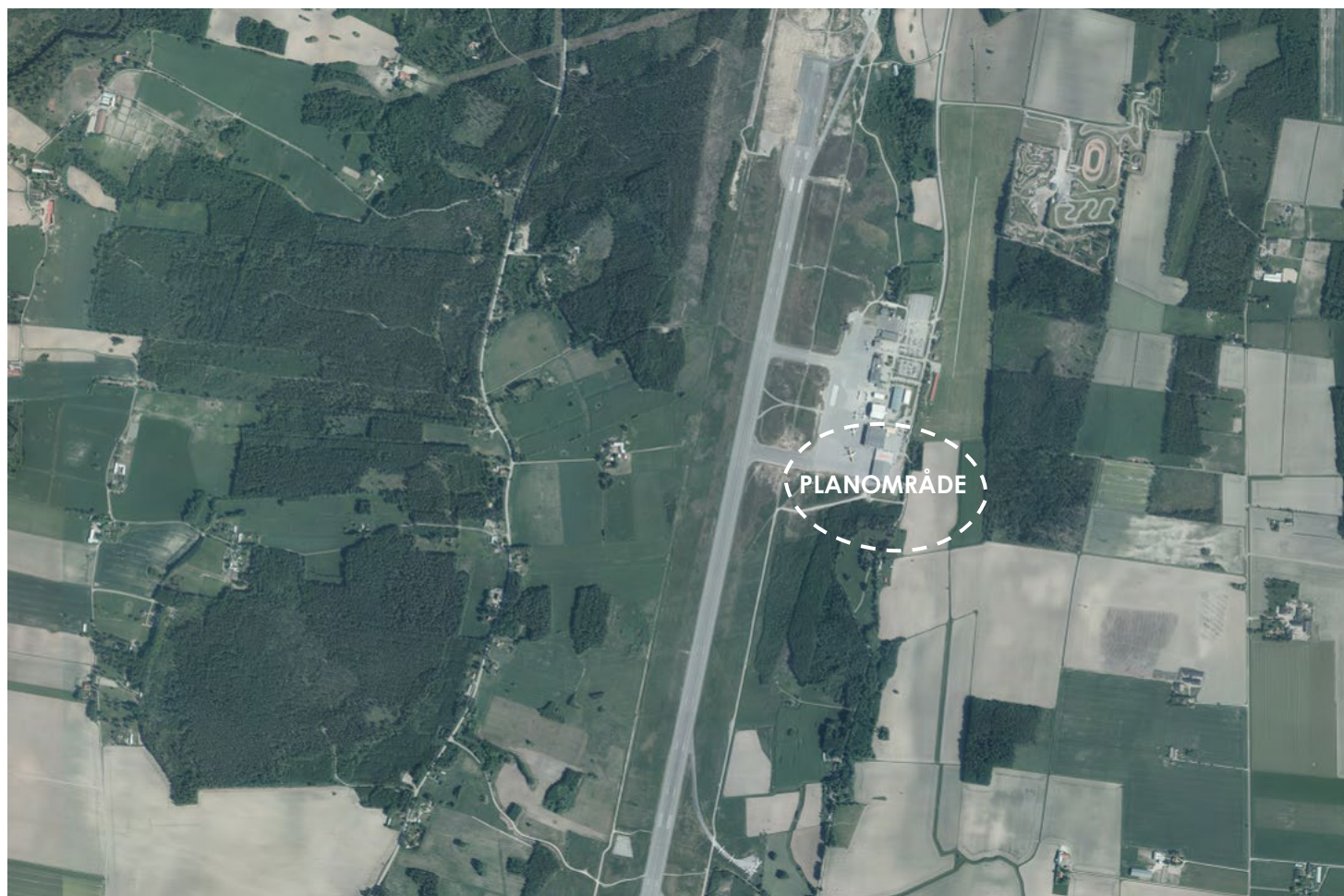


SAMRÅDSHANDLING



Detaljplan för fastigheten Råberga 5:8 m.fl. (Örebro flygplats)

Samrådstid: 21 december 2021 – 18 februari 2021

Standardförfarande

Johanna Thuresson
E-post: johanna.thuresson@orebro.se

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

VAD ÄR EN DETALJPLAN?	4
HANDLINGAR	5
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG	5
LÄGE	6
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	6
Riksintressen	6
Översiktliga planer	6
Program för hållbar utveckling	11
Detaljplaner	12
FÖRUTSÄTTNINGAR	14
Markägoförhållanden	14
Mark	14
Natur	14
Landskapsbild	16
Planläggning på jordbruksmark	18
Vatten	18
Bebyggelse	20
Kulturmiljö	21
Gator och trafik	23
Störningar och risker	24
Teknisk försörjning	24
PLANFÖRSLAG OCH FÖRÄNDRINGAR	25
Mark och vegetation	25
Landskapsbild	25
Motivering till planläggning på jordbruksmark	26
Vatten	35
Bebyggelse	37
Kulturmiljö	38
Gator och trafik	38
Störningar och risker	40
GENOMFÖRANDE	42
Organisatoriska frågor	42
Fastighetsrättsliga frågor	42
Tekniska frågor	43
Ekonomiska frågor	44
ADMINISTRATIVA FRÅGOR	44

UNDERSÖKNING AV BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN	45
KONSEKVENSER	45
MEDVERKANDE TJÄNSTPERSONER	46

VAD ÄR EN DETALJPLAN?

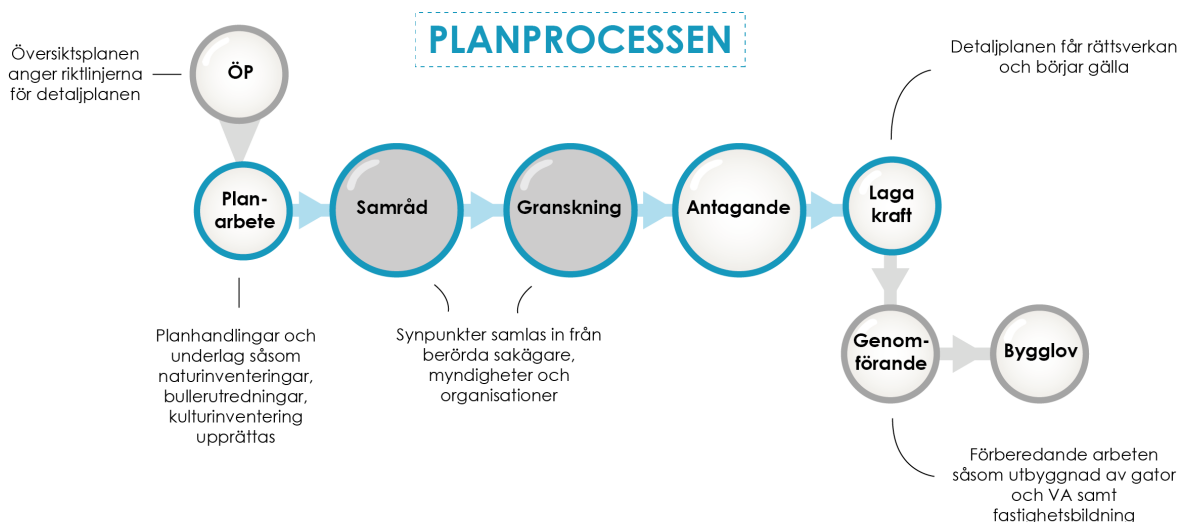
En detaljplan regleras av Plan- och bygglagen (PBL) och omfattar oftast ett större kvarter eller några fastigheter. Detaljplanen är ett juridiskt bindande dokument som syftar till att göra avvägningar mellan olika intressen och ta ställning till hur ett område ska användas. Detaljplanen kan till exempel reglera om marken ska användas till bostäder, industri eller parkmark men också var gator ska anläggas, hur höga byggnaderna får vara och hur mycket av fastigheten som får bebyggas.

Processen för att ta fram en detaljplan skiljer sig åt beroende på vilket förfarande som används: standardförfarande, begränsat förfarande eller utökat förfarande. Det vanligaste är standardförfarandet där planen går ut på samråd och granskning innan den antas av byggnadsnämnden. Vid ett begränsat förfarande genomförs ingen granskning. Vid ett utökat förfarande tillkommer fler krav på bl.a. hur planarbetet ska kommuniceras till allmänheten och hur lång granskningstiden ska vara.

Tiden för att ta fram en detaljplan varierar från fall till fall men brukar ta ungefär ett år. Under planprocessen tas förslag till planhandlingar fram och ibland även olika utredningar. Vid samråd och granskning får medborgare och övriga intressenter såsom kommunala förvaltningar, statliga myndigheter, fastighetsägare, organisationer m.fl. möjlighet att studera planhandlingarna och lämna synpunkter. Synpunkterna tas sedan med som underlag i det fortsatta planarbetet.

Detaljplaneprocessen

Plan- och bygglagen PBL (2010:900)



Detaljplan för fastigheten Råberga 5:8 m.fl. (Örebro flygplats)

Den här detaljplanen genomförs med standardplanförfarande.

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

HANDLINGAR

Planhandlingen omfattar:

- Plankarta i skala 1:2 000 med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning med illustrationer
- Fastighetsförteckning *
- Bilaga - Undersökning av betydande miljöpåverkan, 2021-12-01
- Bilaga - Landskapsanalys Råberga 1:2, ÅF infrastruktur AB, 2020-02-10
- Bilaga – Inventering och bedömning av naturvärde – område mellan Berglunda och flygplatsen i Örebro kommun, Enetjärn natur AB, 2015-12-03
- Bilaga – Översvämningsutredning för området mellan flygplatsen och Berglunda. WSP, 2016-02-09
- Bilaga – PM Arkeologisk utredning, Arkeologgruppen i Örebro AB, P21030
- Bilaga – Dagvattenutredning, WSP, 2021-11-23
- Bilaga – Flyghindersanalys, LFV, 2021-06-30

*Fastighetsförteckning lämnas ut av kommunen vid begäran.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

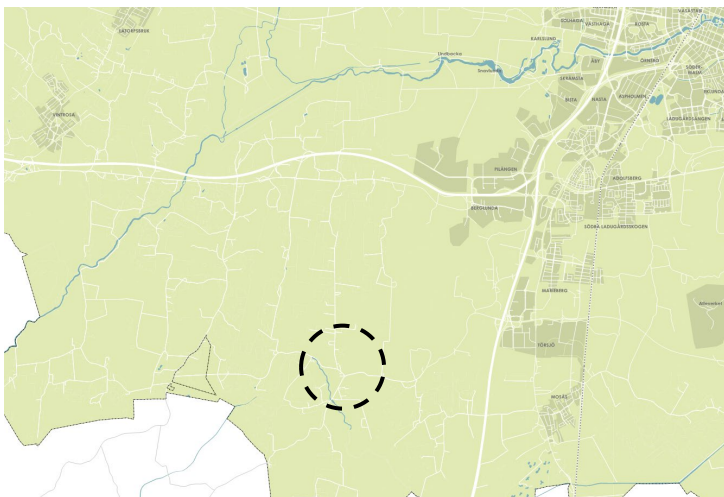
Örebro flygplats är en av landets största kommersiella fraktflygplatser och dess möjlighet till utbyggnad, samt etablering av nya verksamheter i direkt anslutning till denna, är därför en viktig del i att förstärka näringslivet i Örebroregionen. Förutom flygplatsens betydelse för frakt- och charterflyg har den även internationella fraktuppdrag för olika myndigheter.

Landningsbanans längd på 3 270 meter ger förutsättningar att hantera den största typen av flygplan vilket har ökat intresset för en rad olika företag att etablera sig vid flygplatsen.

Syftet med detaljplanen är därför att möjliggöra flygplatsanknutna verksamheter för t.ex. transporter, lager, logistik, service och reparation med kontakt till flygplatsen. Syftet är vidare att möjliggöra kontors- och lagerbyggnader som är kopplade till dessa verksamheter.

LÄGE

Planområdet ligger i direkt anslutning till Örebro flygplats. Avståndet till centrala Örebro är ca 13 km.



Planområdet är schematiskt markerat med streckad svart linje.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Riksintressen

Planområdet ligger inom ett område som är utpekat som riksintresse för flyg samt i närheten av riksintresse för väg (länsväg 571) som ansluter till riksintresset för flyg. Flygplatsen är av *fundamental* regional betydelse.

Utpekande av ett riksintresse för kommunikationer innebär enligt 3 kap 8 § miljöbalken att riksintresset ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Här avses att det är funktionen hos transportsystemet som ska säkerställas. Tillkommande bebyggelse, exempelvis nybyggnad inom en anläggnings influensområde, får inte negativt påverka vare sig nuvarande eller framtida nyttjande av denna.

Planområdet ligger även inom påverkansområde med särskilt behov av hinderfrihet tillhörande Villingsbergs skjutfält vilket är ett utpekat riksintresse för totalförsvarets militära del.

Planförslaget bedöms inte påverka riksintressena i någon negativ bemärkelse.

Översiktliga planer

Regional planering

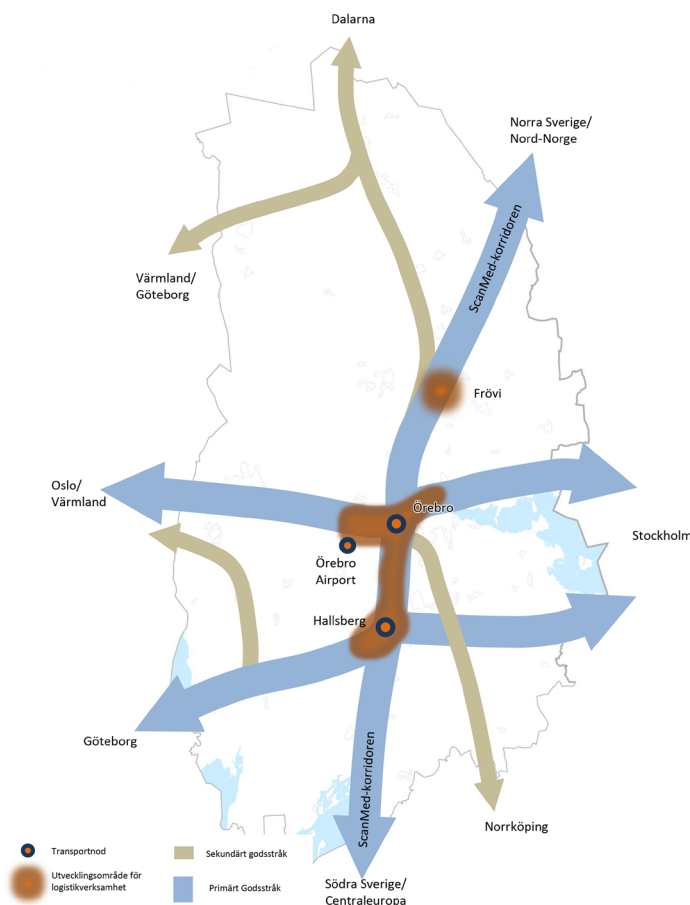
I den regionala utvecklingsstrategin *Tillväxt och hållbar utveckling i Örebro län, Regional utvecklingsstrategi 2018–2030* framgår bland annat följande angående transporter och infrastruktur:

Örebro län attraherar logistikföretag

Örebro län genomkorsas av Sveriges största transportleder för gods, både på väg och på järnväg. Tillsammans utgör Västra stambanan, Mälardalen, E18 och E20 de nationellt viktiga stråken mellan Stockholm och Oslo samt Stockholm och Göteborg. Väg 50 fyller tillsammans med godsstråket genom Bergslagen en viktig funktion i att knyta samman mellersta och norra delarna av Sverige med de södra delarna av och Centraleuropa. Hallsberg är landets viktigaste godsnod med stor betydelse även ur ett internationellt perspektiv. Vår flygplats är Sveriges fjärde största fraktflygplats. I kombination med vårt geografiska läge, gott samarbete och logistikutbildning på civilingenjörsnivå vid Örebro universitet har detta skapat goda förutsättningar för logistikföretag att etablera sig i länet.

Ett attraktivt läge som lockar etableringar och investeringar

Vårt län är attraktivt och lockar både nationella och internationella företagsetableringar och investeringar. Sysselsättningen inom logistikbranschen har ökat ytterligare och Örebro län har befast och utvecklat positionen som näst bästa logistikläge efter Göteborgsregionen.



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

Översiktsplan

I den kommunala översiktsplanen från 2018 återges kommunens övergripande tankar och planering för utvecklingen av mark- och vattenanvändningen de närmaste 25 åren. Översiktsplanen innefattar generella ställningstaganden kring utvecklingen i hela kommunen såväl som målsättningar för olika tematiska områden, geografiska delområden och områdestyper.

Flygplatsen pekas ut som en transportnod av internationell och nationell betydelse för gods- och persontransporter.

Följande finns beskrivet om flygplatsen och dess utveckling:

Örebro flygplats har charter-, reguljär- och godstrafik till Sverige och andra länder. Den är en av landets största kommersiella fraktflygplatser och har därutöver internationella fraktuppdrag för olika myndigheter. Start- och landningsbanan har nyligen förlängts vilket bland annat har möjliggjort att utveckla chartertrafiken med långdistansflygningar.

Beroende på långa restider till Arlanda för boende och verksamma i Örebroregionen, kommer flygplatsen i Örebro att behövas som komplement inom överskådlig tid. I och med regionens inriktning som logistikcentrum fyller flygplatsen en viktig funktion för näringslivet. Flygplatsen har ett strategiskt läge nära stora transportvägar vilket underlättar omlastning av gods, men gör också att regionens näringsliv och invånare har god tillgång till flyget.

Flygtrafiken medför omgivningspåverkan, framför allt buller, och detta påverkar markanvändningen under flygets in- och utflygningskorridorer.

Ställningstaganden:

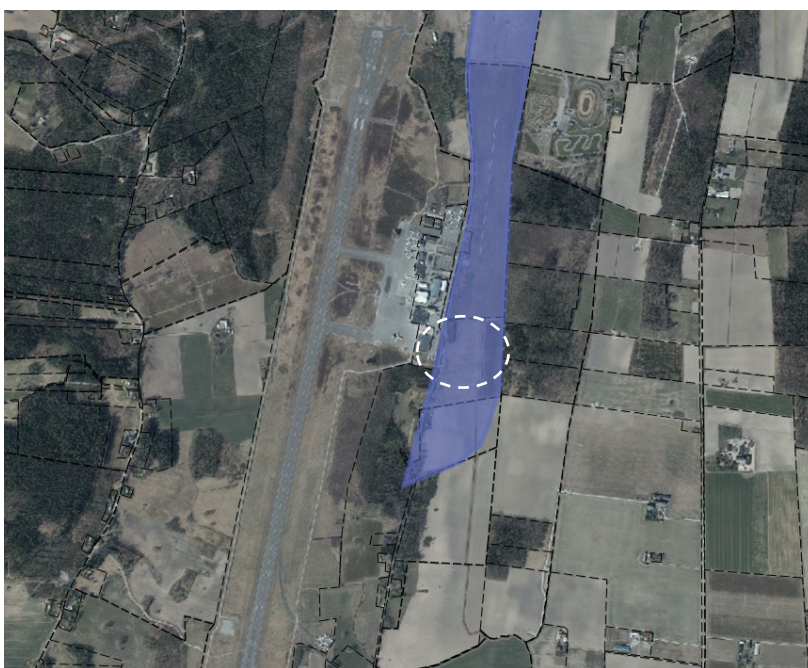
- Verksamheten vid Örebro flygplats är viktig för kommunens och regionens näringsliv och ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra nyttjandet.*
- Översiktsplanen ska ge handlingsfrihet vid en utveckling av flyget.*
- I anslutning till flygplatsen kan verksamheter knutna till flygets behov tillåtas under förutsättningen att det inte påverkar flygsäkerheten negativt.*

Örebro Airport är en av Sveriges största frakt- och charterflygplatser. Beroende på den långa restiden från Örebro till Arlanda, kommer flygplatsen att behövas som komplement inom en överskådlig tid.



I översiktsplanen framgår att området närmast flygplatsen är utbyggnadsområde för flygplatsanknutna verksamheter. Hänsyn behöver tas till vad som är möjligt med hänsyn till befintliga bostäder, riksintresset för flygplatsen och behoven av hindersfriet för flyget. Planområdet är schematiskt inringat med vit streckad linje.

Området öster om flygplatsen är utpekad för verksamheter i kommunens översiktsplan.



I översiktsplanen framgår att området närmast flygplatsen är utbyggnadsområde för verksamheter som kan stärka flygplatsen. Hänsyn behöver tas till vad som är möjligt med hänsyn till befintliga bostäder, riksintresset för flygplatsen och behoven av hindersfriet för flyget. Planområdet är schematiskt inringat med vit streckad linje.

Runt flygplatsen finns en omkringliggande bullerzon där etableringar av t.ex. nya bostäder och skolor inte är lämplig.



Bullerzon för flygplatsen. Flygplatsen är ett riksintresse och ska enligt Miljöbalken skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra utnyttjandet. Bullerzonen som visas på kartan visar en ljudnivå överstigande 70dB.A som kan inträffa mer regelbundet. Inom denna inre zon är det i de flesta fall olämpligt med ny bostadsbebyggelse. Planområdet är schematiskt inringat med vit streckad linje.

Strategi för arkitektur och byggande i Örebro kommun

Strategin för arkitektur och byggande beskriver utvecklingen i staden Örebro och i kommunens tätorter, byar och bebyggelse i det fria landskapet. Den utgör tillsammans med Örebro kommuns grönstrategi och trafikprogram en konkretisering av översiktsplanen. Strategin beskriver mer konkreta resonemang och ställningstaganden kring frågor såsom skala, strukturer och olika bebyggelse typer och hur dessa ska utvecklas i det framtida Örebro.

Följande finns bland annat beskrivet om ny bebyggelse utanför stadsmiljön:

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

Naturen på platsen står för upplevelsemässiga, hälsoskapande och biologiska värden som inte utan svårighet kan byggas upp på nytt. Om naturen ges en tongivande del i gestaltningen kan den forma arkitekturen på ett sätt som skapar mervärden. Landskapets naturliga mönster och strukturskapande element kan bli betydelsefulla egenskaper att använda i gestaltningen eller medvetet bryta emot. Arkitekturen ska jobba med och inte mot topografi, träd och markens naturliga förutsättningar för grundläggning och dagvattenhantering. Det

ger möjlighet att skapa unika projekt och goda livsmiljöer. Örebro kommun består till stora delar av ett flackt landskap, men rymmer ändå många platser som har en kuperad terräng. Nya byggnader ska ta tillvara platsernas topografi i stället för att tillämpa sprängning och kraftiga utfyllnader. Stora träd i nära anslutning till byggnader bör så långt möjligt sparas och kan bli en betydelsefull kvalitet för helhetsintrycket och för de som bor eller arbetar i byggnaderna. Öppen dagvattenhantering i stället för under mark kan ge stora kvaliteter som är svåra att tillskapa med andra gestaltungs-element. Att utveckla potentialen i vind-och solförhållanden kan forma arkitekturen på ett intressant sätt och samtidigt skapa förutsättningar för en attraktiv och hållbar miljö.

Planprogram och utvecklingsförslag

Planområdet berörs av Utredningsförslag för området mellan flygplatsen och Berglunda. I samband med framtagandet av en ny översiktsplan togs ett utvecklingsförslag för området mellan flygplatsen och Berglunda fram. Syftet med utvecklingsförslaget var att utreda förutsättningarna i området och ta fram en mer avgränsad markanvändningskarta för områdets utveckling. Ställningstagandena fastslås i den nya översiktsplanen från 2018 och i Strategi för arkitektur och byggande.

I utvecklingsförslaget framgår bland annat följande om området vid Örebro flygplats:

Området nära flyget ska användas för verksamheter med anknytning till flygplatsen. För att hushålla med resurser i form av mark och infrastruktur ska tomterna inte vara större än vad verksamheter kräver. Vid exploatering måste hänsyn tas till vattenskyddsområdena samt Hardemoåsen i väster, så att grundvattnet inte utsätts för ytterligare föroreningsrisker. Industriell etablering är inte lämplig på åsarna och ett visst skyddsavstånd ska iakttas så att industrier och miljöfarliga godstransporter inte riskerar att förorena grundvattnet. I samband med exploatering och utbyggnad av området ska hänsyn tas till den översvämningstudering som gjorts.

Angående naturmiljö finns ett ställningstagande om att exploatering bör ta hänsyn till Hardemoåsen i väster så att landskapsbilden inte påverkas negativt. Åsen har betydelse för såväl landskapsbild som grundvattnet och industriell etablering är därför inte lämplig enligt utvecklingsförslaget. Ett antal objekt med högre naturvärde har pekats ut intill flygplatsen. Se karta och redogörelse av värdena nedan under rubriken Natur.

Program för hållbar utveckling

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

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

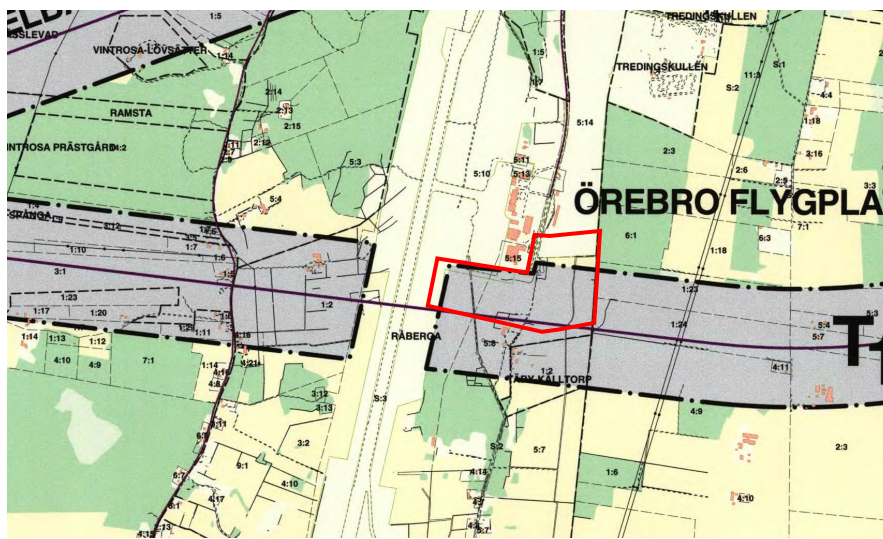
Planförslaget följer översiktsplanen som pekat ut detta område för verksamheter och flyg. Planförslaget innebär att en befintlig verksamhet kan utvecklas

Detaljplaner

Större delen av planområdet är inte planlagt sedan tidigare men berörs av 1880-P518, Detaljplan för Örebro flygplats, antagen av byggnadsnämnden 24 april 2008 och laga kraft vunnen den 25 juli 2008 som medger flygtrafik och speditjonsverksamhet.

I planområdes södra del berörs planområdet av 1880-P508, Områdesbestämmelser för Nobelbanan, antagen av byggnadsnämnden den 24 januari 2008 och laga kraft vunnen den 22 februari 2008. Syftet är att säkerställa ett markreservat som underlättar anläggandet av den så kallade Nobelbanan mellan Örebro och Karlskoga. Den 5 februari 2021 beslutade Programnämnd Samhällsbyggnad om bland annat följande ställningstaganden kopplat till den Nobelbanans anslutning till befintlig järnväg:

- *Kommunen förordar att järnvägen västerut dras norr om flygplatsen och passerar kommungränsen mellan Vintrosa och Lanna, en dragning som är i linje med önskemål från Lekeberg och Karlskoga kommuner.*
- *Nuvarande områdesbestämmelser bör behållas till dess att Trafikverket gjort sin lokaliseringsutredning.*



Utsnitt av områdesbestämmelser för Nobelbanan i anslutning till Örebro flygplats. Planområdet är schematiskt utritat med röd linje.

I beslutet nämns även att kommunen bör utreda om det är lämpligt att ta bort delar av områdesbestämmelserna vid flygplatsen till följd av detaljplanearbete. Bedömningen är att om Nobelbanan kommer att byggas ut enligt det sydliga alternativet kommer planförslaget inte att utgöra något hinder för utbyggnad då den tänkta Nobelbanan i sådana fall skulle gå under flygplatsen i en tunnel. Det skulle därmed vara möjligt att genomföra även om områdesbestämmelserna upphävs och ersätts med planförslaget.

I direkt och nära anslutning till planområdet finns dessutom följande detaljplaner:

- 18-TÄB-162, Förslag till stadsplan för flygplats m.m vid Täby, antagen av Bn 13 oktober 1975 som bland annat medger luftfartsändamål.
- 1880-P74, Detaljplan för Örebro-Bofors flygplats, antagen av Bn den 23 maj 2001 och laga kraft vunnit 25 juni 2002 som medger flygtrafik och speditjonsverksamhet.
- 1880-P123, Detaljplan för del av Örebro Bofors flygplats, antagen av Bn den 16 maj 2001, laga kraft 2 maj 2002, som medger flygtrafik.
- 1880K P97/15, Detaljplan för del av Örebro-Bofors flygplats, antagen av Bn den 11 februari 1997 och laga kraft den 27 maj 1997 som medger flygtrafik och speditjonsverksamhet.
- 1880-P92/4, Detaljplan för del av Örebro flygplats antagen av Bn den 17 juni 1991 och laga kraft vunnit 27 februari 1992 som medger område för flygtrafik.
- 1880-P85/4 förslag till utvidgad stadsplan för Örebro flygplats, antagen av Bn 23 april 1985 och laga kraft vunnit den 14 juni 1985 som medger område för luftfartsändamål.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Markägoförhållanden

Örebro kommun äger samtliga fastigheter inom planområdet men Örebro läns flygplats AB har tomträtt för en yta av planområdet. Den östra delen av planområde berörs av ett jordbruksarrende som förlängs årligen med ett år i sänder.

Båtnadsområde

Den östra delen av planområdet berörs av Täby dikningsföretag av år 1936.

Mark

Geotekniska förhållanden

Området består till största delen av lera- och blockfattig morän.

Förorenad mark

Det finns inte några kända markföroreningar inom planområdet.

För att avlägsna snö, is eller frost från flygplanen eller för att skydda planen mot is-, snö- eller frostbildning, besprutas planen under vinterhalvåret med glykolbaserade avisningsvätskor. Påsprutning av avisningsmedel sker medan planen står på en avisningsplatta med försedd spillvattenavrinning. Avisningsplattan togs i drift 2011 och är placerad väster om terminalbyggnaden inom stationsområdet. Allt glykolspill har gått via markbädd till den östra dagvattendammen.

Flygplatsen ligger på en vattendelare som innebär att de norra delarna av denna avvattnar norrut mot Svartån och huvuddelen av landningsbanan och stationsområdet med planområdet avvattnar söderut i till Täljeån.

Radon

Planområdet ligger inte inom något radonriskområde.

Risk för skred

Enligt Länsstyrelsens översiktliga kartering finns det ras- och skredriskområden i några dikesslänter som ligger i planområdets östra del och vägområdet. Örebro kommun bedömer utifrån karteringen att det inte krävs några särskilda åtgärder för att genomföra detaljplanen.

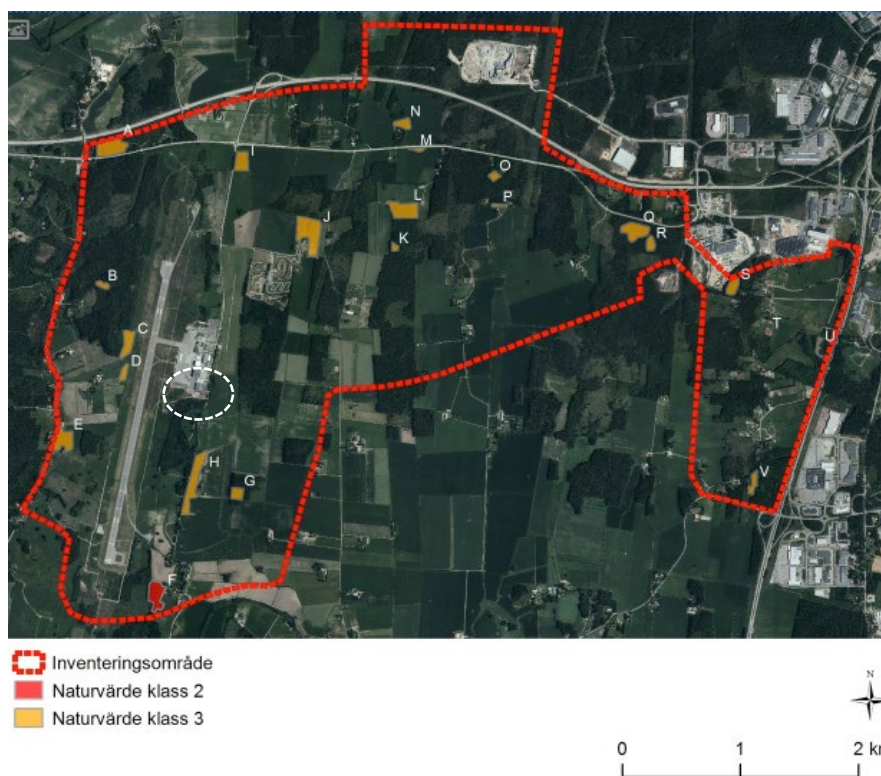
Natur

Mark och vegetation

Hela flygplatsområdet upptar en yta på ca två kvadratkilometer. Området utgörs av öppen åkermark och mindre skogspartier med främst björk och gran.

Området har tidigare inventerats i samband med en översiktlig inventering av naturvärden sydväst om Örebro tätort, Enejärn Natur AB, 2015. Syftet med naturvärdesinventeringen var att lokalisera och redovisa värdefulla naturmiljöer för ett större område mellan Berglunda och flygplatsen.

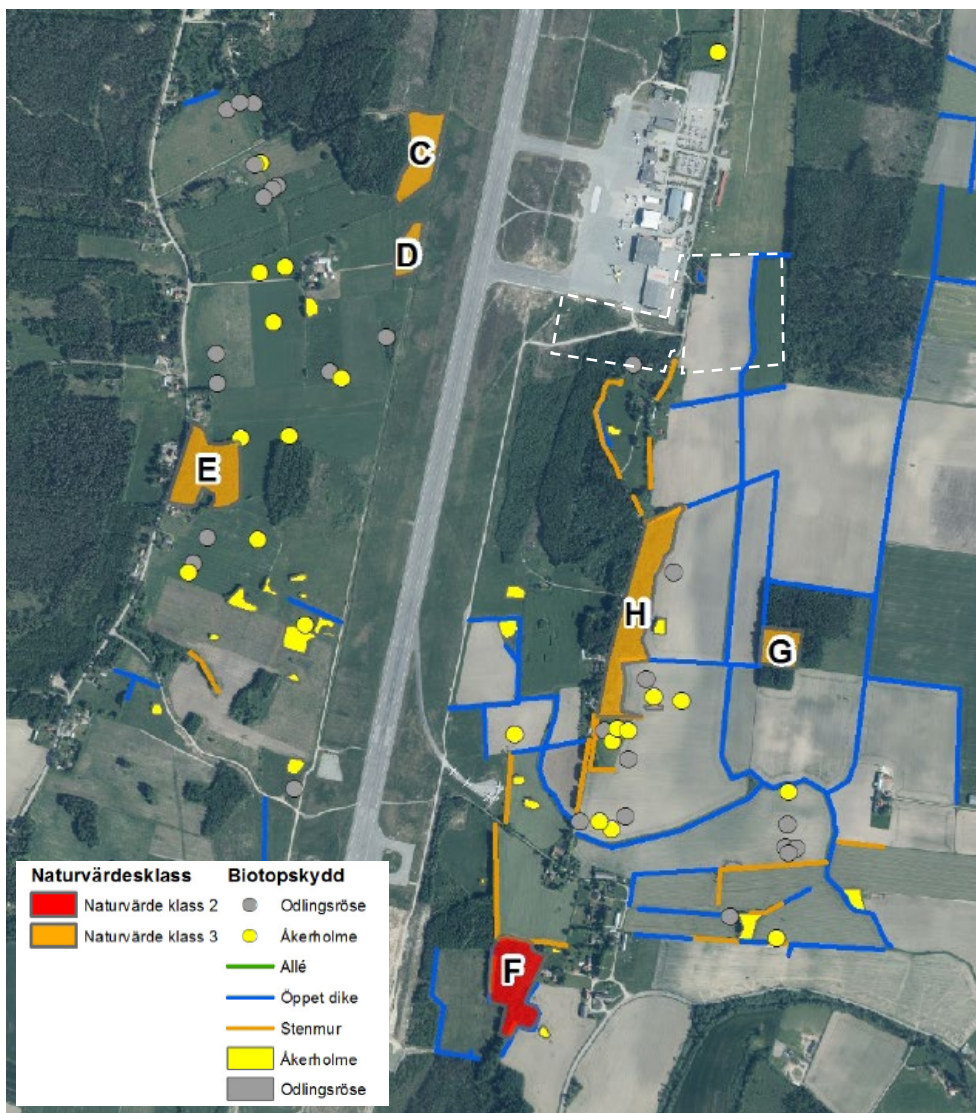
Enligt inventeringen bedöms inga objekt hålla naturvärdesklass 1. Ett område cirka 500 meter sydöst om planområdet bedöms ha naturvärdesklass 3 och utgörs av en betesmark. Den sammantagna bedömningen är att stora delar av det inventerade området håller lågt naturvärde (produktionsskog och åkermark) och det är i första hand dessa områden som ur naturvärdessynpunkt är lämpliga för exploatering.



Utdrag från den översiktliga naturvärdesinventeringen. Planområdet är schematiskt inringat med vit streckad linje.

Biotopskydd

Enligt 7 Kap 11 § Miljöbalken och bestämmelserna i förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken omfattas vissa biotoper i odlingslandskapet, t.ex. alléer, öppna diken, stenmurar, odlingsrösen och åkerholmar, av det generella biotopskyddet. Inom planområdet finns alléer, öppna diken, stenmurar samt ett odlingsröse som omfattas av det generella biotopskyddet.



Biotoper som omfattas av det generella biotopskyddet. Utsnitt från landskapsanalysen gjord av ÅF infrastruktur AB. Planområdet är schematiskt utritat med vit streckad linje.

Landskapsbild

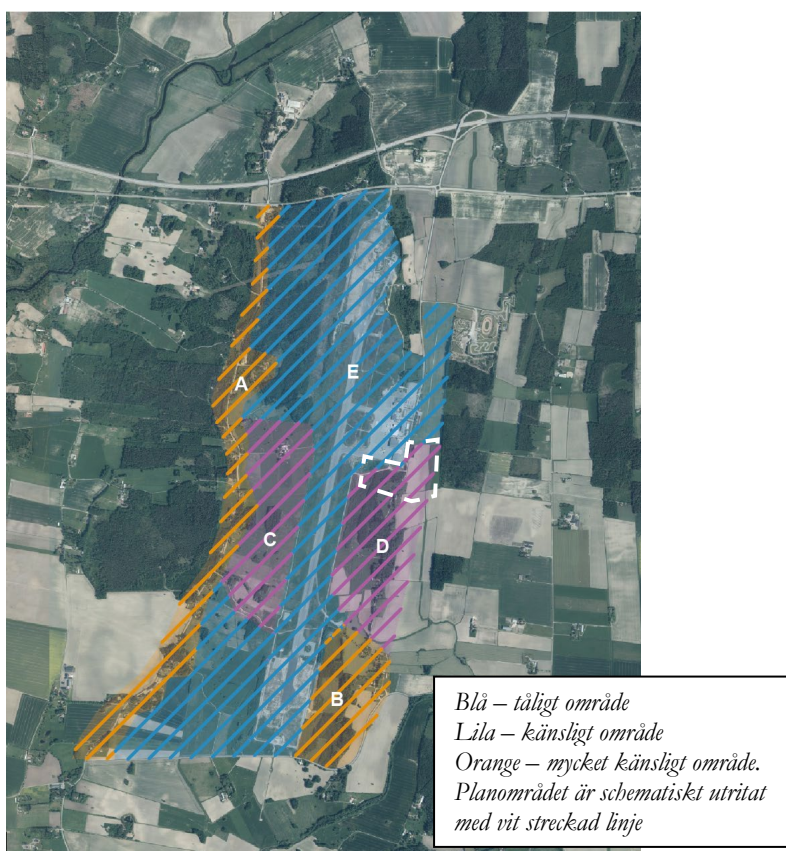
ÅF infrastruktur AB har på uppdrag av Örebroporten AB tagit fram en landskapsanalys *Landskapsanalys Råberga 1:2, 2020-02-10*, för att bland annat öka kunskapen om landskapets förutsättningar runt Örebro flygplats. I analysen presenteras en bedömning för vilka ytor som ur ett landskapsperspektiv är känsliga respektive tåliga för exploatering. Analysen fungerar som underlag till detaljplanering runt flygplatsen. Landskapsanalysen ska även fungera som underlag för hur en framtida exploatering kan utformas med hänsyn till landskapet.

Det studerade området har i stort bedömts ha goda förutsättningar för en utökad exploatering och slutsatserna av landskapsanalysen visar att det finns områden vid Örebro flygplats som är mer tåliga för utbyggnad än andra. De

tåliga områdena utgörs av redan ianspråktagen mark för flygplatsändamål som till exempel terminalområdet och rullbanan samt det skogsbeväxtade området nordväst om rullbanan där det är glesare bostadsbebyggelse – benämns som *område E* i kartan nedan. I dessa områden kan vegetation bibehållas och skapa en ridå och en storskalig etablering med högre byggnader blir utifrån landskapsbild mindre påfallande.

Analysen visar också att det finns framför allt två områden som är känsliga för en större etablering av byggnader. Ett område ligger sydöst om rullbanan och ligger runt Råberga by – benämns som *område B* i kartan nedan. Det andra området ligger väster om rullbanan och sträcker sig längs Hardemoåsen där upplevelsevärdena riskerar att påverkas negativt om en storskalig etablering placeras för tätt in på denna – benämns som *område A* i kartan nedan. Åsen har utifrån dess natur, kultur, geologiska och hydrologiska värden samt utifrån landskapsbildsynpunkt bedömts vara mycket känslig. Känsligheten är beroende av hur nära en planerad exploatering placeras åsen.

I analysen framgår även att två områden är känsliga för exploatering – benämns som *område C och område D* i kartan nedan. I dessa områden finns ett flertal naturvärden i form av biotoper som odlingsrösen, öppna diken och åkerholmar. Det finns vidare flera öppna partier som kan påverka utblickarna från Hardemoåsen. Den visuella tåligheten bedöms därför som låg för en storskalig etablering.



Planläggning på jordbruksmark

Marken inom den östra delen av planområdet är jordbruksmark. Det är huvudsakligen *åkermark* vilket innebär att den används permanent för växtodling. Marken bearbetas med vanliga jordbruksmaskiner vilket framgår av ortofoton från 2020.

Lanspråktagande av jordbruksmark

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

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

Är jordbruksmarken brukningsvärd?

Är föreslagen markanvändning ett väsentligt samhällsintresse?

Finns det alternativa lokaliseringar till samhällsintresset?

Se motivering nedan under *Planförslag och förändring*.

Vatten

Strandskydd

I planområdets östra del finns det en befintlig dagvattendammen som omfattas av strandskydd.

Syftet med strandskyddet är att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Strandskyddet är ett generellt skydd som gäller i hela landet och vid alla kuster, sjöar och vattendrag. Det skyddade området är normalt 100 meter från strandkanten, både på land och i vattenområdet.

Länsstyrelsen får i enskilda fall besluta att upphäva strandskyddet vid en liten sjö eller ett litet vattendrag om områdets betydelse för att tillgodose strandskyddets syften är liten. Ett upphävande får göras endast om sjöns vattenyta har en storlek som uppgår till omkring en hektar eller mindre eller om vattendragets bredd är omkring två meter eller smalare.

Örebro kommun har utifrån ovan ansökt om upphävande av strandskydd vilken förnärvarande är under beredning på Länsstyrelsen.

Avrinning och dagvatten

Planområdet ligger inom Täljeåns avrinningsområde och utgör en del av

Eskilstunaåns avrinningsområde i Örebro län.

Flygplatsen ligger på en vattendelare vilket innebär att dagvatten från de norra delarna av denna avvattnas norrut mot Svartån medan huvuddelen av rullbanan och stationsområdet med planområdet avvattnas söderut i kulvert eller via Brotorpsbäcken till Täljeån.

Täljeån är recipient för huvuddelen av dagvatten som uppstår vid Örebro flygplats och innehåller höga halter av näringsämnen kväve och fosfor. Det innebär att recipienten är känslig för tillskott av ytterligare näringsämnen.

Örebro flygplats har tillstånd att bedriva verksamhet utifrån beslut taget av Koncessionsnämnden för miljöskydd 1994-12-22 med deldom 2015-02-16 och 2018-08-17. I beslutet regleras bland annat antalet flygrörelser per år samt villkor för hantering av dagvatten kopplat till flygverksamheten. Området omfattas inte av verksamhetsområde för dagvatten.

En dagvattenutredning har tagits fram av WSP (se bilaga).

Markavvattningsföretag

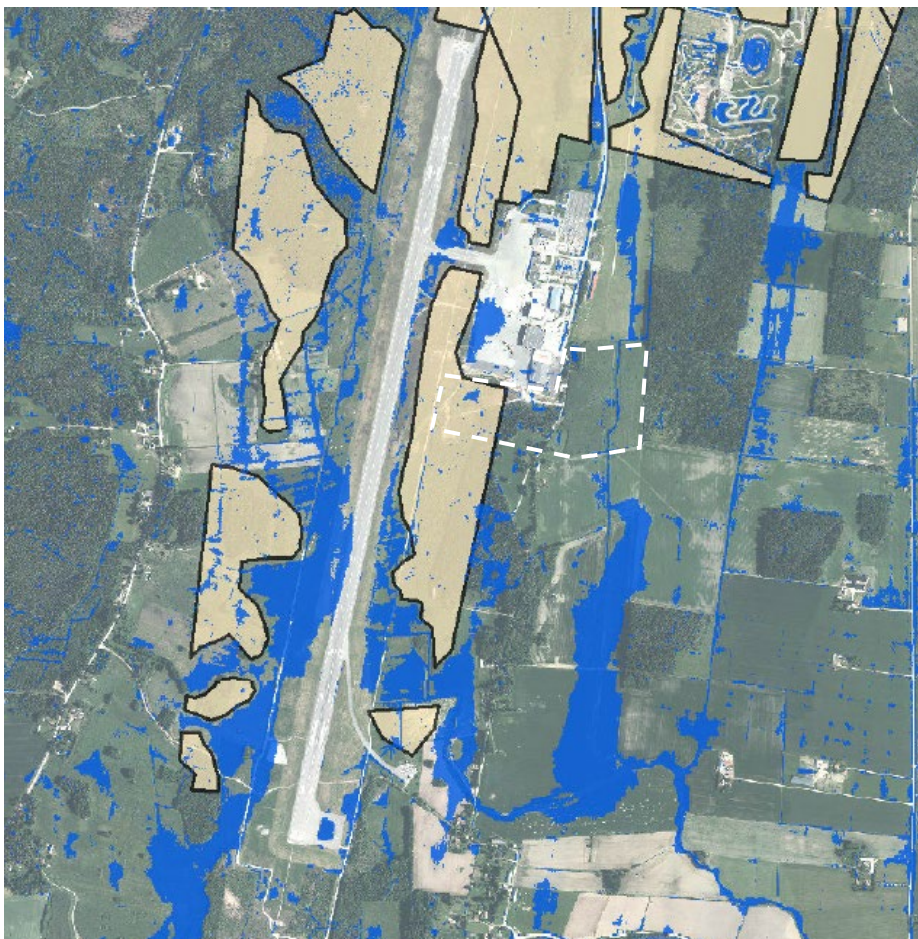
Den östra delen av planområdet berörs av Täby diktningföretag av år 1936.



Diktningföretagets båtnadsområde i blått. Planområdet markerat med röd linje.

Översvämningsrisk

I samband med framtagandet av *Utredningsförslag för området mellan flygplatsen och Berglunda* tog WSP, på uppdrag av Örebro kommun, fram en översvämningsutredning. Syftet med utredningen var att visa lämpliga ytor att exploatera med hänsyn till framtida dagvattenavledning och översvämningsrisker vid intensiva regn (100-årsregn).



Föreslagna exploateringsytor utifrån översvämningsutredningen. Utsnitt från översvämningsutredningen. Planområdet är schematiskt utritat med vit streckad linje.

Bebyggelse

Bostäder, arbetsplatser, övrig bebyggelse

Den största och mest betydande exploateringen i anslutning till planområdet är själva flygplatsen. Andra verksamheter har med tiden etablerats i anslutning till denna som till exempel Örebro segelflygklubb öster om Flygfältsvägen, DHL Express beläget i anslutning till terminalområdet och motorstadion i nordöst.

Precis intill planområdet ligger Källtorp som är en mindre gård som kom till efter laga skifte på 1850-talet. Gårdens bebyggelse består av ett boningshus och ekonomibyggnader

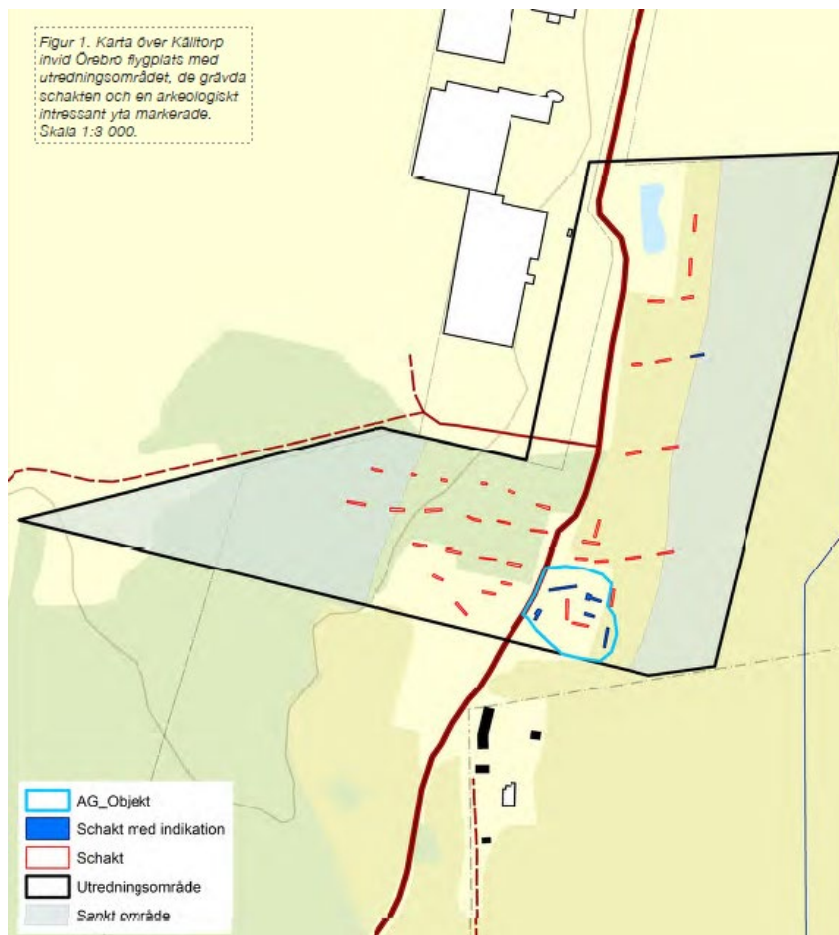
Kulturmiljö

Fornlämningar

Inom och i direkt anslutning till planområdet finns det flera kulturhistoriska lämningar. Planområdet berör en fossil åkerlämning.

Sydöst om planområdet finns en sedan tidigare känd övrig kulturhistorisk lämning i form av en källa som benämns Midsommarkällan.

På uppdrag av Länsstyrelsen i Örebro län har Arkeologgruppen AB utfört en arkeologisk utredning inom fastigheterna Råberga 5:8 och 5:10 i Täby socken. Rapporten håller på att sammanställas men resultaten har presenterats i ett PM (se bilaga). Nedan visas utredningsområdet.



Utdrag från Arkeologgruppens PM

Resultatet visar att de flesta schakten inte innehöll något av arkeologiskt intresse. En yta längs med vägen visade sig innehålla ett antal anläggningar. De flesta utgjorde diffusa lagerrester och möjliga stolphål (eller stenlyft). I öster

fanns en stenmur, som möjligen måste betraktas som spår efter äldre tiders bruk. Utanför muren fanns en rad med stolphål. De kan vara spår efter en hägnad/staket, men det kan också röra sig om lämningar efter en stolpburen byggnad.

Längs den västra sidan (insidan) av muren påträffades något som kunde vara rester av ett spisfundament eller en ässja. Det torde visa på att det i området legat en äldre byggnad. Den finns inte utritad på någon av kartorna vilket skulle kunna innebära att den är tidigare än övrig bebyggelse.

Den med blå linje markerade ytan i kartan ovan utgör den enda del där lämningar påträffats som kan vara spår av äldre bebyggelse. En förundersökning kan komma att behöva utföras inom det blåmarkerade området för att fastställa om det rör sig om en fornlämning eller inte.

Landskap och bebyggelse

Direkt söder om det nuvarande flygplatsområdet finns ett skogsparti och söder om planområdet ligger gården Källtorp. Mot väster ramar gården in av uppväxta lövträd och syrébuskage. Väster om vägen består landskapet av småbruten åkermark och skog medan ett mer storskaligt odlingslandskap breder ut sig mot öster.

Vid Källtorp fanns vid mitten av 1800-talet gårdsbebyggelse både öster och väster om den äldre vägsträckningen. Den befintliga gården är en utflyttad gård som kom till vid laga skifte 1851. Boningshuset liksom delar av ekonomibyggnaderna är sannolikt från den tiden om än ombyggda och förändrade under 1900-talet. Från det nuvarande flygplatsområdet leder en slingrande grusväg till Källtorp. Vägsträckningen är densamma som på äldre kartorna. Vägen kantas av stenmurar, på vissa sträckor längs vägens båda sidor och på vissa sträckor bara längs den östra sidan. Även uppväxta björkar och lindar kantar vägen. Söderifrån nåddes gården ursprungligen via en väg som låg öster om den befintliga vägen, längs med åkerkanten. Denna vägsträckning är idag igenväxt men syns fortfarande i landskapet genom uppväxta lövträd som kantar vägen liksom en stenmur.



Bilder från planområdets närområde från sommaren 2021.

Den ekonomiska kartan från 1981 visar att båda gårdarna fanns kvar långt in på 1900-talet. Den västra gården revs sannolikt i samband med att marken köptes in för flygplatsens expansion. Stenmurar, äppelträd, trädgårdsväxter liksom stora lövträd längs vägen är spår efter den äldre gården som finns kvar i landskapet idag.

Den befintliga äldre bebyggelsen, den ålderdomliga vägsträckningen, stenmurarna liksom de äldre uppväxta träden är alla tydliga inslag i landskapet som ger platsen en historisk förankring. Möjligheten att förstå och uppleva det äldre landskapet ger platsen, bebyggelsen och resterna i landskapet kulturvärden. Gårdens bebyggelse bedöms inte vara av särskilt kulturhistoriskt värde.



Häradsekonomiska kartan, 1864-67, Rikets allmänna kartverks arkiv



Ekonomiska kartan 1955, Rikets allmänna kartverks arkiv

Gator och trafik

Gatunät, gång-, cykel- och mopedtrafik

Flygfältsvägen väg 571 är en statlig väg som går längs planområdets östra sida fram till flygplatsen och har en högsta tillåten hastighet på 70 km/h. Vägen är ca sju meter bred utan vägren. Enligt Trafikverkets nationella vägdatabas har vägen en total ÅDT (årsdygnstrafik) på 501-1000 fordon/dygn och andelen tung trafik är mellan 201-400 fordon/dygn (40 % tung trafik).

Efter flygplatsen övergår vägen i enskilt väghållarskap som förvaltas av Råberga-Källtorps Samfällighetsförening.

Kollektivtrafik

Närmaste kollektivtrafik finns längs väg 691 med hållplatser ca 2,5 km från planområdet.

Miljö kvalitetsnormer och luftföroreningar

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

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

Störningar och risker

Buller

Området vid flygplatsen är bullerutsatt. Bullerzonen som finns runt flygplatsen innebär att ljudnivån regelbundet överstiger 70 dBA. Inom denna inre zon är det olämpligt med ny bostadsbebyggelse.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Kommunala vatten- och avloppsledningar är framdragna till flygplatsen och den norra delen av planområdet.

Värme

Fjärrvärme finns inte utbyggt till området. Närmsta fjärrvärmeledning finns i verksamhetsområdet Pilängen, ca 5 km öster om planområdet.

El

Ledningar för el finns längs Flygfältsvägen precis öster om planområdet.

PLANFÖRSLAG OCH FÖRÄNDRINGAR

Planförslaget innebär att området kan användas för verksamheter som behöver ligga i direkt anslutning till Örebro flygplats och landningsbanan. Örebro flygplats är en av landets största kommersiella fraktflygplatser och dess möjlighet till utbyggnad och etablering av nya verksamheter i direkt anslutning till denna är därför en viktig del i att förstärka näringslivet i Örebroregionen. Förutom flygplatsens betydelse för frakt- och charterflyg har den även internationella fraktupdrag för olika myndigheter. Landningsbanans längd på 3 270 meter ger förutsättningar att hantera den största typen av flygplan vilket har ökat intresset för en rad olika företag att etablera sig vid flygplatsen.

I och med förslaget kommer Örebro kommun att ha en planberedskap och därmed möjliggöra utbyggnadsmöjligheter och verksamhetsetableringar kopplat till flygverksamhet. Planförslaget innebär att platsen kommer att förändras genom att naturmark tas bort och att större byggnader kan komma att uppföras.

Förslaget till detaljplan bedömts inte medföra en betydande miljöpåverkan i den mening som avses i miljöbalken.

Mark och vegetation

Natur

Planförslaget innebär att området kommer att ändra karaktär från ett öppet åkerlandskap med mindre skogspartier till ett verksamhetsområde.

Biotopskydd

Inom planområdet finns bland annat alléer, stenmurar, öppna diken och åkerholmar som är skyddad av det generella biotopskyddet. Om skyddade biotoper behöver läggas igen eller tas bort för genomförande av en detaljplan behöver dispens enligt 7 kap. 11 § miljöbalken sökas hos Länsstyrelsen i Örebro län. Planområdets utbredning har tagit hänsyn till en del av de stenmurar och trädalléer som finns i området.

Landskapsbild

Detaljplanen möjliggör byggnation av flygplanshangarer som kan komma att avvika från de flesta andra byggnader i landskapet både vad det gäller höjd och skala vilket kommer påverka landskapsbilden.

Detaljplanen ligger i dock huvudsak inom ytor som enligt landskapsanalysen har bedömts som tåliga och där det finns möjlighet att uppföra byggnader som till både höjd och yta är större än befintlig bebyggelse.

Nya etableringar kommer sannolikt att påverka de upplevelsemässiga kvaliteterna främst för boende i anslutning till planområdet. Möjligheten att uppleva ett landskap påverkas dessutom av olika sikt begränsande element som

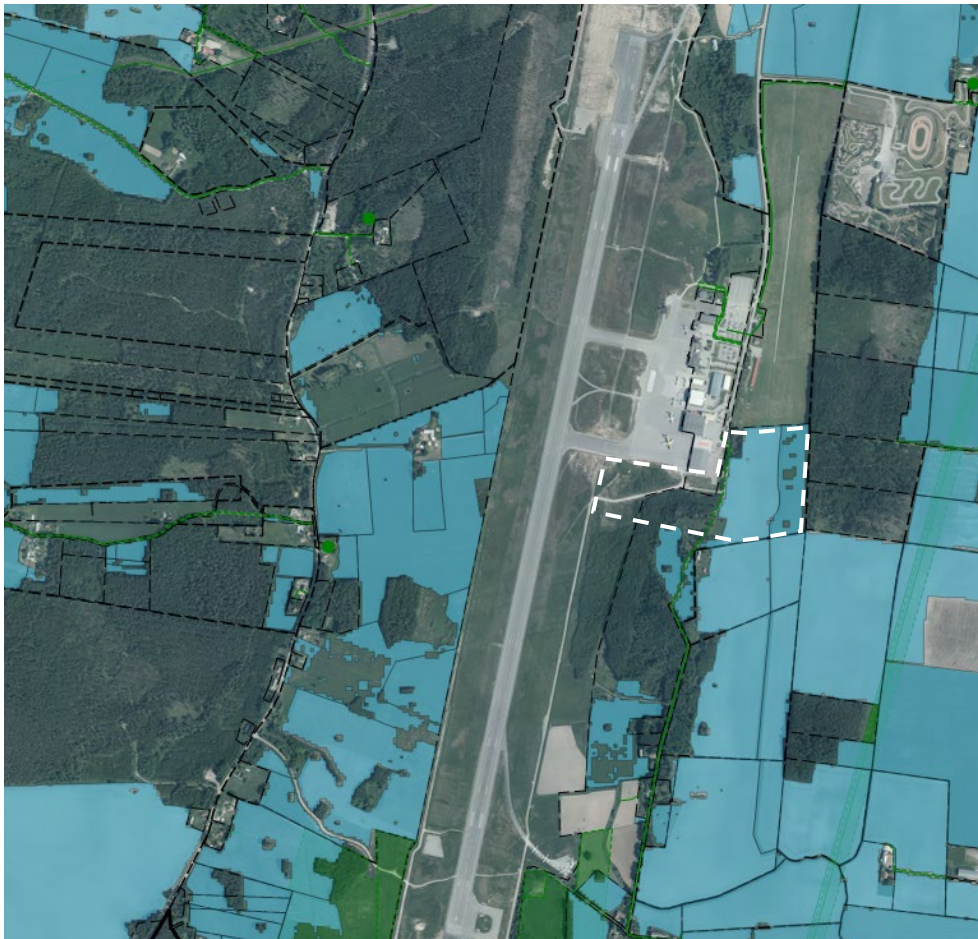
vegetation, annan bebyggelse, höjdskillnader i landskapet osv. Dessa förutsättningar kan dock komma att förändras över tid beroende på när detaljplanen genomförs. För att minska påverkan på närliggande bostäder och landskapsbild har en del av trädallén och stenmurar undantagits från planområdet för att kunna bevaras i detta skede.

Motivering till planläggning på jordbruksmark

Under detta avsnitt redogörs varför det är motiverat att planlägga jordbruksmark.

Är jordbruksmarken brukningsvärd?

En yta av den östra delen av planområdet är åkermark och bedöms som brukningsvärd. Örebro kommun har ett GIS-skikt som baseras på marktäckesdata som omfattar jordbruksmark. Skiktet baseras på arealer som någon gång erhållit jordbruksstöd/arealersättning och det framgår att en mindre del av planområdet finns med i kartsiktet. Se bifogad utsnitt från kartan nedan.



GIS-skiktet där de ljusblåa ytorna visar områden som klassas som brukningsvärd jordbruksmark. Planområdet är schematiskt utritat med vit streckad linje.

Är föreslagen markanvändning ett väsentligt samhällsintresse?

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

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

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

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

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

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

Infrastrukturen i form av vägar och järnvägar fundamentala funktioner. En ändamålsenlig struktur ger till exempel förutsättningar för att bebyggelse och anläggningar lokaliseras så att transportbehov minimeras.

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

I Örebro kommuns översiktsplan framgår även att kommunen ska erbjuda ett varierat utbud av lokaliseringsmöjligheter för olika näringslivsbehov. Ytkrävande verksamheter ska lokaliseras längre ut i staden, med närhet till viktig transportinfrastruktur. Planområdet har förutom mycket god tillgänglighet till flygplatsen även god tillgänglighet till E18 vilket underlättar omlastning.

I Örebro kommuns översiktsplan pekas flygplatsen ut som en transportnod av internationell och nationell betydelse för gods- och persontransporter, se även sidan 7 ovan. Örebro flygplats är en av landets största kommersiella fraktflygplatser och dess möjlighet till utbyggnad, samt etablering av nya verksamheter i direkt anslutning till denna, är därför en viktig del i att förstärka näringslivet i Örebroregionen. Förutom flygplatsens betydelse för fraktflyg och charterflyg har den även internationella fraktuppdrag för olika myndigheter.

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

Lokaliseringsalternativ

Landningsbanans längd på 3 270 meter ger förutsättningar att hantera större flygplan vilket innebär att Örebro flygplats har en specifik lokaliseringsförutsättning. Flygplatsen har kapacitet att hantera flygplan i den största klassen och det finns dessutom utrymme att ta emot fler flygplan enligt flygplatsens miljötillstånd. Dessutom är flygplatsen lokaliserad med närhet till E18 vilket är positivt ur ett logistikperspektiv i de fall det är aktuellt med frakt och omlastning till vägtransport.

Sett i ett både lokalt och regionalt perspektiv så finns det inte någon flygplats med liknande förutsättningar. Att utreda alternativa lokaliseringar utanför kommunen bedöms inte som relevant inom ramen för denna detaljplan. Örebro kommunen tar ansvar för och gör avvägningar mellan de alternativa lokaliseringar som finns inom kommunens gränser. Den kommunala översiktsplanen påtalar vikten av flygplatsen för Örebro och dess region och eftersom marken intill flygplatsen är jordbruksmark är det ofrånkomligt att denna mark måste tas i anspråk. Den flygplananknutna verksamheten som detaljplanen möjliggör behöver placeras i anslutning till flygplatsen för att undvika extra transporter vid omlastning. Flygplatsanknuten

verksamhet bör, enligt Örebro kommun, koncentreras runt flygplatsen vilket bedöms vara det bästa sett till hushållning med mark och vatten.

Utifrån detaljplanens syfte att möjliggöra flygplatsanknutna verksamheter med direktkontakt till flygplatsens landningsbana finns det sex tänkbara områden runt flygplatsen. Samtliga alternativ ligger i nära anslutna till landningsbanan. Nedan följer lägesbeskrivningar av alternativa lokaliseringar som finns i anslutning till planområdet samt det område som har valts ut för planläggning.



Schematiskt utritade lokaliseringalternativ för detaljplaneläggning som finns runt Örebro flygplats.

Område 1

Storlek: 40 ha.

Fördelar

I Örebro kommuns översiktsplan är en stor del av området utpekad som ett utbyggnadsområde för flygplatsanknutna verksamheter som kan stärka flygplatsen samt som ett område för utbyggnad av verksamheter med anknytning till flygplatsen.

Området berör endast en liten andel jordbruksmark.

Området möjliggör en naturlig utbyggnad av den flygplatsanläggningen och befintlig infrastruktur i form av vägar och ledningar kan i stor utsträckning användas.

Begränsningar

I området finns det enstaka biotoper i form av åkerholmar, odlingsrösen, murar samt öppna diken. Vid ett genomförande måste dessa sannolikt flyttas eller kompenseras.

Området har inte en tillräcklig bredd för att inrymma högre byggnader som är anpassade till riktigt stora flygplan. Flygplatsens hinderbegränsande ytor innebär att högre byggnader måste placeras på ett visst avstånd från landningsbanan. Ju högre byggnaderna är, desto längre ifrån landningsbanan måste de placeras.

Anslutning till den södra delen kräver omdragning av befintlig infrastruktur. Vägen är enskild med rättigheter vilket kan försvåra ett genomförande.

Område 2

Storlek: 70 ha.

Fördelar

I Örebro kommuns översiktsplan är området utpekad som ett utbyggnadsområde för flygplatsanknutna verksamheter som kan stärka flygplatsen samt som ett område för utbyggnad av verksamheter med anknytning till flygplatsen.

Området har en tillräcklig bredd för att inrymma högre byggnader. Flygplatsens hinderbegränsande ytor innebär att högre byggnader måste placeras på ett visst avstånd från landningsbanan. Ju högre byggnaderna är, desto längre ifrån landningsbanan måste de placeras.

Begränsningar

Området utgörs till stor del av jordbruksmark och dess värden är främst knutna till de brukbara åker- och betesmarkerna och de biotopskydd som förekommer

i form av åkerholmar, odlingsrösen, öppna diken. Vid ett genomförande måste en stor del av biotoperna sannolikt flyttas eller kompenseras.

I Örebro kommun översiktsplan är området utpekad som en möjlig plats där motorsport kan expandera. Öster om flygplatsen och väg 571 ligger Örebro motorstadion. Marken ägs av kommunen men är utarrenderad. I dagsläget finns det inte någon alternativ yta för omlokalisering.

Direkt öster om flygplatsen äger inte Örebro kommun mark i ett samlat område och inte heller i den omfattning som behövs för en långsiktig utveckling och utbyggnad av området. Ytan är stor men anslutningen till landningsbanan bedöms som svår och orationell. Dessutom delar väg 571 området och begränsar eventuell expansion och utbyggnad. Att flytta vägen bedöms inte vara ett alternativ för en effektiv planprocess och det är dagsläget inte heller en ekonomiskt försvarbar lösning.

Område 3

Storlek: 60 ha.

Fördelar

Området berörs inte av jordbruksmark utan utgörs i princip enbart av produktiv skogsmark utan några andra värden än produktionsvärden. Fördelen med området är att det idag är slutet och en storskalig etablering med högre byggnader blir utifrån landskapsbild mindre påfallande om vegetation närmast Hardemoåsen kan behållas.

Området och tillkommande intern infrastruktur bör utan större svårigheter kunna anslutas direkt till landsväg 564.

Området har delvis en tillräcklig bredd för att inrymma högre byggnader. Flygplatsens hinderbegränsande ytor innebär att högre byggnader måste placeras på ett visst avstånd från landningsbanan. Ju högre byggnaderna är, desto längre ifrån landningsbanan måste de placeras.

Begränsningar

Området är inte utpekad i någon mark- eller vattenanvändningskarta i Örebro kommuns översiktsplan.

Örebro kommun äger bara delvis marken inom detta område vilket komplicerar en planläggning. Om enbart kommunens mark planläggs blir planområdet inte speciellt rationellt eftersom det blir för smalt och det går därmed inte att uppföra högre byggnader.

I den norra delen av området finns en kraftledningsgata som sannolikt försvårar en detaljplanläggning eftersom det finns rättigheter kopplade till området. En eventuell omlokalisering av ledningen blir sannolikt både

kostnads- och tidskrävande.

Marken i området ligger högre än flygplatsens landningsbana vilket innebär att stora arealer sannolikt måste schaktas bort för att genomföra en detaljplan med byggnation, anslutningsvägar till båda landningsbanan och befintlig väginfrastruktur. I den norra delen av område 3 ligger dessutom Sanna gruvor och precis väster om väg 564 finns en tidigare koppargruva vilka kan innebära en större risk för att föroreningar kan ha spridits till området. Ytterligare en faktor som kan begränsa utbyggnadsmöjligheterna är gården Loviseholm och Hässelkulla gruvor som ligger väster om väg 564.

Område 4

Storlek: 70 ha.

Fördelar

Området har direkt och mycket rationell anslutning till flygplatsen och landningsbanan. Kommunen äger ett större sammanhängande markområde som kan inrymma flera större flygplatsanknutna etableringar och på lång sikt även kunna erbjuda expansion och utbyggnad.

Området har en tillräcklig bredd för att inrymma högre byggnader. Flygplatsens hinderbegränsande ytor innebär att högre byggnader måste placeras på ett visst avstånd från landningsbanan. Ju högre byggnaderna är, desto längre ifrån landningsbanan måste de placeras. Enligt den landskapsanalys som är framtagen är området förvisso känsligt för nya etableringar men eftersom det området avgränsas av skog i norr och i viss mån av skogsytors längs Hardemoåsen är området relativt tåligt för förändringar.

Marken är utarrenderad på korta arrendeavtal, för salixodling, vilket innebär att Örebro kommun kan få rådighet över marken med kort varsel.

Området och tillkommande intern infrastruktur kan anslutas direkt till landsväg 564 med närhet till E18.

De biotoper som finns inom området kan flyttas och kompenseras inom eller i direkt anslutning till detta vilket minskar kostnaderna och logistiken för åtgärderna.

Begränsningar

Området är inte utpekad i någon mark- eller vattenanvändningskarta i Örebro kommuns översiktsplan.

Området utgörs till stor del av jordbruksmark och avgränsas av Hardemoåsen i väster som enligt landskapsanalysen föreslår ett visst avstånd för tillkommande bebyggelse. Området är ungefär en km långt och dess värden är främst knuta till de brukbara åker- och betesmarkerna och de biotopskydd som förekommer

i form av åkerholmar, odlingsrösen, öppna diken. Vid ett genomförande måste en stor del av biotoperna sannolikt flyttas eller kompenseras.

Område 5

Storlek: 35 ha.

Fördelar

Området är delvis utpekad som ett utbyggnadsområde för flygplatsanknutna verksamheter som kan stärka flygplatsen samt som ett område för utbyggnad av verksamheter med anknytning till flygplatsen.

Området berör endast en mycket liten andel jordbruksmark.

Begränsningar

Enligt den landskapsanalys som är framtagen för området runt flygplatsen framgår att stora delar av detta område har bedömts som känslig för större etableringar. I området finns dessutom finns biotoper i form av åkerholmar, odlingsrösen, murar och öppna diken. Vid ett genomförande måste en stor del av dessa sannolikt flyttas eller kompenseras.

Sydöst om flygplatsen finns flera äldre lantbruks- och bostadsfastigheter samt utpekade fornlämningar som begränsar områdets omfattning. I den landskapsanalys som är framtagen för området runt flygplatsen framgår att värdena söder om området främst är knutna till helhetsmiljön i det historiska landskapet kring Råberga by. Här finns såväl kulturhistoriska spår som biologiska värden samt en tilltalande landskapsbild vilka delvis kan gå förlorade vid en etablering alltför nära detta område. Vidare framgår att odlingsmiljön vid Råberga med tidsmässiga grupperingar av rösen, är närmast unik i Närke. Undersökningar i området har bidragit med information kring Närkes tidiga jordbruk och samspelet mellan grav- och odlingslämningar. Miljön vid Råberga by bedöms ha en högre känslighet med anledning av detta.

Området har inte en tillräcklig bredd för att inrymma högre byggnader som är anpassade till riktigt stora flygplan. Flygplatsens hinderbegränsande ytor innebär att högre byggnader måste placeras på ett visst avstånd från landningsbanan. Ju högre byggnaderna är, desto längre ifrån landningsbanan måste de placeras.

Anslutning av tillfartsvägar kräver stora ombyggnader av befintlig infrastruktur. Vägen till lantbruksfastigheterna är enskild med rättigheter vilket försvårar ett genomförande.

Område 6

Storlek: 55 ha.

Fördelar

Området ligger precis intill flygplatsen och kan anslutas till landningsbanan på ett enkelt sätt. Kommunen äger ett större sammanhängande markområde som kan inrymma flera större flygplatsanknutna etableringar och på lång sikt även kunna erbjuda expansion och utbyggnad.

Området har en tillräcklig bredd för att inrymma högre byggnader. Flygplatsens hinderbegränsande ytor innebär att högre byggnader måste placeras på ett visst avstånd från landningsbanan. Ju högre byggnaderna är, desto längre ifrån landningsbanan måste de placeras.

Marken är utarrenderad på korta arrendeavtal, för salixodling, vilket innebär att Örebro kommun kan få rådgighet över marken med kort varsel.

Tillkommande intern infrastruktur kan anslutas till landsväg 540 söder om området.

Begränsningar

Området är inte utpekad i någon mark- eller vattenanvändningskarta i Örebro kommuns översiktsplan.

Området utgörs till största del av jordbruksmark och avgränsas av Hardemoåsen i väster som enligt landskapsanalysen föreslår ett visst avstånd för tillkommande bebyggelse. Området är ungefär en km långt och dess värden är främst knuta till de brukbara åker- och betesmarkerna och de biotopskydd som förekommer i form av åkerholmar, odlingsrösen, öppna diken. Vid ett genomförande måste en stor del av biotoperna sannolikt flyttas eller kompenseras inom eller utan för området vilket kan innebära relativt stora kostnader.

Området kan inte anslutas till väg 564 utan att påverka befintlig bostadsbebyggelse och därmed inte heller ansluta till E18 på ett smidigt sätt.

Eftersom området ligger söder om nuvarande terminalområde är anslutningen till detta inte optimal.

Val av lokalisering och planområde

Planområdet och det redan befintliga flygplatsområdet på den östra sidan av landningsbanan kompletterar logistik- och terminalstrukturen i Örebro och stärker Örebro som regionens motor. Utifrån de alternativ som lyft enligt ovan bedöms planområdet – *område 1* vara det område som i dagsläget är lämpligast och mest framkomligt för att säkerställa byggnation, utbyggnad och expansion utifrån detaljplanens syfte.

Område 2 och delvis *område 5* har stöd i den kommunala översiktsplanen och bedöms också ha goda förutsättningar för planläggning. *Område 2* skulle kunna vara intressant men en planläggning i detta område skulle främst syfta till att möjliggöra etablering av företag kopplat till logistik och omlastning och inte direkt för flygverksamhet på grund av det relativa avståndet från landningsbanan. För *område 4* pågår just nu en detaljplaneprovning.

Ianspråktagandet av området medför inte någon fragmentering eller att jordbruksmarken delas upp i mindre ytor så att brukning samt åtkomst försvåras till restområden och intilliggande jordbruksmark. Planförslaget som helhet bedöms inte bidra till en olämplig ägosplittring.

Med utgångspunkt från dessa förutsättningar vad beträffar tillgången på jämförbara realistiska alternativ till lokalisering av planförslagets verksamhetssammansättning görs bedömningen att inga andra godtagbara platser finns med dessa förutsättningar i Örebro kommun. *Område 1* är det som sammanfattningsvis bedöms som mest lämpat för detaljplaneläggning, trots de negativa konsekvenserna för möjligheterna till livsmedelsproduktion som uppstår vid planens genomförande. Planförslaget möjliggör nya arbetsplatser men skapar även förutsättningar att behålla arbetskraften i kommunen och är även viktig för utvecklingen av företag med nationellt intresse.

Vatten

Strandskydd

En ansökan om att upphäva strandskyddet för dagvattendammen är inskickad till länsstyrelsen Örebro län.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

I dagvattenutredningen (se bilaga) framgår att föreslagen framtida markanvändning inom planområdet kommer leda till ett ökat dagvattenflöde och ökat föroreningsinnehåll. Efter exploatering av planområdet ökar föroreningsmängderna och halterna från planområdet. Genom att rena dagvatten i en dagvattendamm, minskar dock föroreningshalter och mängderna, vilket är positivt för recipienten. Ytterligare rening förväntas även ske på vägen till Täljeån.

Enligt dagvattenutredningen påverkas varken den ekologiska eller kemiska statusen nedströms i Täljeån av dagvattenutsläppet från planområdet och utsläppen bedöms inte försvåra att uppnå beslutade miljö kvalitetsnormer i framtiden. Beräknad haltskillnad av näringsämnen, SFÅ och prioriterade ämnen i recipienten Täljeån nedströms planområdet för de olika scenariona blir minimal. Beräkningarna visar att inga gränsvärden överskrids nedströms utsläppsområdet. Beräkningarna är gjorda utifrån en årlig tillförsel av ämnen från planområdet och ett årligt flöde i recipienten.

Planens genomförande bedöms därmed inte försämra möjligheten att uppfylla gällande miljö kvalitetsnormer för Täljeån om föreslagen utformning av dagvattenlösning och reningsanordning tillämpas och dess funktion regelbundet kontrolleras. Detaljplaneförslaget bedöms inte heller leda till någon ökad översvämningsrisk. Bedömningen är att det sammantaget blir försumbara till positiva konsekvenser för miljöaspekten. För utförlig redogörelse se dagvattenutredning.

Dagvatten

Dagvattenutredningen visar att områdets dagvatten kan hanteras genom att anlägga en damm i planområdets sydöstra del (se bilaga). Planförslaget har med en bestämmelse om att dagvattenfördröjning ska anordnas med en total volym av minst 2330 kubikmeter per hektar hårdgjord yta (**n₁**) för att säkerställa att fördröjning och rening sker. Dagvattenhanteringen kommer att ske på kvartersmark och området kommer inte att omfattas av verksamhetsområde för dagvatten. I dagvattenutredningen rekommenderas att dagvattendammens utflöde begränsas så att den permanenta dammvolymen får ett dämt och mindre utlopp. Detta gör att dammen får en längre tömningstid. Ett större utflöde tillåts vid större regn. Genom detta begränsade utflöde bedöms inte ett genomförande av planen medföra något ökat flöde till Täljeån. En planbestämmelse om markreservat för gemensamhetsanläggningar avseende dagvattenhantering (**g₁**) föreslås dels på den befintliga dammen och på den östra delen av planområdet.

Markavvattningsföretag

Då Brotorpsbäcken, som föreslås flyttas i planförslaget, ingår i ett markavvattningsföretag krävs ansökan om omprövning, nedläggning eller utrivning. Även den nya dagvattendammen är tänkt att placeras inom markavvattningsföretaget. I och med att Brotorpsbäcken klassas som en vattenanläggning, kan det komma att krävas ett tillstånd eller en anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken.

Översvämning

Den översvämningsutredning som är framtagen visar att det inte finns någon problematik med översvämning på de tilltänkta exploateringsytorna.

Bebyggelse

Stadsbild, gestaltning och byggnadskultur

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra flygplatsanknutna verksamheter för t.ex. logistik, service, reparation samt uppställningsytor för flygplan med direktkontakt till flygplatsens landningsbana. Detaljplanen kommer även möjliggöra kontors- och lagerbyggnader.

Planförslaget kan komma att medföra omgivningspåverkan genom att detaljplanen möjliggör stora hårdgjorda ytor samt hangarer för t.ex. omlastning och förvaring av gods men även för uppställning av flygplan. Största tillåtna byggnadsarea är 50% av fastighetens arean inom egenskapsområdena (e₁) i planområdets östra del. I området västra del är byggrätten definierad och därför bedöms inte en exploateringsgrad vara nödvändig.

Detaljplanen möjliggör att byggnader kan uppföras med en nockhöjd på som högst 30 meter. I planområdets östra del föreslås nockhöjden begränsas till 25 meter. Höjdbestämmelserna är reglerade utifrån slutsatser i landskapsanalysen men även utifrån flygplatsens hinderbegränsande ytor.

Ett område på 140 meter från landningsbanans centrum ska vara helt fri från hinder, därefter är det ett sluttande plan som stiger enligt formeln: Längd från banans centrum = 140 meter + byggnadens höjd i meter * 7. Detta innebär att en byggnadshöjd på t.ex. 20 meter kräver ett avstånd från landningsbanans centrum på 280 meter (140+20*7=280). Detta förhållningssätt är reglerat enligt *Certification Specifications and Guidance Material for Aerodromes Design CS-ADR-DSN, Annex to EDD 2017-021-R - CS-ADR-DSN Issue 4_0*, utgiven av European Aviation Safety Agency.

Utformning av tillkommande bebyggelse bevakas i bygglovsprocessen.

Flyghinderanalys

En flyghinderanalys (bilaga) har tagits fram av Luftfartsverket avseende Örebro flygplats med dess luftrum, in- och utflygningsprocedurer, CNS-utrustning samt hinderbegränsande områden. Luftfartsverket har som sakägare av CNS-utrustning inget att invända mot planerad etablering. Analysen visar att det inte heller finns några hinder för etableringarna i övrigt.

Markanvändning

Inom planområdet föreslås markanvändningen verksamheter (Z). Användningen är bred och innehåller olika typer av ytkrävande verksamheter som kan vara kopplade till flygtrafik. Inom planområdet kan lokaler för t.ex. serviceverksamheter, tillverkning, lager, kontor och verkstäder uppföras som har begränsad omgivningspåverkan. Detta innebär att det inom planområdet är tillåtet med verksamheter som i begränsad utsträckning avger lukt, buller, ljusstörningar eller andra liknande störningar.

Detaljplanen medger även markanvändningen flygtrafik (**F**). Användningen är bred och är avsedd för de byggnader och anläggningar som behövs för att en flygverksamhet ska fungera. Det kan till exempel vara flygfält, banor, flygledartorn, helikopterplattor, terminaler och hangarer, men också busshållplatser och parkeringar som finns i anslutning till och som behövs för flygplatsen. Användningen medger även kontorsändamål som är kopplade till flygverksamheten eller till flygplatsen. Tekniska anläggningar som flygfyrar och liknande som har samband med flygverksamheten ingår i användningen när de är lokaliserade inom eller i anslutning till flygplatserna.

Vidare föreslås markvändningen Tekniska anläggningar (**E**). Användningen innefattar flera olika typer av tekniska anläggningar som exempelvis produktion, distribution, omvandling eller hantering av elektricitet, tele-, TV- och radiosignaler samt digital datatrafik.

Friytor

Enligt planbestämmelsen (**b**₁) får 80% av fastighetsarean inom egenskapsområde vara hårdgjord medan resterande yta ska utgöras av grönyta eller annan genomsläpplig yta. Grönytan kan användas som t.ex. friyta för de som arbetar och vistas inom området, för djur- och naturlivet och som översilningsytor för dagvattenhantering. Bestämmelsen gäller i planområdets östra del.

Kulturmiljö

Fornlämningar

För att minska påverkan på närliggande bostäder och landskapsbild har en del av trädallén och stenmurar undantagits från planområdet för att kunna bevaras i detta skede vilket delvis omfattas av det utpekade området i den arkeologiska utredningen som eventuellt ska undersökas vidare.

Gator och trafik

Planområdet kan anslutas via den enskilda vägen och flygplatsens befintliga in- och utfarter. En planbestämmelse införs om markreservat för gemensamhetsanläggningar avseende väg och infart (**g**₂).

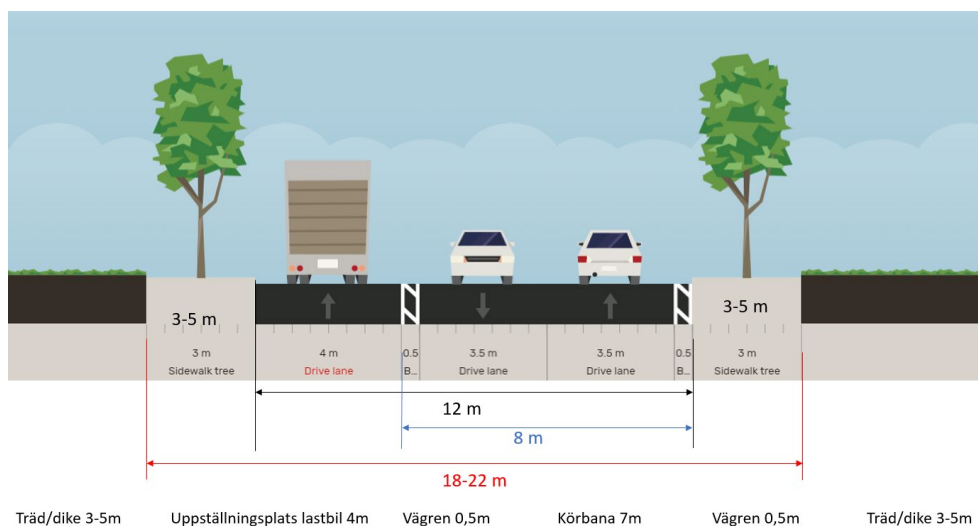
För den delen av planområdet som ligger öster om den enskilda vägen föreslås anslutning ske vid denna. Den enskilda vägen behöver byggas om och utformas med karaktären av en industrigata. Gatan utformas för en högsta tillåtna hastighet på 50 km/h med körbanebredd på ca 6,5 meter. Diken bör finnas på minst en sida, se figur nedan. Ytan som avsatts i detaljplanen är totalt 25 meter bred.



Förslag på gatusektion och utformning av den ombyggda vägen. Minst en av sidorna bör utformas med dike som kan hantera dagvatten.

I anslutning till den befintliga grusvägen föreslås en vändplan som dimensioneras så att en lastbil med släpvagn kan vända på denna vilket innebär en radie på 12,5 meter.

Enligt befintliga verksamhetsutövare i området finns det önskemål att möjliggöra uppställningsplats för lastbilar, som är fyra meter bred och lång nog för att rymma sju lastbilar, se figur nedan.



Förslag på ny väg söderut med uppställningsyta för lastbilar.

Inom planområdets östra del kan det även komma att byggas kvartersgator vid behov. Nedan visas två förslag hur dessa skulle kunna utformas beroende på hur många verksamhetstomter som möjliggörs:



Skiss på olika utformningar av kvartersgator och kvarter

Parkering

Parkering till de olika verksamheterna ska ske inom den egna fastigheten och ska beräknas med hjälp av aktuell parkeringsnorm för Örebro kommun. Det slutgiltiga parkeringsbehovet fastställs i bygglovsprocessen.

Störningar och risker

Buller och störningsskydd

Örebro flygplats har ett tillstånd från mark- och miljödomstolen för deras verksamhet. Tillståndet ger flygplatsen rätt att t.ex. bedriva verksamhet som genererar ett visst buller. Detta innebär att det inte går att ställa krav på att verksamheten ska bullra mindre än vad de har rätt att göra och detaljplanen har därför inte någon bestämmelse som reglerar buller.

Belysning

Detaljplanen medger en större yta för verksamheter och större delen av planområdet kan därför komma att belysas för att förstärka utformningen av stråk och platser. Det är av största betydelse att belysningen är jämn och med god färgåtervinning som inte bländar och påverkar omgivningen negativt. Planområdet ligger i direkt anslutning till Örebro flygplats och det är därför särskilt viktigt att belysningen inte är bländande och stör flygtrafiken.

Teknisk försörjning

Tekniska anläggningar

Detaljplanen har en generell bestämmelse som innebär att tekniska anläggningar (**E**) som behövs för detaljplanens genomförande får uppföras på kvartersmark. Exempel på byggnader kopplade till denna användning kan t.ex. vara nätstationer, sprinklerbassänger, kylanläggningar och pumpstationer. Ytan som generellt behövs för nätstationer och transformatorstationer är mellan 6x6

och 10x10 meter.

Vatten och avlopp

Vatten- och spillvattenledningar finns framdraget i Flygfältsvägen väg 571 och en bit in på den enskilda vägen. Hela planområdet ska anslutas till det kommunala vatten- och spillvattennätet. Kommunen ska vara huvudman för ledningarna fram till de avstyckade fastighetsgränserna.

Dagvatten

Dagvattnet kommer att hanteras på kvartersmark och kommer inte ingå i det kommunala verksamhetsområdet för dagvatten. En dagvattendamm föreslås anläggas i planområdets sydöstra del. Plankartan innefattar en bestämmelse om att dagvattenfördröjning ska anordnas med en total volym av minst 2330 kubikmeter per hektar hårdgjord yta (**n₁**).

I syfte att förbättra förutsättningarna för lokalt omhändertagande av dagvatten och motverka risken för översvämningar får endast 80 % av fastighetsytan hårdgöras (**b₁**). Med hårdgjord yta menas en yta som inte släpper igenom vatten, t ex bebyggda ytor och asfalterade ytor. För att minska andelen hårdgjord yta och förbättra genomsläppligheten kan asfaltsytor exempelvis ersättas med grus, gräsarmering eller plattor. Plattsättning kan likställas med en hårdgjord yta om plattorna är mycket stora och/eller anläggs på sådant sätt att dagvatten har svårt att tränga ner i marken mellan plattorna.

Marklov krävs för markåtgärder som kan försämra markens genomsläpplighet, om markåtgärden innebär att den totala andelen hårdgjord yta kommer att överstiga den högst tillåtna. Detta regleras genom administrativ bestämmelse på plankartan (**a₁**).

Markavvattningsföretag

Diket i planområdets östra del föreslås ledas om. Det förutsätter att dikningsföretaget omprövas.

Brandvatten

Brandvattenförsörjningen i området ska anpassas till gällande riktlinjer. Om brandvattenkravet överstiger kommunens leveransåtagande ska fastighetsägaren/byggherren vidta åtgärder för att tillgodose fastigheten med erforderlig mängd brandvatten via t.ex. brandvattenreservoarer.

Avfall

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

GENOMFÖRANDE

Organisatoriska frågor

Organisation

Planen upprättas av Örebro Stadsbyggnad som också författar genomförandebeskrivningen. Lantmäterimyndigheten prövar och beslutar om förändringar i fastighetsindelningen och bildande av gemensamhetsanläggning efter ansökan från ägare till berörda fastigheter. Det tekniska genomförandet av allmänna anläggningar ombesörjes av kommunen genom Tekniska förvaltningen.

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

Tidplan

Arbetet inriktar sig på att detaljplanen vinner laga kraft under 2022.

Genomförandetid

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

Huvudmannaskap

I området finns ingen allmänplats. Vägar i området driftas av Trafikverket, och gemensamhetsanläggningar.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter och rättigheter

Fastigheter och rättigheter inom planområdet anges i fastighetförteckningen.

Fastighetsrättsliga åtgärder

Detaljplanen medför att fastighetsbildning och andra fastighetsrättsliga åtgärder genomförs genom lantmäteriförrättning. Följande fastigheter och rättigheter inom planområdet påverkas av fastighetsrättsliga åtgärder:

Fastighet	Ägare/Rättighetsinnehavare	Åtgärd
Råberga 5:8	Örebro kommun	Styckas av inför försäljning. Del fastighetsregleras till tomträtt Råberga 5:10.

Råberga 5:10	Lagfaren ägare Örebro kommun. Tomträttsinnehavare Örebro Läns Flygplats Ab	Marken kvarstår som tomträtt och utökas genom fastighetsreglering med del av Råberga 5:8.
Råberga GA:1	Deläggande fastigheter	Gemensamhetsanläggningen omprövas i samband med genomförandet och utbyggnad av väg.
Brotorpsbäck	Råberga Täby dikningsföretag	Om dike eller båtnadsområdets villkor ändras på grund av framtida exploatering ska en ansökan om omprövning av dikningsföretaget göras.

Bildandet av gemensamhetsanläggningar för gator eller andra anläggningar på kvartersmark bildas vid behov.

Del av fastigheten Råberga 5:8 är i dag utarrenderat genom jordbruksarrende. Arrendeavtalet kommer att upphöra under genomförandetiden för detaljplanen genom uppsägning av avtal eller genom att marken återtas av kommunen på det sätt som framgår av punkt 15. i arrendeavtalet.

Tekniska frågor

Tekniska undersökningar

En dagvattenutredning och en arkeologisk utredning är genomförd under planläggningen.

Den som köper mark av kommunen ansvarar för geoteknisk samt övriga tekniska undersökningar på kvartersmarken.

Tekniska anläggningar

- Den befintliga grusvägen som ligger inom egenskapsområdet g2 i plankartan ska byggas om till industrigata och avslutas med en vändplan. Se avsnitt Gata och Trafik ovan.
- Egenskapsområdet för gata har en bredd att möjliggöra för Drive Lane/uppställningsyta för lastbilar vid behov, bekostas och genomförs av gemensamhetsanläggningen.
- Ledningar i gata.
- Dagvattendam för hantering av dagvatten, förslag på placering i sydvästra hörnet enligt dagvattenutredning. Ett tillstånd eller en anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken kan komma att behövas i och med markavttningsföretaget inom planområdet.
- Gemensamhetsanläggning för väg och dagvattendam/ledningar inrättas vid behov.

Ekonomiska frågor

Ekonomiska konsekvenser

- För exploatören

Exploatören bekostar erforderliga anläggningar inom kvartersmark.
Exploatören iordningsställer kvartersmarken för byggnation och bekostar anläggningsavgift för VA, geotekniska undersökningar m.m.

- För kommunen

Kommunen upprättar och handlägger detaljplanen.-

Planen medför ingen driftkostnad av allmänplats.

Kommunens kostnader har beräknats till ca 13 900 kr och fördelar sig enligt tabellen.

UTGIFTER	tkr
Mark	1 000
Förberedande arbeten	750
Planläggning	1 250
Fastighetsbildning	200
Gata	7 000
VA, dagvattendamma (GA).	2 000
Omprövning av dikningsföretag/flytt	500
Administration	200
Övriga kostnader/oförutsett	1 000
Summa utgifter	13 900
INTÄKTER	
Köpeskillingar ca (85 000m ² x225kr)	19 125
Summa intäkter	19 125
NETTO	5 225

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Planavtal

Kostnaden för detaljplanens framtagande är reglerad mellan berörda parter.
Ingen planavgift tas ut vid bygglov.

UNDERSÖKNING AV BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

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

Planen bedöms ej medföra BMP

Förslaget till detaljplan bedöms inte medföra en betydande miljöpåverkan i den mening som avses i miljöbalken.

Förslaget följer kommunens översiktsplan och bedöms inte påverka de befintliga riksintressena för flyg och statens totalförsvär. Planförslaget innebär en ökad trafik på länsväg 571 som är ett riksintresse för väg men bedöms inte påverka riksintresset på något betydande sätt.

Inom planområdet finns ett flertal biotoper (åkerholme, diken, stenmurar) som omfattas av det generella biotopskyddet. Dessa kommer med största sannolikhet behövas tas bort i samband med exploateringen. Förändringen bedöms dock sammantaget som acceptabel då det endast är ett mindre område som berörs. Planområdet har även minskats från den ursprungliga utbredningen för att kunna bibehålla befintliga alléer och stenmurar.

Planförslaget innebär att jordbruksmark kommer att tas i anspråk. Föreslagen markanvändning bedöms vara ett väsentligt allmänt intresse. Inanspråktagandet av området medför inte någon fragmentering eller att jordbruksmarken delas upp i mindre ytor så att brukning samt åtkomst försvåras till restområden och intilliggande jordbruksmark. Planförslaget som helhet bedöms inte bidra till en olämplig ägosplittring. Med utgångspunkt från dessa förutsättningar vad beträffar tillgången på jämförbara realistiska alternativ till lokalisering av planförslagets verksamhetssammansättning görs bedömningen att inga andra godtagbara platser finns med dessa förutsättningar i Örebro kommun.

Beslut om betydande miljöpåverkan är taget på delegation för Byggnadsnämnden 2021-12-13.

KONSEKVENSER

Förslaget till detaljplan har stöd i den kommunala översiktsplanen.

Planområdet tas i anspråk för ny storskalig verksamhet på en plats som till stora delar utgörs av skog-, natur- och jordbruksmark och som sedan tidigare inte är exploaterad.

Höjden och omfattning på tillkommande bebyggelse är analyserat genom en landskapsanalys och planområdet har bedömts som tåligt för större förändringar.

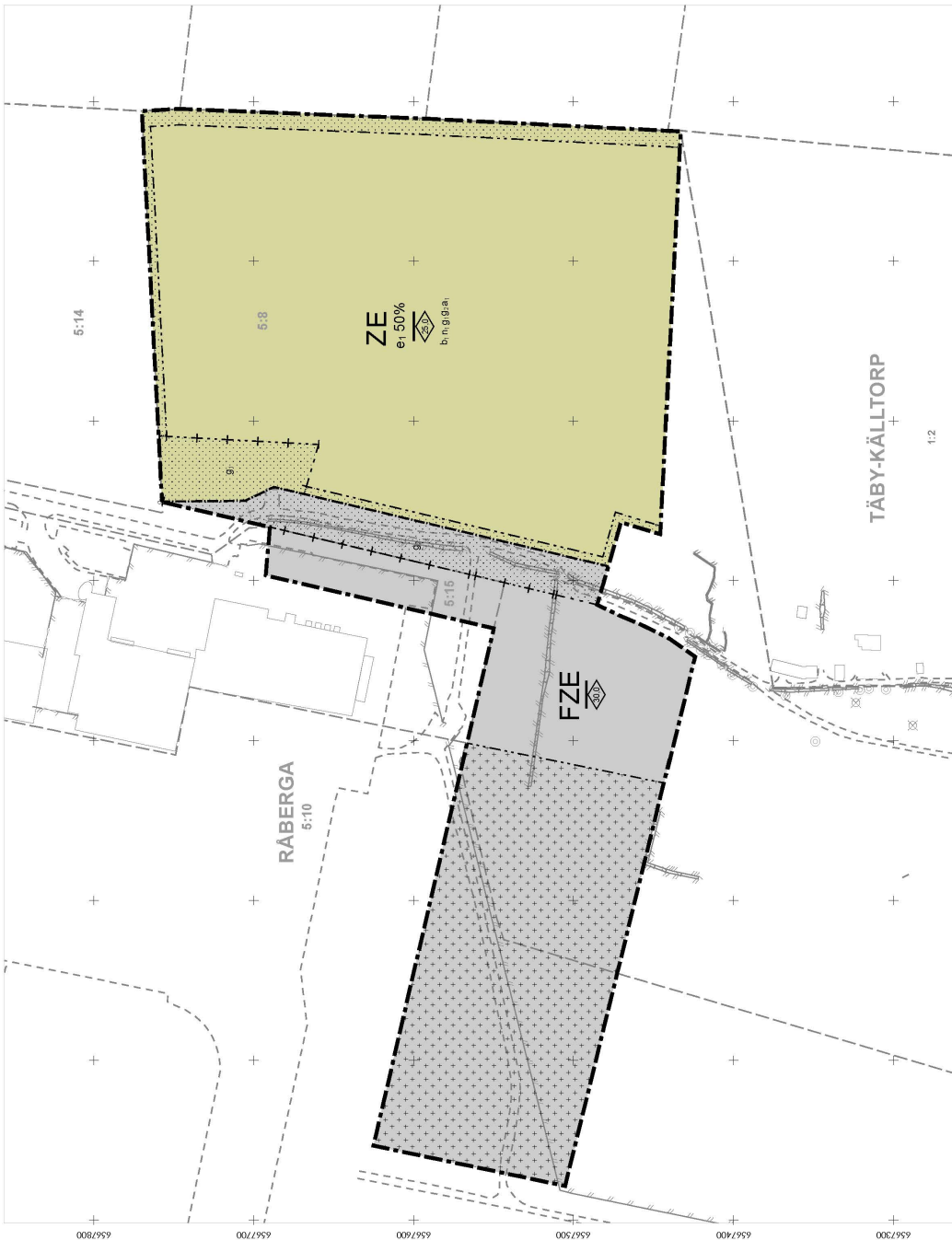
Planförslaget innebär att Örebro kommun kan erbjuda mark till företag som har behov av direktanslutning till flygplatsen. Möjligheten till utbyggnad och även etablering av nya verksamheter i direkt anslutning till denna är en viktig del i att förstärka näringslivet i hela Örebroregionen.

MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Detaljplanen är framtagen av planarkitekt Johanna Thuresson, planeringsarkitekt Philip Cedergren, exploateringsingenjör Malin Davidsson, kommunekolog Erik Göthlin, antikvarie Erica Ek samt trafikingenjör Hanna Malm.

Hanna Bäckgren
Enhetschef Detaljplan

Johanna Thuresson
Planarkitekt



Detailplan för del av fastigheten Råberga 5:8 m.f.

Örebro flygplats, Örebro kommun



SAMRÅDSHANDLING
Standardförfarande
Upprättad: 2021-12-08

Planbestämmelser

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar.
Endast angiven användning och utformning är tillåten.
Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.

Gränsbeteckningar

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

Användning av mark och vatten

- Kvartersmark**
- FZE** Flygtrafik, Vetsamhället, Tekniska anläggningar, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
- ZE** Vetsamhället, Tekniska anläggningar, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Omfattning

Största byggnadsarea är angivet värde i % av fastighetsarean inom egenskapsområdet, PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

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

Marken får inte förses med byggnad, PBL 4 kap. 11 § 1 st 1 p.

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

Utförande

b₁ Endast 80,0 % av fastighetsarean får härdgöras, PBL 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Mark

n₁ Dagvattenfördröjning med en total volym av minst 2330 kubikmeter per hektar härdgjord yta ska anordnas, PBL 4 kap. 10 §

Administrativa bestämmelser

Genomförandefrist

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

Markreservat för gemensamhetsanläggningar

- g₁ Markreservat för gemensamhetsanläggning för dagvattenhantering, Kvartersmark, PBL 4 kap. 18 § 1 st 1
- g₂ Markreservat för gemensamhetsanläggning för väg och infart, Kvartersmark, PBL 4 kap. 18 § 1 st 1

Andrad lovplikt

- a₁ Marklov krävs för markåtgärder som kan försämra markens genomsläpplighet, en markåtgärden innebär att den totala ytan i marken härdgörs yta kommer att övergå den lagstiftarna, Kvartersmark, PBL 4 kap. 15 § 1 st 3 p.

Grundkartan är upprättad av Stadsbyggnad, Örebro kommun.
Koordinatsystem i plan: SWEREF99 15 00
Höjdsystem: RH 2000

GRUNDKARTEBETECKNINGAR

- Byggnad
- Takgräns
- Gränspunktgräns
- Vägggräns
- Staket eller mur
- Staket
- Sten
- Höjdskrivning
- Trod
- Betyringsstolpe
- Blådd
- Järnväg
- Stationsperr, ökar
- Markskilje
- Byggnad
- Kyrka
- Planerings byggnad
- Fotlängthumner
- NEGAJ
- Isgräns
- Gatunamn
- Koordinatsystem

0 50 100 Meter
Skala 1:2 000 (A2L)
Skala 1:4 000 (A4L)

Samrådsträff: 2021-12-21 till 2022-02-18
Gränskningsfrid: 0000-00-00 till 0000-00-00
Anlagen av BN: 0000-00-00
Laga kraft: 0000-00-00

