

**SAMRÅDSHANDLING**

## Planbeskrivning

### Detaljplan för fastigheten Bensinmotorn 1

Samrådstitid: 21 december 2021 – 18 februari 2022

#### Utökat planförfarande

Niklas Gustafsson  
niklas.gustafsson@orebro.se



## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>VAD ÄR EN DETALJPLAN? .....</b>	<b>4</b>
<b>HANDLINGAR.....</b>	<b>5</b>
<b>PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG.....</b>	<b>5</b>
<b>LÄGE.....</b>	<b>5</b>
<b>TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN .....</b>	<b>6</b>
Riksintressen .....	6
Översiktliga planer .....	6
Trafikprogram.....	9
Grönstrategi .....	10
Program för hållbar utveckling .....	10
Detaljplaner .....	11
<b>FÖRUTSÄTTNINGAR.....</b>	<b>12</b>
Markägoförhållanden .....	12
Mark .....	12
Natur .....	12
Vatten.....	13
Bebyggelse .....	14
Gator och trafik .....	15
Störningar och risker.....	17
Teknisk försörjning.....	18
<b>PLANFÖRSLAG OCH FÖRÄNDRINGAR .....</b>	<b>19</b>
Bebyggelse .....	19
Gator och trafik .....	23
Mark .....	25
Natur .....	25
Vatten.....	26
Störningar och risker.....	26
Teknisk försörjning.....	29
<b>GENOMFÖRANDE .....</b>	<b>30</b>
Organisatoriska frågor .....	30
Fastighetsrättsliga frågor .....	30
Tekniska frågor .....	31
Ekonomiska frågor .....	31
<b>ADMINISTRATIVA FRÅGOR .....</b>	<b>32</b>
<b>UNDERSÖKNING AV BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN .....</b>	<b>32</b>
<b>KONSEKVENSER.....</b>	<b>33</b>
<b>MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER .....</b>	<b>33</b>

## VAD ÄR EN DETALJPLAN?

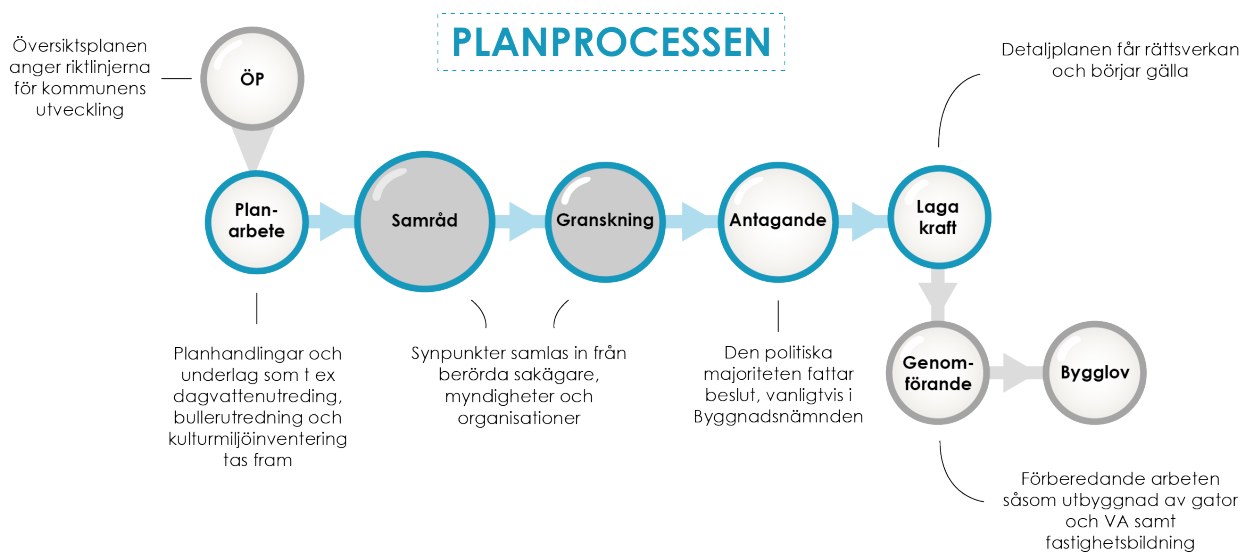
En detaljplan regleras av Plan- och bygglagen (PBL) och omfattar oftast ett större kvarter eller några fastigheter. Detaljplanen är ett juridiskt bindande dokument som syftar till att göra avvägningar mellan olika intressen och ta ställning till hur ett område ska användas. Detaljplanen kan till exempel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

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

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

## Detaljplanprocessen - Standardförfarande

Plan- och bygglagen PBL (2010:900)



## Planbeskrivning

### Detaljplan för fastigheten Bensinmotorn 1 m.fl.

Den här detaljplanen genomförs med utökat planförfarande.

Utökat planförfarande används när en föreslagen detaljplan har ett allmänt intresse, kan komma att medföra miljöpåverkan eller strider mot den kommunala översiktsplanen. Denna detaljplan genomförs med utökat förfarande eftersom den bedöms vara av allmänt intresse.

#### HANDLINGAR

Planhandlingen omfattar:

- plankarta i skala 1:1 000 med planbestämmelser
- denna planbeskrivning med illustrationer
- samrådsredogörelse (*efter samråd*)
- granskningsutlåtande (*efter granskning*)
- fastighetsförteckning \*
- undersökning om betydande miljöpåverkan
- eventuella utredningar
  - bilaga 1 – miljöteknisk markundersökning
  - bilaga 2 – översiktlig kostnadsbedömning sanering
  - bilaga 3 – geoteknisk utredning
  - bilaga 4 – trädinventering
  - bilaga 5 – skuggstudie
  - bilaga 6 – bullerutredning

\*Fastighetsförteckning lämnas ut av kommunen vid begäran.

#### PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanen syftar till att möjliggöra för ny bebyggelse av hög arkitektonisk kvalitet på fastigheten Bensinmotorn 1 i centrala Örebro till en högsta höjd motsvarande 16 våning och för användning som bostäder, kontor, vård, centrumändamål och parkeringshus. Detaljplanen syftar vidare till att anpassa närliggande allmän plats utifrån de behov som uppstår på grund av den markanvändning som föreslås i detaljplanen.

#### LÄGE

Planområdet omfattar fastigheten Bensinmotorn 1, belägen vid området Österplan i centrala Örebro. Fastigheten har en storlek på 3707 m<sup>2</sup> enligt fastighetsregistret. Planområdet avgränsas till öster av Rudbecksgatan, i norr och väster av Restalundsvägen och Målgatan samt till söder av fastighetsgräns mot allmän plats som i sin tur gränsar mot ett industrispår.



Kartbild över planområdets läge. Planområdet är markerat med streckad vit linje.

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

### Riksintressen

Planområdet och dess närområde omfattas inte av några riksintressen. Ett område utpekad som riksintresse för kulturmiljövården för centrala Örebro återfinns ca 200 meter nordväst om planområdet.

### Översiktliga planer

#### *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.

Bensinmotorn 1 ingår i ett generellt utvecklingsområde som innefattar Österplan, Cv-området och Pappersbruket där översiktsplanen pekar ut en önskad utveckling från en användning som i huvudsak präglas av industri och verksamheter till en ny del av innerstaden med ett större inslag av bostäder. Österplan är i översiktsplanen utpekad som en kommunal kärna där arbetsplatser, mötesplatser och kommersiell- och offentlig service bör utvecklas och koncentreras.

För Bensinmotorn 1 specifikt anger översiktsplanen en utveckling som tät blandstad med bostäder och arbetsplatser i enlighet med framtaget utvecklingsförslag för Österplan. Rudbecksgatan är i översiktsplanen utpekad som en del av stadens huvudnät för bil, kollektiv- och gc-trafik. Restalundsvägen med dess koppling via Målgatan och över industrispåret till Sidvallsgatan är utpekad som en del i huvudnätet för cykeltrafik.

Översiktsplanen innehåller vidare följande generella ställningstaganden kring förtätning i innerstaden:

- Staden kan förtätas genom kompletteringsbebyggelse som inte är markerade i kartan som utvecklings- eller omvandlingsområde. Möjligheten till kompletteringsbebyggelse bedöms från fall till fall. Hänsyn till starka allmänna intressen som anges i översiktsplanen, som tillgång till friytor och grönstruktur, utgör viktiga bedömningskriterier.
- När staden kompletteras med ny bebyggelse ska det ske med hänsyn till platsspecifika förutsättningar, kulturmiljövärden, befintliga stadskaraktärer och stadskvaliteter.
- Bebyggelsens täthet, höjdskala och gestaltning ska dels anpassas till läget i staden och dess helhet, dels förhålla sig till bebyggelsemiljöer och landskapselement som finns på eller intill platsen.
- Enstaka högre hus kan uppföras för att tydliggöra strategiska platser som stadsdelscentra och andra viktiga mål- och mötespunkter. Ineffektivt nyttjade ytor exempelvis längs huvudgator och infarter kan bebyggas för att förtäta.

#### *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.

Strategin innefattar en kategorisering av stadens olika delar i stadsdelstyper med en beskrivning av värden och ställningstaganden rörande utveckling för respektive del. Området runt Österplan ingår i stadsdelstypen ”Områden under långsam omvandling till stad”. Strategin beskriver att dessa områden ligger nära Örebros innerstad men de har en struktur och lokalisering som gör att de ändå upplevs som perifera och bidrar till att isolera omkringliggande stadsdelar från varandra. De inrymmer ytkrävande verksamheter och karakteriseras av stora, ibland kvartersstora anläggningar och byggnader för hantverk, industri och handel. Områdena karakteriseras av storskalighet i kvarter, gator och byggnader med få inslag av gröna miljöer. Kännetecknande för flera av dessa områden är också att de innehåller äldre industribebyggelse med en stark karaktär och ofta stora arkitektoniska kvaliteter.

Strategin beskriver att dessa områden bör vävas ihop med staden och omvandlas till innerstadskaraktär med en högre täthet, större inslag av grönstruktur och ges en infrastruktur som är mer anpassade för gång- och cykel samt kollektivtrafik. Ny bebyggelse i dessa områden kan hanteras utifrån ett friare förhållningssätt till skala, form och arkitektoniskt uttryck än i andra delar av staden och det finns förutsättningar för en högre höjdskala än i de befintliga delarna av innerstaden. Det innebär tätare stadsmiljöer i öppen eller slutna kvartersstruktur med varierade våningshöjder och med inslag av platsbildningar sammankopplade med rörelsestråk. Skalan blir en viktig faktor för att skapa en varierad miljö. Samtidigt är det viktigt att hänsyn tas till den karaktär och de kulturhistoriska värden som kan finnas hos den äldre industribebyggelsen. Områden kan rymma en större spännvidd mellan stora och små byggnader och platser, och en utveckling av stadsdelen kan resultera i en stor variation i innehållet.

Strategin för arkitektur och byggande innefattar ett antal generella ställningstaganden om var i staden som en högre bebyggelseskala kan vara lämplig. Strategin beskriver att en höjdskala på ca 6-10 våningar kan vara möjlig längs större trafikrum som Södra infarten, Östra Bangatan och Rudbecksgatan för att förstärka stråkens betydelse i staden och bidra till ett rikare stadsliv genom att fler människor bor, arbetar och rör sig längs gatorna. Strategin beskriver vidare att en högre hus kan fungera som landmärken som markerar viktiga funktioner eller platser som Resecentrum, Södra station, Universitetet och Conventum. Vid en högre skala ska högre krav ställas på den arkitektonisk kvalitet på grund av den symboliska funktion som högre hus ofta spelar i stadsrummet. Vid prövning av höjdskatan i Örebros centrala delar ska skalförändringar ske med försiktighet för att behålla stadens karaktär och tydlighet, särskilt när förändringar sker inom den centrala kvarterstaden.

#### *Planprogram och utvecklingsförslag*

Ett utvecklingsförslag för Österport togs 2015 fram av konsultföretaget Mandaworks som underlag för utveckling och planläggning av Österplan. Utvecklingsförslaget föreslår en utveckling med en tät kvartersstad runt en central stadsdelspark med en bebyggelseskala som trappar upp mot Rudbecksgatan. Utvecklingsförslaget är delvis genomfört genom detaljplan 1880-P932 för del av kv Gasklockan.





*Visionsbild från utvecklingsförslag för Österport från 2015, framtagen av konsultföretaget Mandaworks. Föreslagen bebyggelse på Bensinmotorn 1 markerat i rött.*

### Trafikprogram

Örebro kommuns trafikprogram från 2014 innehåller mål och utgångspunkter för trafiken i staden. Trafikprogrammet anger att kommunens trafikplanering ska ha fokus på stadsplaneringen, sätta trafikanten och människor i fokus, prioritera utrymmessnåla trafikslag, bidra till en attraktiv kommun och stadskärna och utgå ifrån en hållbar utveckling. Trafikprogrammet anger att kommunens trafikplanering ska vara viljestyrd istället för att endast utgå ifrån prognoser och bygga på ett tidsperspektiv om cirka 20 år.

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

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

Stadsbyggnad håller på att ta fram ett nytt trafikprogram för att uppdatera kommunens ställningstaganden kopplat till trafikplaneringen. Tills att det är på plats så gäller det nuvarande trafikprogrammet från 2014.

### **Grönstrategi**

Grönstrategin innehåller mål, strategier och riktlinjer för utveckling av grönstrukturen i Örebro stad och kommunens mindre tätorter.

Grönstrukturen består av många olika typer av ytor: bostadsgårdar, parker och naturområden, liksom grönytor längs vägar, gröna tak med mera. Det här gröna nätverket har många ekologiska, kulturella och sociala funktioner.

Grönstrategin har fyra vägledande mål som i korthet handlar om att skapa en hållbar och attraktiv bebyggelse, med funktionella gröna mötesplatser och rekreationsområden som främjar folkhälsa och social sammanhållning.

Grönstrategin beskriver även fem övergripande strategier:

- Säkerställ en god tillgång till parker och naturområden
- Öka parkers och naturområdets sociala värden
- Utveckla de gröna stråken till ett sammanhängande nätverk
- Utgå ifrån landskapet och utveckla Örebros karaktärsdrag och gröna kulturvärden
- Utveckla stadens ekosystemtjänster

Grönstrategin innehåller även riktvärden för tillgång till parker, naturområden och lekmiljöer som ska användas i den fysiska planeringen. Riktvärdena anger både kvantitativa och kvalitativa mått, där ett exempel är att invånare bör nå en kvarterspark inom 200-300 meter från bostaden.

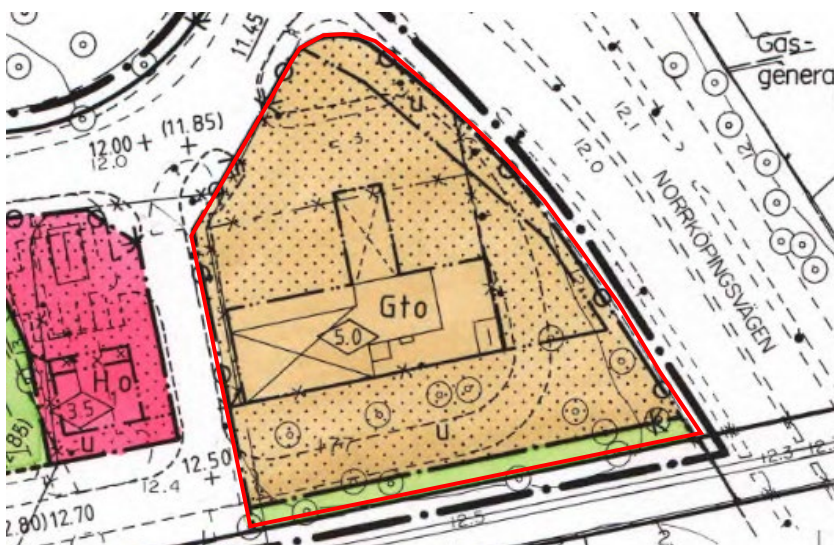
### **Program för hållbar utveckling**

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

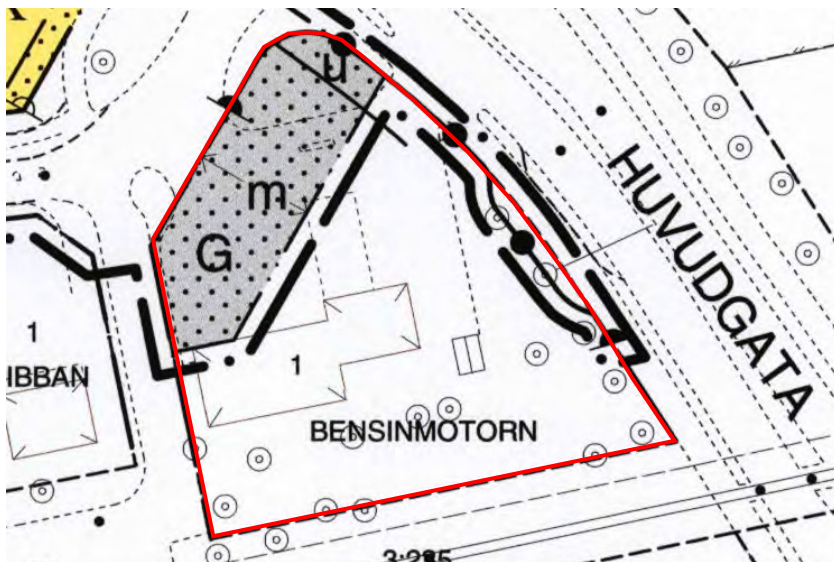
Programmet för hållbar utveckling innefattar bland annat målsättningar om att begränsa kommunens klimatpåverkan genom att minimera utsläpp och vidta kompensationsåtgärder för att uppnå ett klimatpositivt Örebro inom ett 30-årsperspektiv. Programmet innefattar även målsättningar om att minska invånarnas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

### Detaljplaner

Fastigheten Bensinmotorn 1 omfattas av två gällande detaljplaner. För större delen av fastigheten gäller detaljplan 1880K-A680, laga kraft 8 april 1983. För Bensinmotorn 1 reglerar detaljplanen användning Gt - Bensinstation. För den norra delen av fastigheten samt en mindre del mot Rudbecksgatan i öster gäller detaljplan 1880-P515, laga kraft 17 april 2008. För Bensinmotorn 1 reglerar detaljplanen användning G – Bilservice samt HUVUDGATA för del av fastigheten som ansluter till Rudbecksgatan.



Utdrag ur gällande detaljplan 1880K-A680. Föreslaget planområde är markerat med röd linje.



Utdrag ur gällande detaljplan 1880-P515 Föreslaget planområde är markerat med röd linje.

## FÖRUTSÄTTNINGAR

### Markägoförhållanden

Fastigheten Bensinmotorn 1 ägs av Örebrobostäder AB.

### Mark

#### *Geotekniska förhållanden*

Enligt SGUs kartläggning av jord- och bergarter består jordarten i området av lera, bergarten i området består av granit. En geoteknisk undersökning har utförts inom ramen för planarbetet (se bilaga 3). Undersökningen visar att marken överst utgörs av 0,5 – 1 meter fyllning bestående av sandigt grus eller sand i den norra delen av fastigheten samt mullhaltig jord och torrskorpelera i den södra delen. Fyllning och torrskorpelera underlagras av 1-2 meter lera, därunder följer 2-4 meter friktionsjord. Berggrund/block har påträffats på ett djup som varierar mellan 3,7 meter och 6,8 meter i undersökta punkter.

#### *Förorenad mark*

Fastigheten Bensinmotorn 1 har tidigare använts som bland annat drivmedelsstation och misstanke om förorening finns utifrån tidigare användning. En undersökning och sanering av fastigheten har tidigare skett i samband med avvecklingen av drivmedelsstationen. Saneringen skedde till föroreningsnivåer för mindre känslig markanvändning (MKM) där resthalter överskridande riktvärden för känslig markanvändning (KM) kvarlämnades på olika djup. I samband med detaljplanarbetet har vidare undersökning av föroreningssituationen skett med syfte att pröva lämpligheten att utveckla bostäder på platsen (se bilaga 1). Undersökningen har påträffat halter av metaller över riktvärden för KM i fyllnadsmassor inom Bensinmotorn 1 och enstaka halter av bensen, alifater och aromater över riktvärden för KM på djupare nivåer om ca 1-3,5 meters djup i lera och morän.

En sammanfattning av markundersökningens riskbedömning och detaljplanens resonemang om lämplighet utifrån denna finns under avsnittet ”Planförslag- och förändringar” och rubriken ”Förorenad mark”.

### Natur

#### *Mark och vegetation*

Planområdet består idag av en gruslagd yta som används som parkering och uppställning samt ytor bestående av vegetation och uppvuxna träd i områdets södra och östra delar. Träden som berörs av planområdet består av ett tiotal lindar samt två större popplar i planområdets östra del. Den rad av lindar som återfinns mot Rudbecksgatan bedöms utgöra en trädallé och omfattas av det generella biotopskyddet för alléer. En inventering och värdering av träden har genomförts inom ramen för planarbetet (se bilaga 4).

### *Lek och rekreation*

Närmaste parkyta för rekreation är Sidvallslunden, belägen ca 100 meter sydväst om planområdet samt Österängsparken, belägen ca 200 meter nordost om planområdet. Båda dessa parker har en storlek på ca 0,5 ha. Närmaste stadsdelspark är Stadsparken på ett avstånd av ca 600 meter.

### **Vatten**

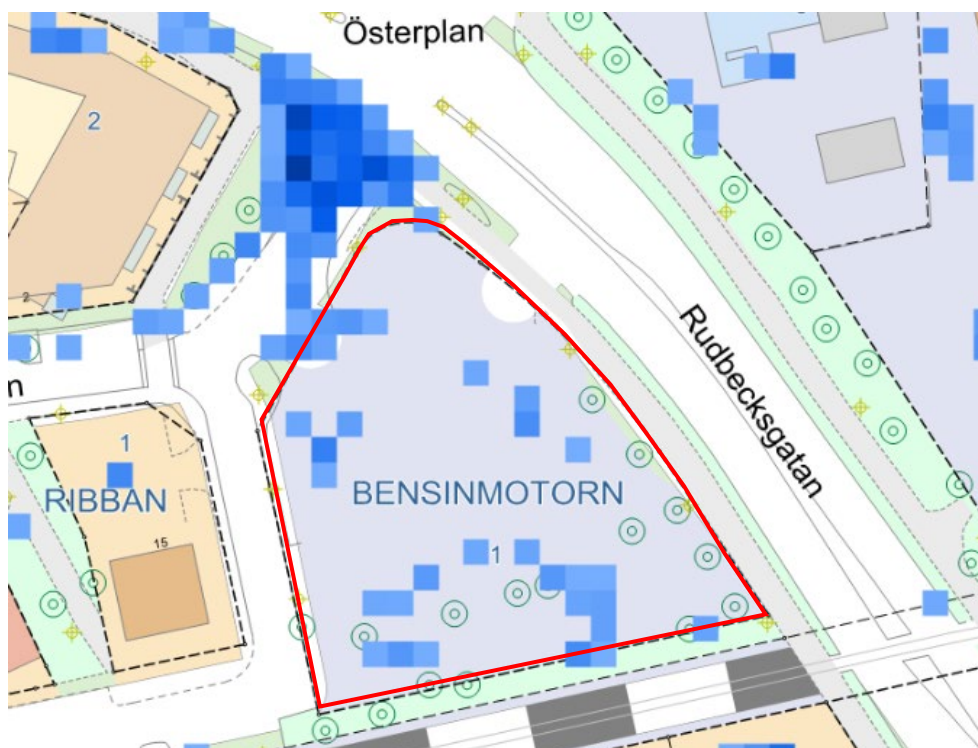
#### *Avrinningsområden, recipienter, vattenskyddsområden*

Planområdet ingår i Svartåns avrinningsområde, där vattenförekomsten avgränsas från Lindbacka till Hjälmarén. Svartån har enligt Länsstyrelsens VISS-register otillfredsstillande ekologisk status, främst på till följd av problem med övergödning och uppnår ej god kemisk status.

Planområdet ligger inte inom ett vattenskyddsområde.

#### *Dagvatten*

Enligt kommunens översiktliga skyfallskartering föreligger ingen särskild risk för översvämning av dagvatten vid ett 100-årsregn på fastigheten Bensinmotorn 1. På del av Restalundsvägen norr om Bensinmotorn 1 och vid korsningen mot Rudbecksgatan indikerar karteringen att den kan finnas risk för översvämning med ett vattendjup upp till ca 0,5 meter vid ett 100-årsregn.



*Utdrag ur kommunens skyfallskartering. Blå markering indikerar ytor som riskerar att översvämmas vid ett 100-årsregn. Mörkare färg indikerar ett större djup.*

### *Översvämningsrisk*

Enligt modellberäkning utförd av Norconsult under 2018 föreligger inte någon risk för översvämning inom planområdet från närliggande vattendrag. Modellberäkningen ger en översiktlig bild av vattennivåerna vid ett 1000-årsflöde.

Vid en beräkning av ett teoretiskt beräknat högsta flöde (S.k. BHF eller 10000-årsflöde) framgår att fastigheten Bensinmotorn 1 och omkringliggande gator skulle vara utsatta för risk för översvämning. Beräkningen visar på ett högst osannolikt scenario med en sannolikhet för inträffande på 0,01% per år och är inte grundläggande för detaljplanens lämplighetsprövning.

### *Miljö kvalitetsnormer för vatten*

En miljö kvalitetsnorm är en bestämmelse om kvaliteten i luft, vatten, mark eller miljön i övrigt. Miljö kvalitetsnormer för vatten omfattar ytvatten (sjöar, vattendrag och kustvatten) och grundvatten. Syftet med normerna är att säkra Sveriges vattenkvalitet. Planområdet ingår i Svartåns avrinningsområde, där vattenförekomsten avgränsas från Lindbacka till Hjälmarens. Svartån har enligt Länsstyrelsens VISS-register otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk status, detta beskrivs främst bero på problem med övergödning från jordbruksmark längre uppströms. Riktvärden för miljö kvalitetsnormer för vatten i vattenförekomsten överskrids därmed i dagsläget.

Resonemang om detaljplanens påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten finns under avsnittet ”Planförslag och förändringar”.

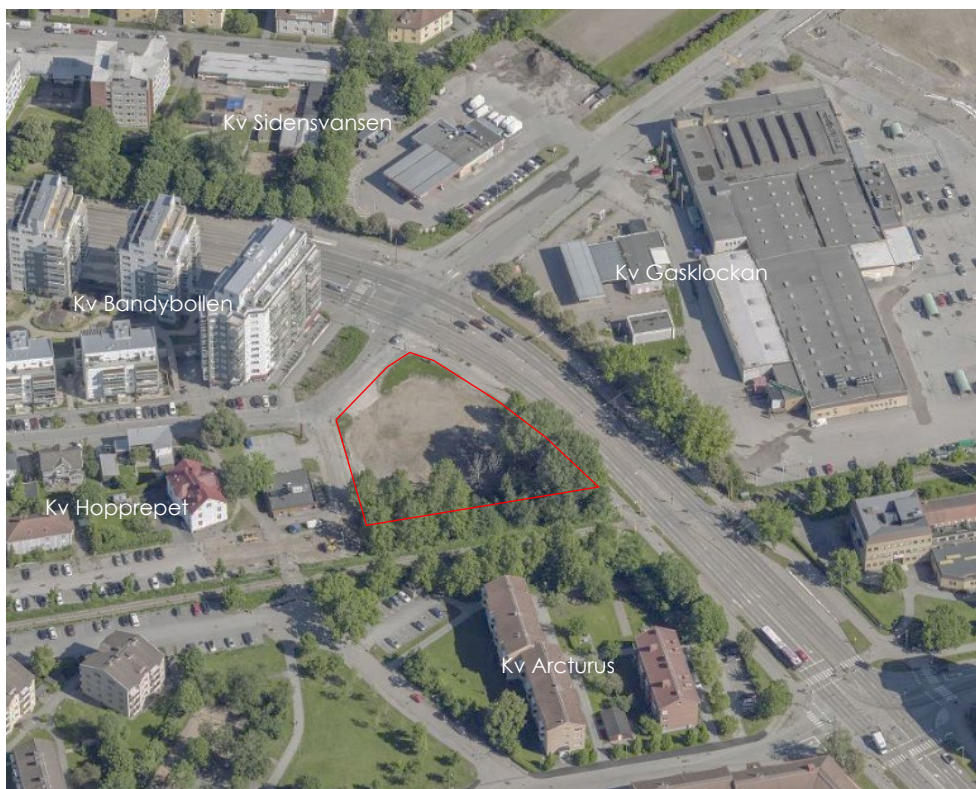
## **Bebyggelse**

### *Bebyggelse inom planområdet*

Fastigheten Bensinmotorn 1 är obebyggd och består av en grusad yta för parkering och uppställning samt ytor bestående av vegetation och träd i dess södra och östra delar.

### *Omgivande bebyggelse*

Bebyggelsen i närområdet består av bostadsbebyggelse med inslag av verksamheter i bottenplan i kv Bandybollen och kv Hopprepet norr och väster om planområdet. Nordost om planområdet finns en mer verksamhetsbetonad bebyggelse i kv Sidensvansen och kv Gasklockan. Söder om planområdet återfinns bostadsbebyggelse från 1940-talet. Bebyggelsens skala skiftar från 12 våningar mot Rudbecksgatan norr om planområdet till lägre bostadshus på 2-3 våningar till väster och söder om planområdet. Befintlig bebyggelse inom kv Hopprepet och kv Arcturus är utpekade som kulturhistoriskt värdefulla i kommunens kulturmiljöinventering.



*Bild som visar befintlig bebyggelse i närområdet. Planområdet är markerat med röd linje.*

#### *Offentlig och kommersiell service*

Österplan utgör en kärna för service i Örebro stad där bland annat livsmedelsbutik, drivmedelstation och utbildningslokaler finns på nära avstånd. Platsen är utpekad i den kommunala översiktsplanen för fortsatt utveckling som en kommunal kärna för bland annat offentlig och kommersiell service.

Närmaste förskola finns ca 200 meter norr om planområdet i kv Sidensvansen, samt 300 meter nordost om planområdet kv Gaslyktan. Närmaste grundskola är Svealundsskolan, belägen ca 700 meter väster om planområdet.

#### **Gator och trafik**

##### *Gatunät, gång-, cykel- och mopedtrafik*

Planområdet omges av allmänna gator i form av Rudbecksgatan, Restalundsvägen och Målgatan. Rudbecksgatan är en av Örebros mest trafikerade stadsgator med en uppmätt trafikmängd på ca 16 000 fordon per dygn (ÅVDT, 2016). Restalundsvägen nyttjas i huvudsak för angöring till bostäder och verksamheter längs gatan samt för viss rundkörning från Rudbecksgatan och har en mindre trafikmängd på ca 2000 fordon per dygn (ÅVDT, 2017). Målgatan är en mindre lokalgata som främst används för angöring till fastigheter inom kv Hopprevet och kv Boxhandsken. Vid

Målgatan finns en övergång över ett befintligt industrispår som utgör en viktig barriärbrytande länk.

#### *Kollektivtrafik*

Området kollektivtrafik försörjs framförallt via Rudbecksgatan. Avstånd mellan planområdet och närmsta hållplats är mindre än 100 meter. Rudbecksgatan trafikeras av tät stadsbusstrafik och utbyggnad av s.k. Buss-Rapid-Transit på Rudbecksgatan med en sträckning från Brickebacken till Väster via resacentrum pågår och är tänkt att slutföras under 2022-2023 vilket bedöms förbättra tillgången till kollektivtrafik i området ytterligare.

#### *Parkering och angöring*

Fastigheten Bensinmotorn 1 har i dagsläget utfarter mot Restalundsvägen i nordväst och Rudbecksgatan i nordost samt mot Målgatan i väster.

#### *Industrispår*

Ett befintligt industrispår återfinns ca 10 meter söder om planområdet. Industrispåret trafikeras med godstransporter av plastbelagt papper till och från industriverksamhet i Pappersbruksområdet, öster om Bensinmotorn 1. Trafiken på spåret är begränsad till ett antal passager om dagen som sker med låg hastighet. Vid Målgatan ca 30 meter sydost om planområdet finns en övergång över industrispåret som utgör en viktig barriärbrytande länk.

#### *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 miljö påverkan från diffusa utsläppskällor som t.ex. trafik och jordbruk.

Partikelmätningar har inte utförts vid planområdet. Partikelmätningar har dock tidigare utförts i anslutning till högt trafikerade gaturum såsom Östra Bangatan och Rudbecksgatan i samband med detaljplanarbeten. Resultatet från dessa mätningar visar att partikelvärdena vid dessa gaturum ligger under gränsvärdena som anges i miljö kvalitetsnormer för luftföroreningar. Utifrån dessa tidigare resultat och sett till att området runt fastigheten Bensinmotorn 1 är relativt öppet och gaturummet relativt brett bedömer Stadsbyggnad att det går att göra ett antagande om att partikelhalterna inte överskrider gränsvärden för miljö kvalitetsnormer luft och att planförslaget inte bör medföra sådan påverkan på förutsättningarna att miljö kvalitetsnormerna överskrids.

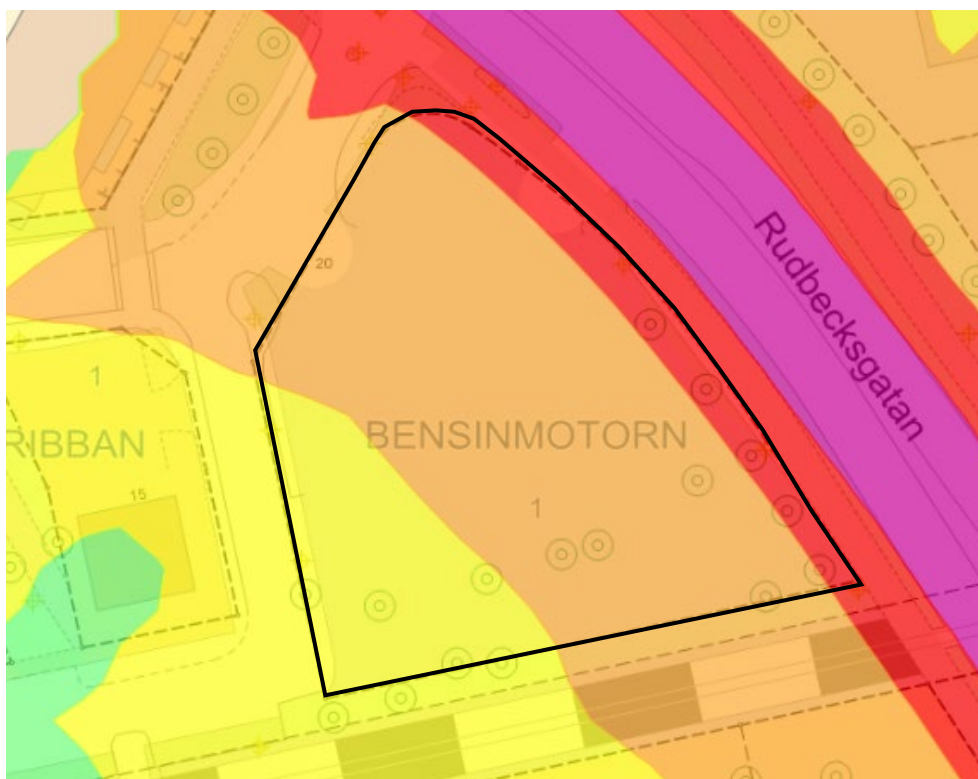


## Störningar och risker

### *Buller*

Enligt kommunens bullerkartläggning från 2018 är Bensinmotorn 1 utsatt för höga trafikbullernivåer från omkringliggande gator. Den huvudsakliga källan till trafikbullret är Rudbecksgatan.

En trafikbullerutredning har tagits fram under planarbetet som närmare undersöker bullersituationen på platsen och hur den föreslagna bebyggelsen förhåller sig till den (se bilaga 6). Detaljplanens hantering av trafikbulleraspekterna utifrån dess föreslagna markanvändning finns under avsnittet ”Planförslag och förändringar”.



Utdrag ur kommunens bullerkartläggning från 2017. Grönt fält anger ekvivalentnivåer mellan 50-54 dBA. Gult: 55-59 dBA. Orange: 60-64 dBA. Rött: 65-69 dBA. Lila: 70-74 dBA. Planområdet markerat med svart linje.

### *Drivmedelstation*

En befintlig drivmedelstation återfinns ca 100 meter norr om Bensinmotorn 1 på fastigheten Sidensvansen 4.

**Teknisk försörjning***Vatten och avlopp*

Ledningar för vatten och avlopp finns i omgivande allmänna gator. Ett antal ledningar korsar även den södra delen av fastigheten Bensinmotorn 1.

*Värme*

Ledningar för fjärrvärme finns i omgivande allmänna gator.

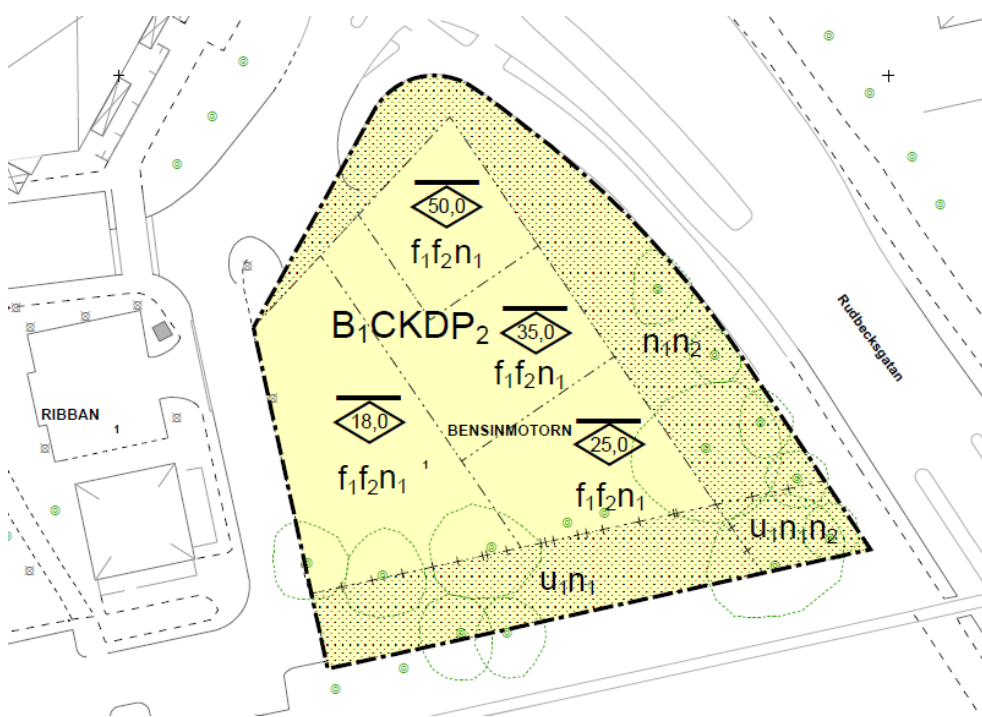
*El*

Ledningar för el finns i omgivande allmänna gator.

*Elektronisk kommunikation*

Ledningar för elektronisk kommunikation finns i omgivande allmänna gator.

## PLANFÖRSLAG OCH FÖRÄNDRINGAR



*Utdrag ur plankarta*

### Bebyggelse

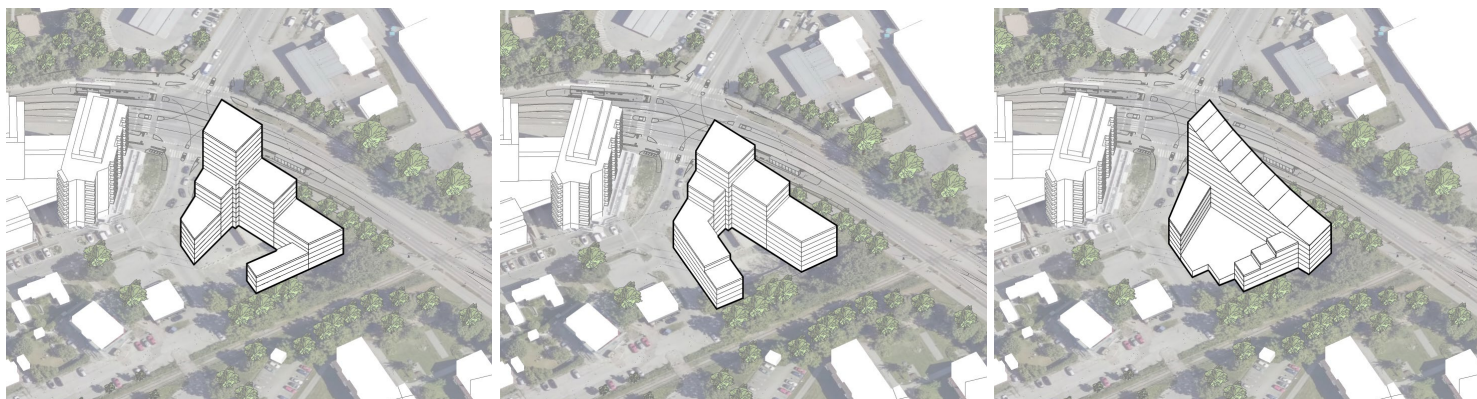
Detaljplanen möjliggör för ny bebyggelse för användning som bostäder ( $B_1$ ), centrumanvändning (C), kontor (K), vård (D) och parkeringshus ( $P_1$ ). Detaljplanens användningsbestämmelser reglerar att del av byggrätt som placeras mot Österplan i planområdet norra del ska nyttjas för Centrum, Kontor eller Vård i syfte att ge byggnaden en mer öppen och offentlig karaktär och bidra till Österplans utveckling som stadsdelscentrum. Mindre kompletterande utrymmen tillhörande användningarna bostäder och parkeringshus såsom entréer, trapphus och miljö- och cykelrum tillåts dock uppföras även mot Österplan.

Byggrättens utsträckning avgränsas i öster av en skyddzon om 10 meter för en befintlig trädallé samt i söder av ett markreservat för allmännyttiga ledningar. I norr reserveras en mindre yta för en platsbildning mot Österplan på kvartersmark. De ytor som ligger utanför byggrätten förses med en bestämmelse om att marken inte får förses med byggnad för att undvika negativ påverkan på befintlig trädallé i öst samt för att undvika intrång i det markreservat som krävs för underhåll av befintliga ledningar i söder.

Bebyggelsen omfattning begränsas till en högsta bruttoarea på 11 000 m<sup>2</sup> inom planområdet. Bebyggelsens höjd begränsas utifrån platsspecifika förutsättningar och ställningstaganden för Österplan där en högre höjd tillåts

ut mot Rudbecksgatan i planområdet norra del och en lägre höjd regleras mot kvarterets västra och södra delar där en större närhet och omgivningspåverkan gentemot befintlig bebyggelse föreligger. Den nya bebyggelsens höjd regleras till 50 meters nockhöjd på dess högsta del mot Rudbecksgatan (motsvarande 16 våningar), 35 meters nockhöjd på delar av byggrätten som ligger mot Rudbecksgatan samt angränsar till byggnadens högdal (motsvarande 10 våningar), 25 meters på de södra delar av byggrätten som ligger mot Rudbecksgatan och befintlig bebyggelse söder om planområdet (motsvarande 8 våningar) samt 18 meters nockhöjd i planområdets västra del mot Målgatan (motsvarande 5 våningar). Detaljplanens reglering av bebyggelsens omfattning innebär att detaljplanens höjdbestämmelser inte kan nyttjas fullt ut och att bebyggelsens höjd därmed begränsas. Detaljplanen möjliggör för uppförandet av en av centrala Örebros högre byggnader. Planens höjdbestämmelser motiveras utifrån fastighetens placering i staden vid Österplan som är utpekad som ett framtida stadsdelscentrum i den kommunala översiktsplanen. Höjdbestämmelserna motiveras också utifrån platsspecifika förutsättningar såsom fastighetens placering vid Rudbecksgatan och dess riktningssändring från Öster ner mot Tybble och Universitetsområdet, samt att byggrätten kan placeras i ett norrläge där omgivningspåverkan på befintlig bebyggelse minskas.

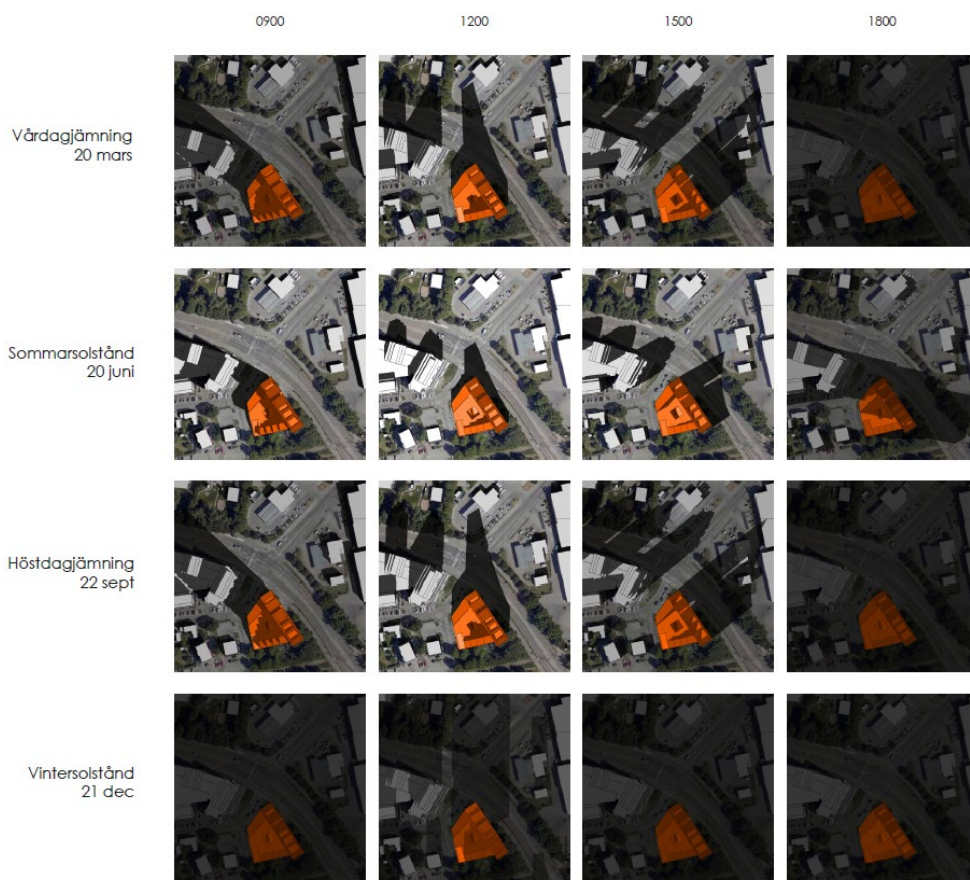
Eftersom detaljplanen möjliggör för uppförandet av ny bebyggelse i ett exponerat läge och till en höjd som medför synlighet från stora delar av staden är det ett krav att bebyggelsen uppförs med en hög arkitektonisk kvalitet och omsorg om gestaltungsaspekter.



*Illustrationer som visar tre olika sätt som detaljplanens föreslagna byggrätt skulle kunna genomföras. (Örebro kommun)*

Detaljplanen medger uppförandet av högre bebyggelse som orsakar en viss omgivningspåverkan i form av skuggning. Bebyggelsens skuggning har studerats under planprocessen med syfte att minimera negativ påverkan. Detaljplanen föreslår att den nya bebyggelsen utförs med dess högsta delar på den norra sidan av fastigheten vilket innebär att merparten av bebyggelsens skuggverkan hamnar ut mot Rudbecksgatans gaturum i norr och minskar skuggningen av befintliga och planerade byggnader och vistelsemiljöer.

Bebyggelsen bedöms medföra en ökad skuggning mot framförallt kv Bandybollen under förmiddagstid och kv Gasklockan under eftermiddagstid.



Utdrag ur skuggstudie som visar byggrättens skuggning i närområdet vid fyra tider på året och fyra olika tidpunkter på dygnet. Se bilaga 5 för skuggstudien i sin helhet.



Bildmontage på möjlig ny bebyggelsevolym sett från Österrängsgatan. (Örebro kommun)



*Bildmontage på möjlig ny bebyggelsevolym (markerat i rött) sett från Rudbecksgatan i höjd med Våghustorget. (Örebro kommun)*



*Bildmontage på möjlig ny bebyggelsevolym (markerat i rött) sett från Rudbecksgatan i höjd med Almbyplan. (Örebro kommun)*



*Bildmontage på möjlig ny bebyggelsevolym (markerat i rött) sett från Hemmansvägen. (Örebro kommun)*



*Bildmontage på möjlig ny bebyggelsevolym (markerat i rött) sett från Restalundsvägen.  
(Örebro kommun)*

### *Kulturmiljö*

Planområdet ligger ca 250 meter öster om ett område som är markerat som riksintresse för kulturmiljövården för centrala Örebro. Detaljplanen medför uppförandet av högre bebyggelse. En bedömning av den visuella påverkan som bebyggelsen får från omgivande området och delar som ingår i riksintresse för kulturmiljö har därför gjorts. Detaljplanens föreslagna bebyggelse bedöms vara synlig ifrån delar av centrala Örebro såsom Rudbecksgatans sträckningar in mot Våghustorget och Universitetsområdet samt från vissa delar av öster där befintlig bebyggelse inte blockerar siktlinjer mot Bensinmotorn 1.

Den bebyggelse som föreslås i detaljplanen bedöms ligga på ett behörigt avstånd från riksintresseområdet och inom en del av staden som är utpekad för en fortsatt utveckling med bebyggelse av en högre täthet och höjd. Den visuella påverkan som bebyggelsen innebär från platser inom riksintresseområdet bedöms inte vara av sådan karaktär att någon skada på riksintressets värden föreligger.

### **Gator och trafik**

#### *Gatunät, gång-, cykel- och mopeditrafik*

Detaljplanens genomförande bedöms medföra en ökning av ca 300 trafikrörelser per dygn på omkringliggande gator, baserad på det antal parkeringsplatser som den föreslagna markanvändningen genererar ett behov av utifrån den kommunala parkeringsnormen. Ökningen av trafikrörelser 300 bedöms kunna hanteras inom befintligt vägnät utan att ge upphov till ökade störningar i trafiken. Detaljplanens påverkan på mängden motortrafik bedöms även begränsas av fastighetens centrala och servicenära läge samt närheten till

kollektivtrafik och god infrastruktur för gång- och cykeltrafik.

Den nya markanvändning som detaljplanen föreslår bedöms medföra ett behov av att utföra anpassningar och standardhöjning av anslutande gator i form av Målgatan och Restalundsvägen. En fördjupad utredning av vilka åtgärder som är nödvändiga planeras efter detaljplanens samråd.

#### *Parkering och angöring*

Den nya bebyggelsen är tänkt att angöras ifrån fastighetens västra sida via Målgatan. Eftersom in- och utfarter mot Rudbecksgatan och korsningen Rudbecksgatan – Restalundsvägen anses olämpliga av trafiksäkerhetsskäl förses ytor mot dessa gator med en bestämmelse som anger att körbar förbindelse mot gata inte får anordnas (n2).

Den föreslagna bebyggelsens behov av parkering har beräknats utifrån Örebro kommuns parkeringsnorm men prövas formellt först i bygglovsprocessen. Detaljplanens roll är att säkerställa att det inom ramen för detaljplanens bestämmelser är möjligt att lösa de krav på parkering som ställs i efterföljande bygglovsprövning. Den kommunala parkeringsnormens riktlinjer syftar till att säkerställa att ett acceptabelt antal parkeringsplatser tillskapas, men syftar också till att styra utveckling mot ett mer hållbart resande genom att begränsa bilanvändandet.

Utifrån parkeringsnormen beräknas den markanvändning som detaljplanen möjliggör för att generera ett behov av ca 116 bilparkeringsplatser och ca 340 cykelparkeringsplatser, beräknat på ett scenario där byggrätten nyttjas för bostäder med handel och kommersiell service i bottenplan. I enlighet med parkeringsnormen kan olika reduktionsåtgärder såsom placering av bilparkering i garage, bilpoolslösningar och gröna reseplaner användas för att reducera det uppskattade behovet. En särskild parkeringsutredning kan också tas fram för att utreda de specifika förutsättningarna på platsen och göra en mer kvalitativ bedömning av parkeringsbehovet.

Med utgångspunkt i parkeringsnormens bedöms det behov som den föreslagna markanvändningen i detaljplanen genererar kunna lösas. Bilparkeringsbehovet (bortsett från krav på parkering för rörelsehindrade) kan lösas antingen inom Bensinmotorn 1 eller genom parkering utanför fastigheten. På grund av fastighetens centrala läge och de begränsade ytor som finns att tillgå för på fastigheten bedöms markparkering inte vara en lämplig användning av marken. Detaljplanen innefattar därför en bestämmelse som anger att marken inte får användas för markparkering med undantag för angöringsplats, lastplats och parkeringsplats för rörelsehindrade (n2).



<b>Beräkning av parkeringsbehov enligt p-norm</b>			
Zon 2, beräknat på uppskattat antal lägenheter och bruttoarea (BTA)			
	<b>Bostäder (120 lgh)</b>	<b>Kontor (10,4' m2)</b>	<b>Handel och kommersiell service (1,8' m2)</b>
<b>Bilparkering</b>	Ca 60 - 84 platser	Ca 20 – 94 platser	Ca 4 – 32 platser
<b>Cykelparkering</b>	Ca 290 platser varav 50 % väderskyddade, 50 % nära entré	Ca 187 platser	Ca 50 platser

*Tabell som beskriver schablonvärden för parkeringsbehov utifrån kommunens parkeringsnorm. Detaljplanens uppskattning av parkeringsbehovet utgår ifrån ett scenario där bottenvåning används för handel och kommersiell service, och där resterande byggrätt antingen används för bostäder eller kontor.*

## Mark

### *Geotekniska förhållanden*

Den geotekniska utredning som tagits fram under planprocessen rekommenderar att ny bebyggelse grundläggs genom pålning mot berg eller fast lagrad friktionsgård.

## Natur

### *Mark och vegetation*

Träden som berörs av planområdet består av ett tiotal lindar samt två större popplar i planområdets östra del. Den rad av lindar som återfinns mot Rudbecksgatan bedöms utgöra en trädallé och omfattas av det generella biotopskyddet för alléer. En inventering och värdering av träden har genomförts inom ramen för planarbetet (se bilaga 4).

Inventeringen visar att merparten av träden inom planområdet har nedsatt eller dålig vitalitet och en förväntad livslängd på 10-20 år. Den rad av lindträd som återfinns mot Östra Bangatan bedöms dock överlag vara vid god vitalitet och ha en betydligt längre förväntad livslängd.

Utifrån utredningens bedömning av vitalitet och förväntad livslängd utgår detaljplanen ifrån att framförallt är träden mot Östra Bangatan som har förutsättningar att finnas kvar och bidra med värden långsiktigt. Plankartan har därför utformats med ett bevarande av dessa träd som utgångspunkt, med bebyggelse placerad på 10 meters avstånd från stam och förbud mot uppförande av ny bebyggelse inom denna yta. Övriga träd som behöver tas ned kopplat till detaljplanens genomförande bör i första hand ersättas. Örebro kommun och de kommunala bolagen omfattas av kommunens policy för stadsträd som anger riktlinjer för hur kompensation ska ske. Nya träd kan

bland annat planteras mot Rudbecksgatan, i fastighetens södra del (med hänsyn tagen till befintliga ledningar) samt på bebyggelsens innergård. Även annan grönstruktur kan vara aktuell som kompensationsåtgärd.

## Vatten

### *Dagvatten*

Fördröjning och rening av dagvatten behöver ske så att mängden dagvatten och föroreningar i dagvattnet underskrider de nivåer som genereras av fastigheten i nuläget. En dagvattenutredning som beräknar behovet av fördröjning och rening och tittar på möjliga lösningar planeras att tas fram efter detaljplanens samråd.

## Störningar och risker

### *Förorenad mark*

I samband med detaljplanarbetet har en översiktlig miljöteknisk markundersökning tagits fram för att vidare undersöka föroreningssituationen och lämpligheten att utveckla bostäder på platsen (se bilaga 1).

Undersökningen har påträffat halter av metaller över riktvärden för känslig markanvändning (KM) i fyllnadsmassor inom Bensinmotorn 1 och enstaka halter av bensen, alifater och aromater över riktvärden för KM på djupare nivåer om ca 1-3,5 meters djup i lera och morän.

Markundersökningens riskbedömning konstaterar att de förorenade ytliga fyllnadsmassor som finns på Bensinmotorn 1 främst utgör en risk för framtida boende vid oralt intag av förorenad jord eller odling av växter i förorenade fyllnadsmassor. Förutsatt att bostadsgård och eventuella ytor för odling förses med ett lager av ren jord bedöms ingen betydande risk för exponering föreligga. Enligt markundersökning består den huvudsakliga exponeringsrisken som identifierats av de djupare föroreningar av alifater där de uppmätta halterna indikerar att föroreningar teoretiskt skulle kunna förångas och spridas in i planerade utrymmen där människor vistas mer stadigvarande. Sett till de uppmätta halterna och platsspecifika förutsättningar anger markundersökningen dock att risken för att en sådan ånginträngning skulle innebära oacceptabla risker för människors hälsa är låg. Undersökningen beskriver att exponeringsrisken även kan reduceras ytterligare genom att den nya bebyggelsens husgrund utförs med s.k. radonsäker konstruktion som förhindrar inträngning av ångor. Om risken för inträngning av ångor skulle bedömas medföra en oacceptabel risk kan föroreningen av alifater även avlägsnas genom schaktsanering. Markundersökningen innefattar en bedömning av den praktiska och ekonomiska genomförbarheten i att genomföra en schaktsanering av förorenade massor (se bilaga 2).

Detaljplanen förses med en bestämmelse om villkor för startbesked som anger att startbesked får inte ges för väsentlig ändring av markens användning förrän

markföroreningar har åtgärdats till en för ändamålet lämplig nivå. Dialog om hur eventuella åtgärder ska utföras och vilka nivåer som kan anses lämpliga behöver tas med miljökontoret i samband med detaljplanens genomförande.

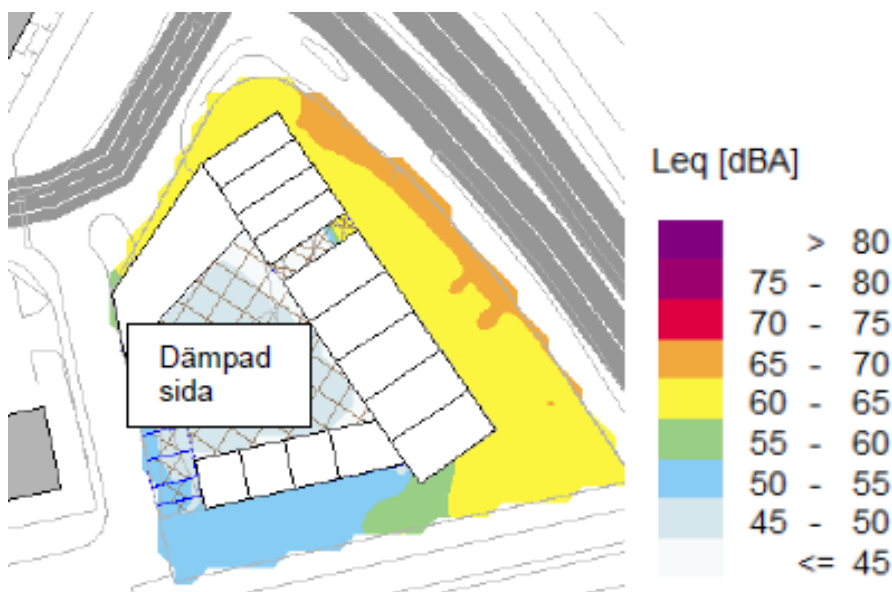


Bild från trafikbullerutredning på beräknade av trafikbullernivåer Leq dBA från (se bilaga 6)

#### *Buller och störningskydd*

Planområdet är utsatt för höga trafikbullernivåer från omgivande gator. Huvudsaklig bullerkälla är Rudbecksgatan som tangerar planområdets östra gräns. På grund av bullersituationen vid planområdet har en trafikbullerutredning tagits fram under planprocessen (se bilaga 6).

Trafikbullerutredningens visar att bullernivåerna vid fasad på den föreslagna bebyggelsen beräknas uppgå till 60-65 dBA ekvivalentnivå. Bullernivåerna överskrider därmed det riktvärde om 60 dBA som anges i trafikbullerförordningen, däremot överskrids inte förordningens riktvärde för lägenheter under 35 kvm om 65 dBA ekvivalentnivå. Utredningens beräkning av bullervärdena på den innergård som föreslås i det underliggande bebyggelseförslaget visar även att det bör vara möjligt att utforma bebyggelsen så att hälften av bostadsrummen är vända mot en sida där 55 dBA ekvivalentnivå och 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrider vid fasad, och att bebyggelsen även kan utformas så att uteplatser som underskrider förordningens riktvärden vid uteplats om 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA ekvivalent ljudnivå kan tillskapas. Detaljplanen bedöms därmed gå att genomföra i enlighet med de riktvärden som anges i förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Plankartan förses med utformningsbestämmelser som reglerar att åtgärder vidtas för att säkerställa att förordningens riktvärden uppfylls (f1, f2).

*Industrispår*

Ett befintligt industrispår finns direkt söder om fastigheten Bensinmotorn 1. Industrispåret är placerat ca 20 meter ifrån närmaste föreslagen ny bebyggelse på Bensinmotorn 1. På grund av den låga frekvensen av transporter på industrispåret, de låga hastigheterna på de tåg som trafikerar spåret samt den typ av gods som tågen transporterar bedöms industrispåret inte medföra några betydande risker för planerad bebyggelse och föreslagen markanvändning på Bensinmotorn 1.

*Drivmedelsstation*

En befintlig drivmedelstation återfinns ca 100 meter norr om planområdet på fastigheten Sidensvansen 4. Bensinstationens anläggning för bränsleförvaring och bränslepumpar är placerad ca 85 meter ifrån närmaste föreslagen bebyggelse på fastigheten Bensinmotorn 1.

Länsstyrelsen i Stockholms riktlinjer ”Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer” beskriver att följande rekommenderade skyddsavstånd och hantering av ny bebyggelse bör vidtas vid närhet till befintlig drivmedelstation.

- Inom 100 meter från en bensinstation med medelstor försäljningsvolym ska alltid risksituationen och olägenheterna för människor och miljö analyseras och bedömas.
- I nyplaneringsfallet (ny bebyggelse eller ny bensinstation) bör alltid ambitionen vara att hålla ett avstånd på 100 meter från bensinstationen till bostäder, daghem, ålderdomshem och sjukhus. Detta avser en bensinstation med medelstor försäljningsvolym av fordonsbränsle
- Ur både risk-, miljö- och hälsoskyddssynpunkt bör ett minimiavstånd på 50 meter alltid hållas från bensinstation till bostäder, daghem, ålderdomshem och sjukhus samt samlingsplatser utomhus där oskyddade människor uppehåller sig (t.ex. uteservering, lekplats m.m.)

Befintlig drivmedelsstation bedöms vara av medelstorlek och riktlinjernas rekommendationer bedöms därför vara relevanta. I det aktuella fallet är avståndet mellan ny bebyggelse och befintlig drivmedelshantering ca 85 meter. Bensinstationen separeras från bostadsbebyggelsen av en större väg. Mark och vägbanor mellan drivmedelstationen och bostadsbebyggelsen lutar svagt mot norr vilket bedöms minska risken vid exempelvis utsläpp av brandfarlig vätska. Avståndet mellan bostadsbebyggelsen och drivmedelstationen samt förutsättningarna på platsen bedöms medföra att riskerna kopplade till drivmedelsstationen är begränsade och att inga riskreducerande åtgärder behöver vidtas.

## Teknisk försörjning

### *Vatten och avlopp*

Befintliga ledningar för vatten och avlopp på kvartersmark förses med markreservat för allmännyttiga ledningar (s.k. u-område) som dimensioneras för att undvika konflikter mellan bebyggelse och ledningar.

### *Brandvatten*

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

### *Värme*

Fjärrvärmeledningar finns i gatunätet i anslutning till Bensinmotorn 1. Ny bebyggelsen kan anslutas till fjärrvärmenätet.

### *El*

Befintlig nätstation på fastigheten Arcturus 1 söder om planområdet är tänkt att nyttjas för elförsörjning av ny bebyggelse på Bensinmotorn 1. Den befintliga nätstationen kan dock behöva bytas för att hantera det extra kapacitetsbehov som tillkommer genom den bebyggelse på Bensinmotorn 1 som detaljplanen föreslår. Gällande detaljplan för Arcturus 1 innefattar en byggrätt för transformatorstation och bytet av nätstationen bedöms inte behöva hanteras i den nya detaljplanen.

### *Elektronisk kommunikation*

Ledningar för elektronisk kommunikation finns i anslutande gatunät som ny bebyggelse kan anslutas till.

### *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.

Hämtning av avfall är preliminärt tänkt att ske från Målgatan väster om planområdet. Avfallshantering ska som huvudprincip ske på den egna fastigheten och inte lösas på allmän plats. Om avfallsfordon är tänkt att stanna på Målgatan vid hämtning kan anpassningar av Målgatan krävas i samband med att gatan byggs om för att undvika konflikter med övriga trafik på gatan. Den föreslagna bebyggelsens avfallshantering utreds närmare efter detaljplanens samråd.

## 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 2023.

#### *Genomförandetid*

Planen föreslås få en genomförandetid om fem år (60 månader) från den tidpunkt då planen vinner laga kraft.

#### *Huvudmannaskap*

Kommunen är huvudman för allmän plats.

#### *Genomförandeavtal*

Kommunen upprättar genomförandeavtal med fastighetsägaren av Bensinmotorn 1. Avtalet ska reglera fördelning av ansvar och kostnader för genomförande av åtgärder på omkringliggande allmänna gator som är nödvändiga för detaljplanens genomförande. Avtalet ska även innefatta fördelning av kostnader för den generella etappvisa utbyggnaden av infrastruktur vid Österplan. Denna utbyggnad innefattar åtgärder på Rudbecksgatan, Österängsgatan samt anläggandet av park och torg i närområdet som bedöms vara nödvändiga för att Österplan ska kunna utvecklas till blandstadsbebyggelse i enlighet med den kommunala översiktsplanen.

### Fastighetsrättsliga frågor

#### *Fastigheter och rättigheter*

Planområdet omfattar fastigheten Bensinmotorn 1 som ägs av Örebrobostäder AB.

#### *Fastighetsrättsliga åtgärder*

Detaljplanen bedöms inte medföra något behov av fastighetsrättsliga åtgärder.

## Tekniska frågor

### *Förerenad mark,*

Detaljplanen innefattar en bestämmelse om villkor för startbesked som anger att startbesked inte får ges för väsentlig ändring av markens användning förrän markföreningar har åtgärdats till en för ändamålet lämplig nivå. Dialog om hur eventuella åtgärder ska utföras och vilka nivåer som kan anses lämpliga behöver tas med miljökontoret i samband med detaljplanens genomförande. En anmälan om sanering behöver skickas in till miljökontoret innan saneringsåtgärder vidtas.

### *Tekniska anläggningar*

Elförsörjning för ny bebyggelse tillgodoses via befintlig nätstation på fastigheten Arcturus 1 söder om planområdet. Nätstationen kan eventuellt behöva bytas ut för att tillgodose det ökade behovet. Nätägaren ansvarar för genomförande av nödvändiga åtgärder som krävs med anledning av ökat behov av elförsörjning.

## Ekonomiska frågor

### *Ekonomiska konsekvenser*

Kostnader för nödvändiga åtgärder och anpassningar av närliggande gator tillkommer kopplat till planarbetet. Kostnaderna avses finansieras genom genomförandeavtal som tecknas med fastighetsägare för fastigheten Bensinmotorn 1. En närmare utredning av vilka åtgärder som bedöms nödvändiga och en uppskattning av vilka kostnader dessa medför ska utföras efter detaljplanens samråd. Kostnaderna uppskattas preliminärt till ca 1 mkr.

Kostnader för den etappvisa utbyggnaden av infrastruktur och allmänna platser vid Österplan tillkommer kopplat till planarbetet. Utbyggnaden innefattar åtgärder på Rudbecksgatan, Österängsgatan samt anläggandet av park och torg i närområdet som bedöms vara nödvändiga för att Österplan ska kunna utvecklas till blandstadsbebyggelse i enlighet med den kommunala översiktsplanen. Kostnaderna avses finansieras av fastighetsägare som ingår i omvandlingen av Österplan via exploateringsavtal kopplat till detaljplaneprocesser samt via kommunens inkomster vid markförsäljning. En fördelning av kostnaderna baserat på respektive markägarens förväntade nytta av omvandlingen har tagits fram som underlag. För Bensinmotorn 1 bedöms kostnaderna för åtgärder kopplat till omvandlingen av Österplan uppgå till ca 6,1 mkr. Kostnaden avses regleras via genomförandeavtal med fastighetsägaren för Bensinmotorn 1.

Kommunens kostnader har totalt beräknats till ca 8 mkr och fördelar sig enligt tabellen (summor avrundade till hela tusental).

<b>UTGIFTER</b>	
<b>Målgatan &amp; Restalundsvägen</b>	
- Gata inkl. belysning	1 000 000 kr
<b>Österplan</b>	
- Rudbecksgatan	1 306 000 kr
- Österängsgatan	606 000 kr
- Övriga gator och torg	3 475 000 kr
- Park	750 000 kr
Övrigt/oförutsett 10 %	713 700 kr
<b>Summa utgifter</b>	7 850 700 kr
<b>INKOMSTER</b>	
- Exploateringsersättning	7 850 700 kr
<b>SUMMA</b>	0 kr

## ADMINISTRATIVA FRÅGOR

### *Planavtal*

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

## UNDERSÖKNING AV BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

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

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

Detaljplanen bedöms medföra en negativ påverkan på naturmiljövärden på grund av den befintliga vegetation som föreslås tas ned för att utveckla ny bebyggelse. Detaljplanen säkerställer dock att de naturmiljövärden som identifieras som mest värdefulla i form av befintlig trädallé mot Rudbecksgatan



kan bevaras. Förutsättningar skapas även i planen för att ersätta de naturvärden som föreslås tas bort. Detaljplanen bedöms sammantaget ha en positiv påverkan på störningar och risker genom att bidra till att avskärma befintlig bebyggelse från Rudbecksgatan som bullerkälla, samt genom att möjliggöra för sanering av befintlig förorenad mark. Den nya bebyggelse som föreslås i planen bedöms ha en viss negativ påverkan sett till dess omgivningspåverkan genom ökad skuggning av befintlig bebyggelse. Detaljplanen bedöms vara positiv ur ett socialt perspektiv sett till de möjligheter till ny service samt nya mötesplatser och målpunkter som detaljplanen tillskapar. Detaljplanen bedöms även ha positiva konsekvenser ur ett stadsbildsperspektiv genom att möjliggöra för ny bebyggelse på en befintlig lucktomt i ett läge som är utpekad för förtätning, och genom att bebyggelsens skala och volym regleras i enlighet med de ambitioner och riktlinjer som pekas ut i kommunens Strategi för arkitektur och byggande.

Beslut om betydande miljöpåverkan är taget på delegation för Byggnadsnämnden 2021-12-10.

### **KONSEKVENSER**

Detaljplanens genomförande medför att ny bebyggelse bestående av bostäder, kontor och verksamheter uppförs på fastigheten Bensinmotorn 1. Planens bestämmelser möjliggör för uppförandet av ca 120 bostäder. Ett antal befintliga träd på fastigheten som bedömts vara i dåligt skick tas ned i samband med planens genomförande. Detaljplanen medför en viss ökning av trafikrörelserna på omkringliggande gator och medför en viss omgivningspåverkan genom skuggning av befintlig bebyggelse. I samband med detaljplanens genomförande utförs även åtgärder på kringliggande allmän plats.

### **MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER**

Planförslaget har upprättats av planarkitekt Niklas Gustafsson på Stadsbyggnad, Örebro kommun. Medverkande i planarbetet har varit trafikplanerare Hanna Malm. Medverkande från Tekniska förvaltningen har varit ingenjör Magnus Karlsson, stadsträdgårdsmästare Magnus Carlberg, parkingenjör Karin Andersson och VA-strateg Kristin Karlsson.

Hanna Bäckgren  
Enhetschef Detaljplan

Niklas Gustafsson  
Planarkitekt

|

