljöbalkens skyddsbestämmelser är mer långtgående och ställer högre krav på kommunen än att ett alternativ omnämns samt att kommunen lutar sig mot vad som sägs i översiktsplan (vilket för övrigt inte är något juridiskt bindande dokument). Dessutom, mot bakgrund av vad som ovan nämnts om Hallsbergsterminalen kan kommunen inte anses uppfylla rekvisit nummer tre i 3 kap. 4 § miljöbalken.

I planen beskrivs bland annat förutsättningarna för det aktuella området i punktform (s.23). Den tredje punkten "tillräckligt mängd ledig mark finns", vad menar kommunen med ledig mark? Idag används marken till livsmedelsproduktion? Vad anser kommunen att livsmedelsproduktionen har för värde?

Den fjärde förutsättningen är "området består av jordbruksmark", hur kan det vara en förutsättning när kommunen vill exploatera marken?

Det finns en rädsla när kommunen vill börja exploatera jordbruksmark öster om järnvägen. Finns det en vilja på kommunen att fortsätta planlägga/bygga på östra sidan av järnvägen? Om det finns, hur kommer det påverka kommunens arbete att uppnå målen i den regionala livsmedelsstrategin?

Stadsbyggnads kommentar: Som nämnts i kommentarer ovan och under bland annat Länsstyrelsen Örebro län har resonemanget om planläggning på jordbruksmarken reviderats, utvecklats samt vissa stycken och meningar har tagits bort. Den yta som föreslås i detaljplanen är utpekad i kommunens översiktsplan som ett verksamhetsområde med behov av järnvägsanslutning. Det är inte aktuellt att planlägga ett större område och gå längre öster ut från järnvägen än vad som nu föreslås.

Ormesta

Mark- och miljödomstolen ansåg att detaljplanen stred mot bestämmelsen i 3 kap. 4 § andra stycket miljöbalken och ska av den anledningen upphävas. I den aktuella planbeskrivningen framgick inte om bostadsbehovet kan tillgodoses på

annan plats eller om frågan ens varit föremål för bedömning. Det förhållandet att kommunen i domstolen gjort gällande att förutsättningarna för att bebygga andra markområden är skyddade innebär inte att kommunen visat att lokaliseringen är tillåten.

Sammanfattning

Sverige har endast åtta procent jordbruksmark och denna mark genererar nytta för hela samhället i form av livsmedel och biologisk mångfald. Trots detta har jordbruksmarken minskat med 188.000 hektar jordbruksmark på 25 år. Sverige har optimala förutsättningar för livsmedelsproduktion med friska jordar och ett brukande som kännetecknas av hållbarhet. Ur ett globalt perspektiv är detta brukande inte en självklarhet. Till år 2050 spås världsbefolkningen uppgå till nio miljarder människor, vilket innebär att livsmedelsproduktionen globalt sett måste öka med 70 procent för att nå den förväntade efterfrågan. Ur ett nationellt perspektiv har Örebro kommun högproduktiv jordbruksmark.

Med detta i åtanke, vill LRF Örebro betona vikten av jordbruksmarkens värde för det svenska samhället, men även för världsbefolkningen. LRF Örebro kräver att Örebro kommun ska följa Sveriges Rikes Lag. Där står det tydligt att jordbruksmark är av nationellt intresse. Kommunen ska följa de prejudicerade domar som finns på område samt följa landshövdingen Maria Larsson och ordförande för regionstyrelsen, Andreas Svahn, plan för länets utveckling.

Stadsbyggnads kommentar: Stadsbyggnads uppfattning är att gällande planerings- och miljölagstiftning följs vid framtagande av detaljplaner i Örebro kommun. Efter att kommunen har fattat beslut att anta, ändra eller upphäva en detaljplan får beslutet dock överklagas till mark- och miljödomstolen. För att någon ska ha rätt att överklaga ett sådant beslut måste beslutet angå den klagande och ha gått denne emot. Om avvikande uppfattning finns i frågan om att lagstiftning och domslut följs står detta LRF fritt att göra. Angående strategin Energi- och klimatprogram för Örebro län 2017–2020 så går det att i inledningen läsa bland annat följande: ”Ett exempel på en insats är vårt gemensamma arbete för att stärka Örebro län som centrum för järnvägstransporter. Tillsammans arbetar vi för att flytta mer gods från väg till järnväg ... ” vidare går att läsa: ”För att nå en fossilfri transportsektor behöver även godstransporter och logistik utvecklas hållbart, både med minskade utsläpp och effektivare transporter. Örebro län har tack vare god tillgång till infrastruktur i form av både järnväg och Europavägar bra möjlighet att attrahera logistikföretag. Det ger goda möjligheter för att främja en hållbar logistik där klimateffektiva transporttjänster utvecklas och erbjuds på marknaden.” Örebro kommun står i högsta grad bakom arbetet och strävan att nå de globala klimatmålen och föreslagen detaljplan ska ses som en pusselbit i arbetet att klara målen. Dock har Örebro kommun inte antagit nämnda strategi och Stadsbyggnad anser inte att rapporten i sig är juridiskt bindande.

- *Sverige har 41 miljoner hektar mark. Av detta är endast åtta procent jordbruksmark.*
- *Jordbruksmark skapar nytta för hela samhället, öppna landskap och biologisk mångfald.*
- *Under de senaste 25 åren har jordbruksmarken minskat med 188.000 hektar.*
- *Sverige har optimala förutsättningar att producera livsmedel.*
- *Till 2050 måste livsmedelsproduktionen öka med 70 procent för att möta den förväntade efterfrågan.*
- *Örebro kommun har högproduktiv jordbruksmark.*
- *Enligt miljöbalken är jordbruksmark av nationell betydelse.*
- *Enligt livsmedelsstrategin ska livsmedelsproduktionen öka i Sverige.*
- *Enligt strategin för odlingslandskapet och den biologiska mångfalden, ska öppna landskap förvaltas.*
- *Enligt energi- och klimatprogram för Örebro län 2017–2020 ska exploatering av jordbruksmark minimeras.*
- *Örebro kommun skall motivera djupare hur dessa företag har ett väsentligt samhällsintresse som är större än livsmedelsproduktionen.*
- *LRF Örebro anser att planbeskrivningen saknar tillräcklig redovisning huruvida annan mark kan tas i anspråk.*

Regionstyrelsen i Örebro

Per Willén

Regionordförande

Dessa markägare står bakom LRF Örebros yttrande

Mårten Wittvången

Vittvång 210

70594 ÖREBRO

Ånsta 20:223

Hans Olsson
Härminge 314
70594 ÖREBRO

Härminge 2:13

Bert Nilsson
Härminge 416
70594 ÖREBRO

Härminge 1:5

Stadsbyggnads kommentar: Se kommentarer ovan.

Törsjö Logistik AB, Törsjö 13:2

Planbeskrivning

Sid 7 I texten står att "Även vid verksamhetsetableringar gäller kommunens hållbarhetsstrategi att hushålla med marken". Hushållning med marken ska självklart ske och därmed ska tomterna inte göras större än verksamheterna kräver. Vi noterar att exploateringsgraden i samrådsversionen är satt till 40% byggnadsarea/tomtarea. Vi önskar att den prövas att vara högre, vi föreslår att pröva 50% istället för att hushålla med marken. Jämför man med Eskilstuna logistikpark så har de en exploateringsgrad på 60% för att uppnå detta. Vi önskar att detta prövas i denna plan särskilt med hänsyn tagen till att området är på jordbruksmark. Det nämns vidare att verksamheter som kräver större yta än 100 000 m2 skall en prövning göras – hur ska detta ske?

Stadsbyggnads kommentar: Stadsbyggnad har föreslagit en högre exploateringsgrad på 50 % i en detaljplan för verksamheter i Pilängen och bygggrätten justeras därför enligt synpunkt. Angående prövning av verksamhetsetableringar som kräver större markyta än 100 000 kvadratmeter så ska en politisk bedömning göras i varje enskilt fall för att väga hushållandet av mark mot antal arbetstillfällen. Förslaget till detaljplan är avstämt med den politiska majoriteten i Örebro kommun och på grund av den omfattande arealen och påverkan på jordbruksmark har planförfarandet ändrats till sk. *utökat* vilket i detta fall innebär att detaljplanen kommer antas av Kommunfullmäktige.

Sid 9 För kännedom är Törsjö Logistik AB är civilrättslig ägare till nämnda fyra småbusfastigheter och inväntar handläggning hos lantmäteriet. Även del av Almby 12:162 är förvärvat av bolaget och inväntar handläggning hos

lantmäteriet. Inväntar laga kraft på avslutad förrättning avseende del av Hyltran 1:16 varvid området tillförs Törsjö 13:2.

Stadsbyggnads kommentar: Planbeskrivningen ändras enligt synpunkt.

Plankartan

Uppdelning och utformning av allmän plats och kvartersmark. Förordar att gränsdragning av NATUR naturområdet i nordsydlig riktning utformas något smalare. Att kvartersmarken medges krypa närmare befintlig väg med alle'. Kvartersmarken borde kunna gå fram till NATUR och gång- och cykelvägen vägen på västra sidan med ett fritt avstånd på 5-10m till alle'vägen. Uppfattar förslaget som nästan 30 m till den vilket vi bedömer blir väl stort och blir en yta Dessutom föreslås att dammen formas något smalare och längre i nordlig riktning men givetvis samma volym. Området NATUR söder om norra infarten från länsvägen föreslås utgå helt av markhushållningsskäl. Alternativt förslag är att göra området till kvartersmark ända från till länsvägen men pricka marken för att inte tillåta byggnad inom t.ex 20 m från länsvägen.

Gatan borde kunna förskjutas mer söderut för att samnyttja gatu- och ledningsmarken. Avsikten med detta är att öka hushållningen med marken. Det är också fördelaktigt att kvartersmarken blir så rektangulär som möjligt den blir lättare att nyttja effektivt då.

Stadsbyggnads kommentar: Stadsbyggnad bedömer att naturområdet är viktigt ur flera aspekter. Dels behövs det som ett rekreativt stråk för de som arbetar i området dels för hantering av dagvatten. Minst en större damm måste placeras inom området och det har även betydelse för att bryta upp den storskaliga bebyggelsen som föreslås i detaljplanen. Delar av naturområdet i den östra delen tas dock bort enligt synpunkt då den inte inrymmer några direkta naturvärden.

Kvartersmarken

Kvartersmarken vid fd Sättertorp har fått varsambetsbestämmelse. Huvudbyggnaden finns med i Örebro kommuns kulturmiljöinventering och har bedömts ha ett allmänt kulturvärde. Bestämmelsen k1 bör förenklas och endast begränsas till material och färgsättning. Kvartersmarkens bestämmelser avseende exploateringsgrad e1 önskar vi ändras från 40 till 50%. Skälet är hushållning med mark och jämförelse med andra orter såsom Eskilstuna. Byggnadshöjd önskar vi höjs till 30 m i den östra delen, alternativt att den kan begränsas till 30 m på del av utrymmet på något sätt. Skälet är även här att hushålla med marken. Vi vet att nytillkommande lager/ verksamheter gärna jobbar med automatiseringar och de växer ofta på höjden att effektivitetsskäl. Kompakthet och höjd samverkar på tillkommande logistiklokaler.

Sammanfattningsvis

Förslaget kommer att utgöra ett välkommet tillskott med verksamhetsmark i logistikstaden Örebro med ett utmärkt erbjudande om järnvägsnära läge med omedelbar närhet till Riksväg och Europaväg som kan bli än bättre med något högre exploateringsgrad och byggnadshöjd så kan området räcka än längre och vara än mer hållbart och yteffektivt.

Stadsbyggnads kommentar: Stadsbyggnad bedömer att bebyggelsen vid gården Sättertorp har värden som motiverar skydds- och varsamhetsbestämmelser och bestämmelsen ändras därför inte. Angående exploateringsgrad, se kommentar ovan. Regleringen av höjden utökas i likhet med exploateringsgraden i den mittersta delen närmast kombiterminalen. I de övriga delarna bedömer Stadsbyggnad att angivna höjder på 20 meter är fullt tillräcklig för föreslagen verksamhet. I samrådsförslaget reglerades totalhöjd men detaljplanen har ändrats till att reglera nockhöjd för ökad flexibilitet.

Mårten Wittvången, Ånsta 20:223

Med anledning av detaljplan för fastigheten Törsjö 13:2 m.fl Örebro kommun, lämnar jag som berörd fastighetsägare av Ånsta 20:223 (Vittvångs Gård) ett yttrande.

På Vittvång bedriver jag och min sambo en större ridanläggning med inackordering av hästar samt ekologisk växtodling med tillhörande skogsbruk.

Vårt läge är centralt och vi har många hyresgäster samt mycket närboende som gillar att vandra i omgivningarna. På landet men ändå så centralt brukar kommentarerna vara.

En anläggning enligt detaljplanen skulle påverka oss samt närboende negativt med ökat buller, ökad trafik, förstörd utsikt. Samt att vår brukningsenhet skulle bli starkt begränsad för framtida utvecklings möjligheter.

Vi är också oroade för en fortsatt expansion, kringbyggnad om området exploateras.

Av principiella skäl tycker vi heller inte att man ska bebygga förstklassig odlingsmark när det finns lämpligare områden som lämpar sig bättre för detta ändamål.

Stadsbyggnads kommentar: Förslaget till detaljplan innebär att området kommer att förändras. Mark som i dagsläget är obebyggt föreslås bebyggas med större volymer med verksamheter som i vissa

avseende sannolikt kommer generera ett visst buller. Området är dock utpekade i kommunens översiktsplan och är utformad för att i så lång utsträckning som möjligt minimera påverkan på omgivningen. I anslutning till riksväg 50 och er fastighet kommer ett större område med naturmark sparas då det har bedömts som värdefull både ur ett kulturhistoriskt och biologiskt perspektiv. Längs vägen föreslås byggnadshöjderna dessutom vara lägre för att så långt som möjligt minimera påverkan på landskapet. Dessutom ligger planområdet något under riksvägen vilket i viss mån minskar både den visuella påverkan på omgivningen men även eventuella bullerstörningar. Att ytterligare expandera österut är inte aktuellt då det inte finns stöd för det i översiktsplanen. Angående byggnation på jordbruksmark, se kommentar ovan under Länsstyrelsen Örebro län.

Kalevi Partanen och Helena Partanen, Törsjö 2:17

Som första synpunkt är det faktum att man tar bra och frodig åkermark till att bygga terminaler, lagerlokaler eller industrier på. Idag måste vi alla ändra vårt miljötanke och i detta fall tar vi bort åkermark som kan ge Örebroläns medborgare närodlat mat. Istället skall det hämtas från andra delar av Sverige och i värsta fall världen. Att lyssna på Greta Thunberg borde fler i ledande ställningar göra!

Stadsbyggnads kommentar: Planbeskrivningen är kompletterad med argumentation för att planlägga på jordbruksmark. Se även kommentar ovan under Länsstyrelsen Örebro län.

Andra synpunkt är den direkta inverkan detta bygge kommer ha på vår fastighet. Vi köpte denna fastighet då ville bo nära stan men ändå på landet och kunna ha lite hästar. Utsikt över fin åkermark var det vi föll först för med fastigheten. Efter det har man byggt 2 stora lagerbyggnader samt riksväg 51 precis bredvid oss. Järnvägen fanns här men har aldrig riktigt varit störande förens sista åren. Mer tung trafik har börjat att gå och oftare som vi upplever det. När man nu planerar att bygga på andra sidan vällen om Rv51 så kommer ljudnivån att höjas hos oss från alla nya lokaler från andra sidan. Sedan har vi ljuset. Under en period så hade vi stora problem med Elons byggnad som hade strålkastare över sin gård som lös rakt in i vårt kök och ena sovrum. Dock efter samtal med dem så sänkte de ner strålkastaren så det inte gick rakt in i vår fastighet. Vi tackar de så mycket för deras samarbetsvilja.

Stadsbyggnads kommentar: Planområdet ligger något under riksvägen vilket i viss mån bör mildra både den visuella påverkan men även eventuella bullerstörningar från området. Störningar från järnväg

och riksväg 51 bör diskuteras direkt med Trafikverket då de är huvudman för dessa anläggningar.

Tredje synpunkten handlar om ökad lastbilstrafik.

I hela detaljplanen står det om närheten till RV51. Hur lastbilstrafiken kan komma snabbt ut på rv51 och vidare ut i vägnätet. Samma sak som gällande järnvägen så har trafiktrycket ökat på rv51. Antalet lastbilar har ökat det märks tydligt. Ljudeffekten från rv51 har ökat drastiskt. Att sitta ute på uteplatsen har blivit mindre lockande då det alltid rullar lastbilar på rv51 och deras ljud blir bara mer och tyngre. Nu vill man lägga till ännu mer trafik. Med andra ord så vet man att ljudnivån kommer att öka radikalt vid vår fastighet. Sedan måste man nog även ta med i beräkningen trafiksituationen vid rondellen vid Mariebergs köpcentrum. Rv51 som går ut i den. Här är det ett stort trafikchaos många perioder på dygnet och nu vill man lägga på ännu mer trafik och då ännu mer tung trafik.

Stadsbyggnads kommentar: Angående bullersituationen, se kommentar ovan. Vad det gäller trafiksituationen vid Mariebergs köpcentrum så finns det förslag på att leda om trafiken något norrut till en ny trafikplats vid Palombohult. Det är dock oklart när ett genomförande av dessa planer blir aktuellt.

Den fjärde synpunkten handlar om trafiksituationen idag i Mariebergs bostadsområde. I det område som skall bebyggas enligt denna detaljplan är ett mycket omtyckt område för promenader och träning av personer bosatta i Marieberg, Mosås och till viss del även Adolfsberg. Här promenerar många med eller utan sina hundar. Många har just detta område med i sin löp/joggning runda. Finns det en lösning/ alternativ för dessa personer? Ett annat problem som kommer uppstå för flera av oss bosatta på Anhaltsvägen. Den enda järnvägsövergången som kommer finnas kvar är den vid korsningen Torells väg och Anhaltsvägen. Flera av oss på Anhaltsvägen har hästar och enligt skyltar så får man inte åka över denna övergång med transporter. Hur skall vi komma över till östra sidan av Marieberg. Så som travbanan, ut till E20 eller till de ridbus som ligger på den sidan. Många av de bönder som vi köper foder ifrån finns på den östra sidan om järnvägen. Finns det någon lösning för det? Planen för att stänga övergången Bäcklunda har funnits länge och tror skulle göras till 2020 eller något år efter där. Dock så fanns det en lösning för oss att vi skulle få en bättre väg till RV51 bakom gården Sättertorp. Ett annat problem som finns med övergången Torells väg/ Sättertorp är dess egna problem. Den "hänger" sig så att säga. Ibland går den inte upp och ibland inte ner. Detta är ett stort problem för oss som bor på västra sidan av järnvägen i Marieberg. Vi kommer då att få åka en bakväg genom skogen för att komma till Adolfsberg eller rv51. En omväg som tar enorm mycket tid. Skulle övergången vid Bäcklunda finnas kvar eller den nya vägen och påfarten på rv51 finnas hade vi inte tappat många minuter. Ingen bra

sambällsutveckling för oss som bor på västra sidan om järnvägen i Marieberg. Som kommer att bli mer bakåt när byggnationen som detaljplan Bn43/2017 börjar.

Stadsbyggnads kommentar: I planområdets mitt kommer en större naturremsa sparas för att fungera rekreativt för de som arbetar i området men även för de som bor runt planområdet. Beslutet att stänga plankorsningen vid Bäcklunda är taget av Trafikverket. I detaljplanen föreslås dock en ny övergång för gång- och cykel som placeras längs riksväg 51. Problem med bommar som inte fungerar är inte en fråga som hanteras genom detaljplanen utan bör påpekas direkt till Trafikverket som är huvudman för plankorsningen.

Femte och största synpunkten är järnvägen. Största anledningen till byggnationen söder om vår fastighet på andra sidan rv51 är som ni skriver närheten till järnvägen och att man skall kunna lasta mer gods till järnvägen. Detta är faktiskt bra för miljön. Dock så är det helt fel ställe att lägga detta. Det står att det skall byggas en 720 meter plattform för av och på lastning. Denna finns inte inritad på detaljplanen som vi kan se. Var skall denna vara placerad inom området. Man förstår ju att ett tredje spår kommer att läggas till för att de järnvägsvagnar som skall lastas eller lossas inte skall stå stilla på stambanan och stoppa upp all övrig trafik. Detta spår finns inte heller inritat. Skulle vara mycket intressant att få den infon. Den borde alla berörda få ta del av innan 18 juli!! I annat fall är det undanhållande av information som alla berörda parter skall få ta del av innan. Flera har hört rykten och även sett kopior av ritningar för detta spår. Det skall börja några hundra meter norr om vår fastighet Törsjö 2:17 för att sedan gå parallellt med stambanan tills det gått genom under bron för rv51. För att sedan vika av till en plattform och sedan fortsätta ner mot Mosås. Hur skall vi då ta oss från vår fastighet när Anhaltsvägen inte finns längre? Detta rykte stärks av en av bilderna i detaljplanen. På sida 8, där det även står att det mörkeblå området är till för en kombiterminal. I princip hela vår fastighet och mark ligger i det mörkeblåa området. Kan man få en förklaring på det? Hur man än tänker kring detta och tanken på hur man skall lösa detta så betyder det att trafiken och då den tunga trafiken kommer att öka. Bullernivån kommer att bli så hög att vi som bor här inte kommer att kunna vistas utombus och troligen inte inombus heller även att det finns planer för en nybyggnad av järnvägen för att koppla ihop Stockholm och Oslo. Att den skall gå via Örebro men om vi tolkar det rätt så kommer den gå utanför Örebro på något vis eftersom den skall ta bort den tunga trafiken genom Örebro. Detta för bullernivån är hög och störande. Vi vet att det finns planer för en avstickare på järnvägen mot Örebro flygplast och vidare mot Karlstad och senare Oslo. Vi som bor i Adolfsberg, Marieberg, Mosås och Kumla. Att vi blir mer störda och får en bullernivå som blir mer än störande har ingen betydelse, eller? Ni skriver även att andra alternativa områden har undersökts för denna byggnation. Detta verkar inte troligt. Varför inte lägga denna byggnation efter den "nya" järnvägen som skall koppla ihop Stockholm och

Oslo. Borde vara mer ekonomiskt och då kunna få iväg och ta emot gods mellan dessa 2 huvudstäder. Varför inte kring västra Pilängen där det byggs mycket och finns redan stora företag som skulle dra stor nytta av en plattform för lastning och lossning från järnväg. Det borde vara mycket mer ekonomiskt och miljömässigt mycket bättre för hela samhället. Dagens samhälle måste och skall utvecklas men vi måste tänka mer miljömässigt och i detta fall borde det vara att samla fler större företag som redan är etablerade att kunna ta del av en loss och lastplats till järnväg. Inte att låta flera mindre företag ta del av detta och förstöra värdefull åkermark nu när klimatet är på väg att förstöra delar av vår åkermark och vi vet att detta kommer att bli ett stort problem kanske inte för oss men definitivt för våra barn! Västra Pilängen är skogsmark och till stora delar redan röjd.

Stadsbyggnads kommentar: Planhandlingarna kompletteras med illustrationer och bestämmelser så att tänkta spårdragningar tydligare framgår. Under 2020 har en sk. funktionsutredning tagits fram som visar möjliga spårdragningar. För att möjliggöra spårdragningar behöver ett nytt spår placeras i anslutning till Anhaltsvägen. Stadsbyggnad bedömer dock att infarten till er fastighet inte kommer att påverkas av det nya spåret. Vad det gäller den blåa ytan som berör er fastighet så är det något oklart vad det är men sannolikt är det den schematiskt och mycket grovt dragna gränsdragningen i den kommunala översiktsplanen som visar ett möjligt verksamhetsområde. I förslaget till detaljplanen är gränserna juridiskt bindande och exakta. Angående bullerproblematik, se kommentar ovan. I dagsläget är det högst oklart om och när ett snabbspår kan byggas mellan Stockholm och Oslo och det är därför inte något alternativ för föreslagen verksamhet.

Summa av alla våra synpunkter är att om denna byggnation blir av så har hela vårt liv förstörts. Hela värdet på vår fastighet försvinner. Vi kommer aldrig kunna sälja och kommer kanske inte själva kunna bo kvar. Detta pga. den ökade ljudnivån, bullret som kommer att öka ännu mer från både rv51 och järnvägen. Vi kommer inte kunna vistas utombus och kommer ha problem att ta oss till och från vårt hem. 2003 köpte vi vårt drömboende. Vi hade nära till våra jobb, köpcentrum och närhet till E20 för att kunna ta sig lite vart man vill snabbt. Vi hade nära till skola för våra barn och framförallt vi hade nära till naturen. Stora delar at naturen har redan tagits bort men ändå är det lite längre bort från oss. Nu dock försvinner allt. Vi sitter nu i en rävsax där vi ser att allt vi investerat i vårt hem tas ifrån oss och framtiden tas ifrån oss.

Stadsbyggnads kommentar: Fastigheten och bostadshuset på fastigheten är onekligen placerad i ett mycket bullerutsatt läge. Frågor kopplade till fastighetsvärde och buller från järnvägen hänvisar Stadsbyggnad till huvudmannen Trafikverket då det är denna

myndighet som reglerar och bestämmer trafikmängderna på järnvägen.

Martin Flyckt, Törsjö 7:1

Som fastighetsägare till fastighet som gränsar till området i den nya detaljplanen, så vill jag bara framföra en liten detalj....

Mitt enskilda avlopp rinner norrut från min tomt, och mynnar i det dike som ligger inom det nya planområdet. Om det diket blir föremål för förändringar/grävvarbeten/eller igenläggning, så förutsätter jag att hänsyn tas till avloppet från min fastighet!

Stadsbyggnads kommentar: I samband med detaljplanenens genomförande kommer diken och markavvattningsföretag som påverkas av detaljplanen att ses över. Eventuella justeringar bekostas av exploitören.

Anna Bogren, Täby 4:12

Åkermarken anser jag ska bevaras och inte bebyggas alls. Livsmedelsproduktionen är företrädesvis det viktigaste för Sverige, för länet och sett ur ett globalt perspektiv. Regionala utvecklingsstrategin och regionala livsmedelsplanen stödjer detta och att bebygga en av Sveriges bördigaste jordbruksmarker är rent förkastligt.

- Ett logistikcenter av detta slag kan med fördel förläggas till andra delar av länet. Det är inget självändamål i sig att Örebro stad ska växa. För hela länets välmående är Hallsberg ett bättre alternativ att förlägga en kombiterminal som också är ett utpekat riksintresse för logistik. Arbetsstillfällena skapas likväl där och fördelen är att arbetstillfällena skapas på rimligt pendlingsavstånd till länets mindre orter som t ex Laxå, Askersund, Kumla och givetvis Hallsberg med omnejd. Även boende i Örebro ges möjlighet att pendla.

Stadsbyggnads kommentar: Gods- och rangerbangården i Hallsbergs har stor betydelse som Nordens största växlings- och tågbildningspunkt för godstransporter. Förslaget till detaljplan i Törsjö ska dock ses som ett regionalt bidrag och Örebro kommuns strävan att möjliggöra en övergång till fler hållbara transporter. Det finns generellt en stor efterfrågan på verksamhetsmark och denna detaljplan utgör inget hinder för ytterligare etableringar i grannkommuner. Planbeskrivningen har kompletterats med fylligare argumentation om hur Örebro kommun ser på planläggning på jordbruksmark. Se även kommentarer ovan.

- Området direkt väster om järnvägen mot det nu föreslagna området är ett bättre alternativ. Där finns redan logistikverksamheter som DHL och Elons lager och parallellspår och stickspår finns redan byggda ut på området. Av- och påfart från

Rv 51 finns redan för lastbilar och befintligt vägnät torde rymma en högre belastning än idag. El, vatten och avlopp finns samt hantering av dagvatten osv. Till ytan finns minst lika mycket mark som nu föreslås som borde tillåta att detta område byggs ut väster ut mot gamla Kumlavägen samt söder ut mot Mosås sambälle samt norr ut där travbanan ligger idag. Ingen åkermark av den dignitet som förslaget anger behöver då tas i anspråk alls. Järnvägen är redan tillgänglig och detta alternativ borde vara både billigare och mer ändamålsenligt på många plan.

- Den föreslagna detaljplanen tar ingen hänsyn till det naturområde med särskilda värden som ligger inom planens mittersta/nordligaste del. Ett område om ca 2 ha naturbete med särskilda värden kommer försvinna. Inom detta område ligger dessutom fornlämningar tex i form av en fornåker. Värdefulla naturområden bör bevaras till kommande generationer.

Stadsbyggnads kommentar: Den ytan som finns väster om planområdet är mycket begränsad och större delen av området är redan exploaterat vilket innebär att nybyggnads- och utbyggnadsmöjligheterna är mycket begränsade. Av samma anledning finns det inte ytor för att bygga en tillräckligt stor perrong. Vad det gäller naturområdet längs riksväg 51 ändras detaljplanen så att betesmarken och biotoper i anslutning den denna sparas i sin helhet.

- Flera delar av detaljplaneområdet har varit bebodda under många århundraden och detaljplanen tar i många delar inte hänsyn till detta. Exempelvis har Sättertörps gård varit en boplats under flera århundraden och är även kulturminnesmärkt i Örebro kommuns landsbygdsinventering. Gårdsbilden, gamla stallet, de gamla träden mm anser jag ska bevaras, vilket inte i tillräcklig omfattning verkar göras i detaljplanen.

- Sättertörps gård är också en viktig del i en större bild av kulturlandskapet där även Vittvångs gård och Bondsätters gård utgör tre större gårdar i ett sammanhang i kulturlandskapet. Med detaljplanen försvinner denna kulturhistoriska bild och bandet mellan gårdarna och det gamla odlingslandskapet försvinner och kan aldrig ersättas igen.

Stadsbyggnads kommentar: Gårdsbyggnaden och det äldre stallet skyddas genom rivningsförbud och förses även med varsamhetsbestämmelser vilket bedöms som tillräckligt för nämnda bebyggelse. Runt gården finns flera biotoper och detaljplanen har utformats så att dessa ytor inte får bebyggas. Ekonomibygnaderna och gårdsbilden som helhet skyddas dock inte genom detaljplanen då de inte bedöms ha ett sådant kulturhistoriskt värde som motiverar skydds- eller varsamhetsbestämmelser.

- *Beteckningen bör kanske vara J i delar av detaljplanen oavsett vart logistikcentret byggs? Detta med tanke på den verksamhet som kombiterminalen kommer bedriva.*

Stadsbyggnads kommentar:

Det finns det inte någon tydlig gräns mellan vad som ryms inom J-Industri eller inom Z-verksamheter, utan det är en bedömning som kommunen behöver göra från fall till fall och utifrån vilka förutsättningar som finns på platsen. För att få en större flexibilitet och undvika begränsningar ändras dock den huvudsakliga markanvändningen från Z till J med specificeringen kombiterminal.

Sammanfattningsvis anser jag att det inte är tillräckligt utrett att kombiterminalen behöver förläggas till föreslaget område i Törsjö/Mosjö-Sättertorp. Det är inte tillräckligt utrett att området i stort behövs för logistikverksamhet. Jordbruksmarkens värde som livsmedelsproducerande mark borde rimligen vara av högre samhällsnytta än logistikcenter som bevisligen kan byggas på flera andra fullgoda alternativa platser.

Stadsbyggnads kommentar: Se kommentar ovan.

Bo Nykvist, Törsjö 2:30

Den tänkta utbyggnaden av Törsjöterminalen är en omfattande åtgärd och ett stort ingrepp i Mariebergsområdet. Det kommer att påverka boende- och levnadsmiljön i hela Marieberg och inte minst min fastighet Törsjö 2:30. Det största problemet är den störande tågtrafiken som idag ligger i överkant av acceptabel bullernivå. I dagsläget passerar under vissa dygn 170 tåg, varav de flesta är tungt lastade godståg. I planeringen ligger underförstått att många transporter till och kanske från terminalen skall ske mera miljövänligt, vilket i så fall innebär tågtransporter och därmed ökad intensitet av tågtrafiken. Detta blir för oss som bor i området ytterligare störande element. Trafiken till och från terminalen är av lokal karaktär, vilket i sig innebär att trafiken utgörs av dieseldrivna lok, vilka i sig påverkar bullernivån för oss boende i negativ riktning. Detta blir ett utökat intrång i vårt privata liv då vi redan idag lider av sömnbrist och försärad kommunikation med vår ungägeskerets. Samtala dierkt eller via telefon är omöjligt då tågen passerar. Buller är dessutom en stor hälsorisk, då det riskerar såväl hörselskador som högt blodtryck. Vidare framkallar metallkontakten hjul/räls partikelelement som förorenar vår rena lantluft, vilket vi inandas eller lägger sig som avlagring på övrigt material i järnvägens närhet.

Stadsbyggnads kommentar: Fastigheten och bostadshuset är belägen i ett mycket bullerutsatt läge vilket rimligen bör påverka sömn och möjligheten till samtal. Föreslagen detaljplan kommer att medge bland annat kombiterminal. Det är därför troligt att trafikmängderna på järnväg kommer att öka. Den spårbundna trafiken inom området

kommer utgöras av elektrifierade lok men detta är dock ingenting som regleras genom detaljplanen.

Planeringen av Törsjöterminalen och det område det kommer att omfatta har inneburit en direkt värdeminskning på min fastighet och även skrämt bort eventuella köpare, som om jag skulle vilja sälja idag är en ren omöjlighet. När man dessutom i min kommunikation med byggnadsnämnden i Örebro, överraskande fått vetskap om att min fastighet ligger inom ett "järnvägsreservat" har inte försäljningsmöjligheten blivit bättre.

Stadsbyggnads kommentar: Frågor kopplade till fastighetsvärde och buller från järnvägen hänvisar Stadsbyggnad till huvudmannen Trafikverket. Angående järnvägsreservat är det oklart vad som åsyftas. Örebro kommun har inte pekat ut något reservat i anslutning till din fastighet eller planområdet. I översiktsplanen finns det dock ett område som är utpekad som utredningsalternativ avseende godstrafik. Området ligger dock några hundra meter norr om din fastighet och det är därför högst osannolikt att detta kommer få någon påverkan för din mark.

Vi på Anhaltsvägen har två möjligheter att passera järnvägen, en vid den tänkta terminalen och en vid korsningen Anhaltsvägen/Torells väg. Idag råder ofta problem med att passera den senare då den ofta och till och med mycket ofta drabbas av störningar som problem med bommarna. Kommer då järnvägsövergången vid den tänkta terminalen att stängas, vilket är sannolikt, blir vår möjlighet att passera järnvägen mycket begränsad.

Stadsbyggnads kommentar: Störningar och problem med bommarna hanteras av Trafikverket då de är huvudman för nämnda anläggning. I detaljplanen föreslås att en ny gång- och cykelväg placeras över järnvägen längs riksväg 51. Fordonstrafik kommer vid detaljplanens genomförande att hänvisas till Anhaltsvägen/Torells väg.

Placeringen av den tänkta terminalen är lagd på Närkeslättens bördigast odlingsytor. Detta är obegripligt då debatten i landet handlar om miljö och självförsörjning och även närodlade livsmedel. Det är ett brått mot miljötankande att ianspråkta den bördigaste åkemarken i området för att bebygga den med industriell verksamhet. Med tanke på den byggnationstakt som Örebro för tillfället har kommer tätorten snart att nå fram till den södra randzonen och då innesluta även terminalbyggnaderna. Planeringen förefaller mig alltför snäv och bör därför vidgas, varför inte lyfta blicken och vidga vyerna och planera den tänkta lagerbebyggelsen med grannkommunen Hallsberg som redan har en järnvägskenut med ett aktningvärt spårrområde med plats för på/ av och omlastning.

Därför vill jag på det bestämdaste protestera mot det tänkta projektets placering.

Stadsbyggnads kommentar: Se kommentarer ovan kopplat till jordbruksmark samt lokaliseringalternativ.

Eva Kihlgren, Törsjö 2:43

Efter mycket letande hittade jag mitt lilla smultronställe på landet men ändå nära stan där jag arbetar. Jag köpte min fastighet Törsjö 2:43 och flyttade in Juli månad 2013. Döm om min förvåning när jag nyligen av en granne får veta att våra fastigheter numera ligger inom ett järnvägsreservat. Blev tvungen att googla på detta fenomen.

*"Ett järnvägsreservat är en sträcka mark som är reserverad för ett eventuellt framtida behov av att bygga järnvägsförbindelse eller bangård på platsen"
När blev detta bestämt? Varför har inte vi fastighetsägare som är berörda av detta informerats? Jag vill ha information omgående vad som gäller. Framtiden för oss på Anhaltsvägen känns mycket osäker i nuläget.*

Stadsbyggnads kommentar: Se kommentar ovan angående järnvägsreservat.

Hur blir det med bygglov? Vad gäller vid en försäljning av min fastighet? Tusen tankar kommer upp i huvudet.

Stadsbyggnads kommentar: I bygglov och vid detaljplaneläggning görs lämplighetsbedömningar utifrån gällande planeringslagstiftning. Stadsbyggnad bedömer att föreslagen detaljplan inte kommer att innebära någon förändring avseende bygglov eller försäljning av din fastighet jämfört med dagens situation.

Och sedan har vi Törsjöterminalen och dess tänkta utbyggnad. Bullernivån har redan ökat markant på grund av all godstrafik sedan jag flyttade hit. Det stör nattsömmen oerhört och att sova med öppna fönster är uteslutet. Har jag gäster övernattar de väldigt sällan.

Dessutom innebär det en värdeminskning av mitt hus på grund av buller. Framkomligheten är begränsad vid järnvägsövergångarna då tyvärr bommarna inte alltid går upp! Jag blir tvungen att ta en längre väg över Vittvång för att hinna i tid till jobbet. Det har även hänt att ambulans blivit stående vid bommarna. Helt oacceptabelt!

Stadsbyggnads kommentar: Synpunkter avseende buller från järnvägen och riksvägen, minskat fastighetsvärde och eventuella

störningar kopplat till järnvägsövergångar hänvisar Stadsbyggnad till huvudmannen Trafikverket. Se även kommentar ovan.

Jag protesterar mot den tänkta utbyggnaden och anser att Hallsberg som redan har en järnvägskenut vore en idealisk plats istället.

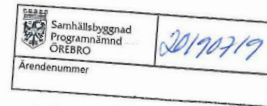
Stadsbyggnads kommentar: Planbeskrivningen har kompletterats med ett resonemang om lokaliseringsalternativ. Se även kommentarer ovan.

Marianne Karlsson, Mikael 2:60

MARIANDE KARLSSON
Vallby 217
70591 ÖREBRO

2019-07-17

Alla i program
Samhällsbyggnad



Törsjöterminalen

God, produktiv jordbruksmark ska kommunen vara YTTÉRST rädd om. Den SKA användas till livsmedelsproduktion och inget annat.

Förstörd jordbruksmark kan ALDRIG återskapas.

Vår livsmedelsproduktion måste ske inom landet, allra helst lokalt. Det är lätt att tro att maten produceras i butiken eller att det finns

ett stort självflöde dit av
densamma.

Import kan vi inte förlita oss
på - risk för avspärning och
miljöaspekten.

Torsjöterminalen SKA således
förläggas på mark som inte
duger till något annat. Den
kan även med fördel byggas
på annan ort än Örebro, för att
där ge arbetstillfällen och skatte-
kraft.

Örebro skattekraft ökar ju ändå
inte hur mycket folk som än
lockas hit. De skapar bara kostnader.

Någon terminal ska inte byggas.

Vänligen

Marianne Karlsson
/Marianne Karlsson/

Stadsbyggnads kommentar: Planbeskrivningen har kompletterats
med tydligare resonemang om planläggning på jordbruksmark. Se
även kommentar ovan under bland annat Länsstyrelsen Örebro län.

Mathias Johansson, Mosås 7:49

Överklagan av hela detaljplanen då detta skall byggas på produktiv använd åkermark.

Detaljplanen omfattar ett mycket stort område. Av planhandlingarna framgår att planområdet till största del består av platt återmark och att en stor del av området i dag används för jordbruk. Jag ser det som olagligt att bygga bostäder på åkermark. Jag bedömer att marken är lämpad för jordbruksproduktion och därmed är att anse som brukningsvärd.”

Stadsbyggnads kommentar: Efter att kommunen har fattat beslut att anta, ändra eller upphäva en detaljplan kan beslutet överprövas på två olika sätt. Det ena sättet är att du, om du anser dig berörd, överklagar beslutet och det andra är att länsstyrelsen ingriper mot detaljplanen inom ramen för sin tillsyn. Det går således inte att överklaga detaljplanen i detta skede. Förslaget till detaljplan har varit utsänt på samråd och är nu i det sk. granskningsskedet då sakägare, allmänhet, myndigheter och andra berörda ges tillfälle att yttra sig om förslaget. För synpunkter angående byggnation på jordbruksmark, se kommentarer ovan.

Hanna Bäckgren
Enhetschef detaljplan

Philip Cedergren
Planeringsarkitekt