

## SAMRÅDSHANDLING



## Detaljplan för fastigheten Råberga 3:2 m.fl. (Örebro flygplats)

Samrådstitid: 30 november 2020 – 25 januari 2021

Granskningstid: dag/mån/år – dag/mån/år

Utökat planförfarande

Philip Cedergren

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

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>VAD ÄR EN DETALJPLAN?</b> .....	<b>3</b>
<b>HANDLINGAR</b> .....	<b>4</b>
<b>PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG</b> .....	<b>4</b>
<b>LÄGE</b> .....	<b>5</b>
<b>TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN</b> .....	<b>5</b>
Riksintressen .....	5
Översiktliga planer .....	5
Miljömål.....	9
Detaljplaner.....	9
<b>FÖRUTSÄTTNINGAR</b> .....	<b>11</b>
Markägoförhållanden .....	11
Mark.....	11
Natur .....	12
Landskapsbild .....	13
Planläggning på jordbruksmark.....	15
Vatten .....	16
Bebyggelse .....	17
Kulturmiljö .....	17
Gator och trafik .....	18
Störningar och risker.....	19
Teknisk försörjning.....	19
<b>PLANFÖRSLAG OCH FÖRÄNDRINGAR</b> .....	<b>20</b>
Mark och vegetation.....	21
Landskapsbild .....	22
Motivering till planläggning på jordbruksmark .....	22
Vatten .....	30
Bebyggelse .....	30
Kulturmiljö .....	32
Gator och trafik .....	32
Störningar och risker.....	33
<b>GENOMFÖRANDE</b> .....	<b>36</b>
Organisatoriska frågor .....	36
Fastighetsrättsliga frågor.....	36
Tekniska frågor .....	37
Ekonomiska frågor.....	37
<b>ADMINISTRATIVA FRÅGOR</b> .....	<b>39</b>
<b>UNDERSÖKNING AV BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN</b> .....	<b>39</b>
<b>KONSEKVENSER</b> .....	<b>39</b>
<b>MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN</b> .....	<b>40</b>

## VAD ÄR EN DETALJPLAN?

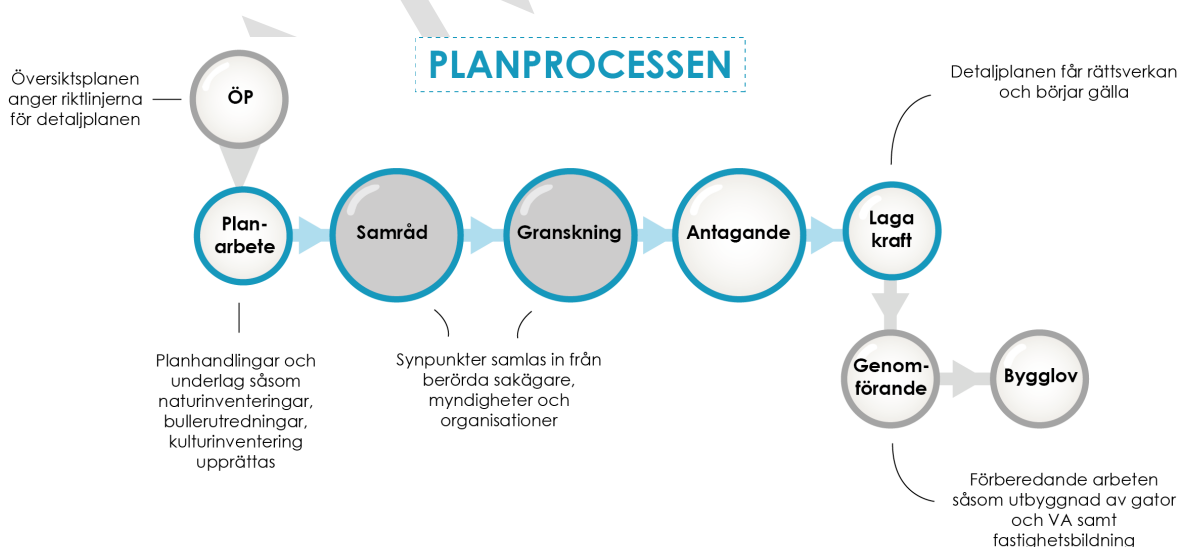
En detaljplan regleras av Plan- och bygglagen (PBL) och omfattar oftast ett större kvarter eller några fastigheter. Detaljplanen är ett juridiskt bindande dokument som syftar till att göra avvägningar mellan olika intressen och ta ställning till hur ett område ska användas. Detaljplanen kan till exempel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

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

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

## Detaljplanprocessen

Plan- och bygglagen PBL (2010:900)



## Detaljplan för fastigheten Råberga 3:2 m.fl. (Örebro flygplats)

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.

### HANDLINGAR

Planhandlingen omfattar:

- Plankarta i skala 1:2 000 med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning med illustrationer
- Samrådsredogörelse (*efter samråd*)
- Granskningsutlåtande (*efter granskning*)
- Fastighetsförteckning \*
- Bilaga - Undersökning av betydande miljöpåverkan, 2020-10-22
- Bilaga - Miljökonsekvensbedömning (MKB), Structor miljöteknik AB, 2020-11-20
- Bilaga - PM dagvatten, VAP, 2020-11-13
- Bilaga - Landskapsanalys Råberga 1:2, ÅF infrastruktur AB, 2020-02-10
- Bilaga - Förstudie ekologiska effekter och förslag på kompensationsstrategi, Calluna AB, 2020-09-22
- Bilaga - Arkeologisk utredning, *Boplatslämningar och stenrösen från järnålder?* rapport 2020:24, Societas Archaeologica Upsaliensis
- Bilaga – Inventering Norrsätter gård

\*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 fraktupdrag för olika myndigheter.

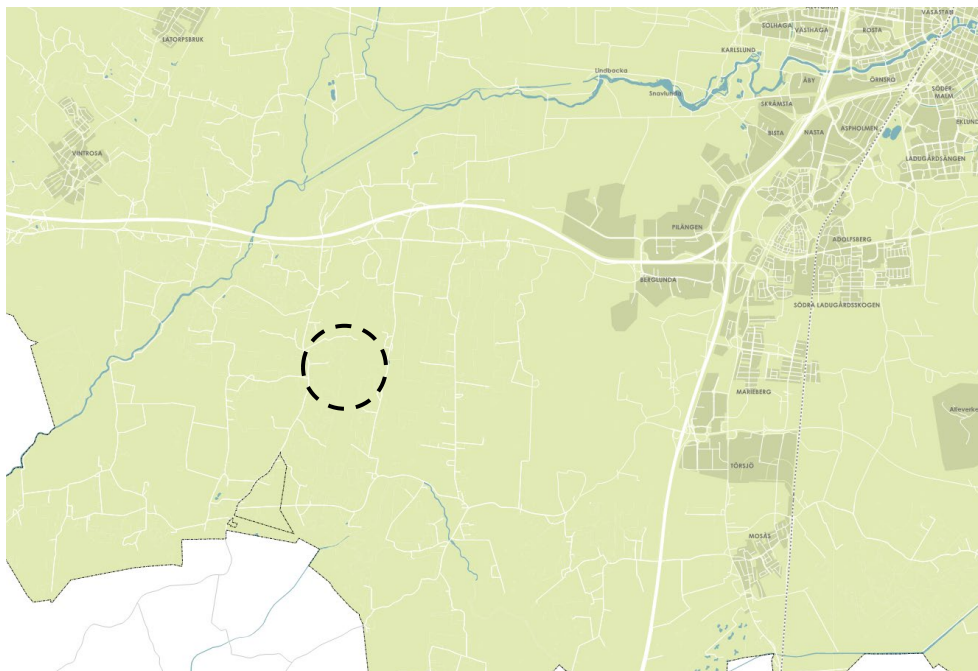
Landningsbanans längd på 3 270 meter ger förutsättningar att hantera den största typen av flygplan vilket har ökat intresset för en rad olika företag att etablera sig vid flygplatsen.

Syftet med detaljplanen är därför att möjliggöra flygplatsanknutna verksamheter för t.ex. transporter, logistik, service, reparation samt sammanhängande uppställningsytor för flygplan med direktkontakt till flygplatsens landningsbana. Syftet är vidare att möjliggöra kontors- och lagerbyggnader som är kopplade till dessa verksamheter.

Inom planområdet ska det även finnas ett område för hantering av dagvatten.

## LÄGE

Planområdet är ca 65 ha stort och ligger precis väster om Örebro flygplats och ca 13 km sydväst från centrala Örebro.



Planområdet är schematiskt markerat med streckad svart linje.

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

### Riksintressen

Planområdet ligger inom ett område som är utpekad som riksintresse 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 varken nuvarande eller framtida nyttjande av denna.

### 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.

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 utflygningsskorridorer.*

*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.*

*Ställningstaganden:*

- Verksamheten vid Örebro Airport är viktig för kommunens och regionens näringsliv och ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra nyttjandet.*



*I den kommunomfattande översiktsplanen framgår att området närmast flygplatsen är utbyggnadsområde för flygplatsanknutna verksamheter som kan stärka flygplatsen. Hänsyn behöver tas till vad som är möjligt med hänsyn till befintliga bostäder, riksintresset för flygplatsen och behoven av hinderfriet för flyget.*

Runt flygplatsen finns en omkringliggande bullerzon där etableringar av nya bostäder, skolor m.m. inte är lämpligt.



*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.*

### *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 översvämningsutredning 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.

Detaljplanen berör gården Norrsätter som inte har bedömts ha några särskilda kulturhistoriska värden och det är enligt utvecklingsförslaget oklart om arkeologiska insatser kommer att krävas vid en planläggning.

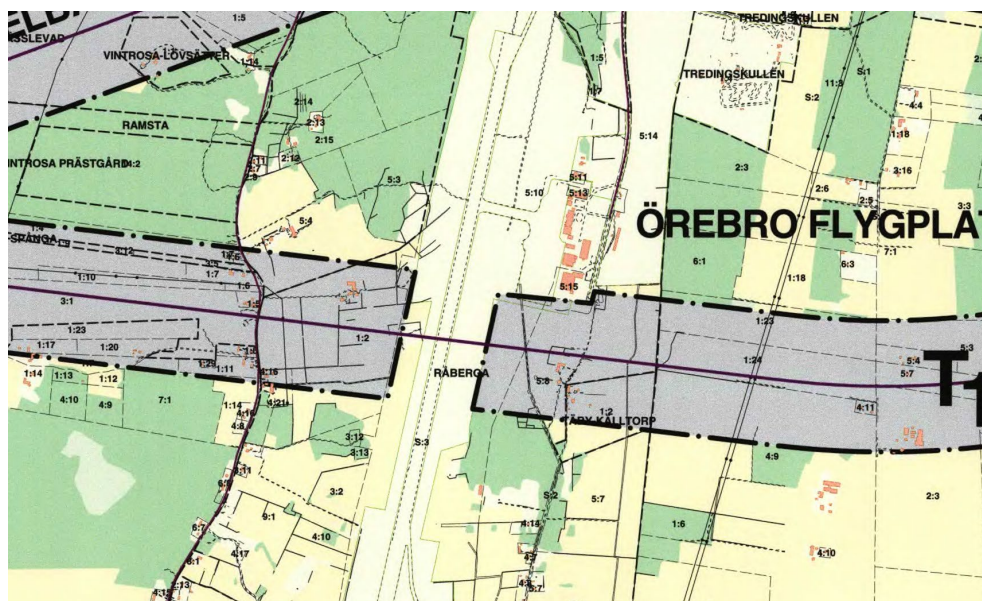
### **Miljömål**

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

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

### **Detaljplaner**

Inom planområdet finns det inte några gällande detaljplaner men området berörs av 1880-P508, Områdesbestämmelser för Nobelbanan, antagen av Bn den 24 januari 2008 och laga kraft vunnen den 22 februari 2008. Syftet är att säkerställa ett markreservat som underlättar anläggandet av järnväg mellan Örebro och Karlskoga.



*Utsnitt av områdesbestämmelser för Nobelbanan i anslutning till Örebro flygplats.*

I anslutning till planområdet finns följande detaljplaner:

1880-P518, Detaljplan för Örebro flygplats, antagen av Bn 24 april 2008 och laga kraft vunnit den 25 juli 2008 som medger flygtrafik och speditjonsverksamhet.

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.

18-TÄB-162, Förslag till stadsplan för flygplats m.m vid Täby, antagen av Bn 13 oktober 1975 som bland annat medger luftfartsändamål.

## FÖRUTSÄTTNINGAR

### Markägoförhållanden

Örebro kommun äger samtliga fastigheter inom planområdet.

Planområdet ligger inom Råberga dikningsföretag år 1947.

### Mark

#### *Geotekniska förhållanden*

Området består till största delen av ler- och siltjordar med inslag av enstaka ytor med berg och berg i dagen. Här är landskapet flackt och består av uppodlade jordar. Längs den västra sidan av området sträcker sig delar av Hardemoåsen som består av isälvs sediment och postglacial sand och grus.

#### *Förorenad mark*

Det finns inte några kända markföroreningar inom planområdet. Precis intill flygplatsen på fastigheten Vintrosa-Sanna 5:3, finns det dock en endurobana som är i drift och i nära anslutning till planområdet har det tidigare funnits verksamheter som har hanterat miljöfarliga ämnen enligt nedan.

Ungefär en km nordöst om planområdet, på fastigheten Råberga 5:10, har det tidigare funnits en brandövningsplats där stora mängder brandfarlig vätska och bland annat pfas har använts. Även om platsen inte används för brandbekämpning idag så har den aldrig återställts. Åtgärder har vidtagits för att förhindra spridning av miljögifter men i och med att vattnet runt flygplatsen är sannolikt artesiskt sköljer föroreningarna ut vid översvämningar.

Nordväst om planområdet ligger Hässelkulla Järn- och koppargruva eller Östra Hässelkulla som den också har benämnts. I gruvan bröts och lagrades det under en kort period järnmalm och koppar.

Strax väster om Hardemoåsen låg det som kallades Nybble kvarn där det fram till 1970-talet förekom betning av säd, plantor osv. och där bland annat panogen, som innehåller kvicksilver, har använts. Efter att verksamheten lades ner har platsen använts som lager och verkstad.

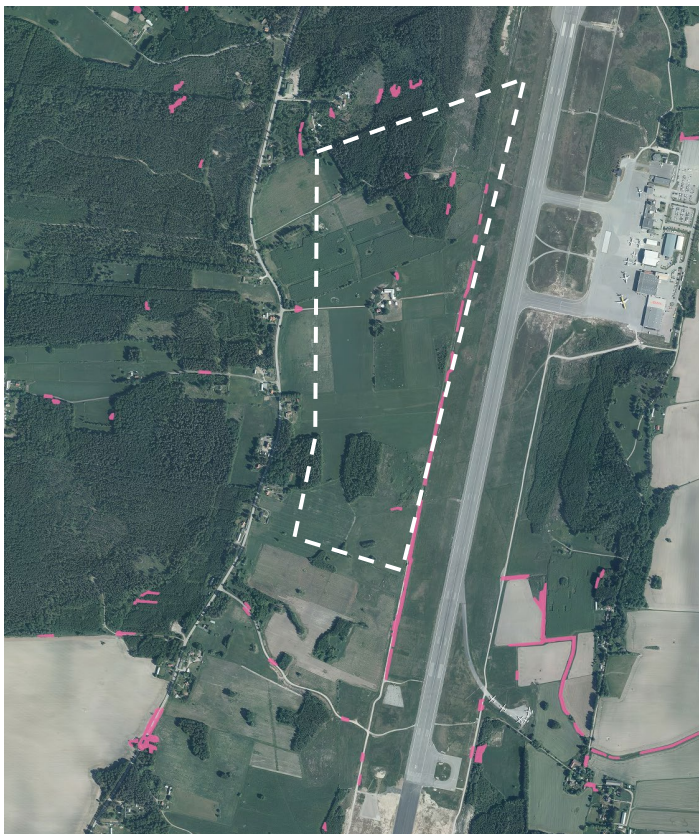
På fastigheten Fågelmon 1:4 som ligger på flygplatsens östra sidan har det tidigare funnits en mindre järnmalmgruva vilket kan påverka vatten i området på ett negativt sätt.

#### *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 anslutning till planområdets östra del samt även fläckvis inom själva planområdet. Enligt SGU:s översiktliga kartering finns det dock inte någon skredrisk inom planområdet. Se bild nedan. Örebro kommun bedömer utifrån karteringen att det inte krävs några särskilda åtgärder för att genomföra detaljplanen.



*Rosa områden visar ytor inom eller i nära anslutning till planområdet där det enligt Länsstyrelsens översiktliga kartering förekommer skredrisk. Planområdet är schematiskt utritat.*

### **Natur**

#### *Mark och vegetation*

Planområdet består till största delen av åker och betesmark (ca 40 ha) och skog (ca 20 ha). Området har tidigare inventerats i samband med en översiktlig inventering av naturvärden sydväst om Örebro tätort, Enejärn Natur AB, 2015-12-03. Syftet med naturvärdesinventeringen var att lokalisera och redovisa värdefulla naturmiljöer för ett större område mellan Berglunda och flygplatsen.

Enligt inventeringen är åkermarken i området rikt på småbiotoper som omfattas av det allmänna biotopskyddet. Några betesmarker med lägre

naturvärde (naturvärdeklass 3) identifierades också i området. Inom arbetet med detaljplaneförslaget har Calluna AB genomfört en förstudie *Ekologiska effekter och förslag på kompensationsstrategi, 2020-09-22* i vilken planområdets landskapsekologiska betydelse lyfts.

Sett till landskapet i stort har odlingslandskapet inom föreslagen detaljplan särskilt stora ekologiska värden och hög ekologisk funktion. Naturvärdena är dels knutna till att ca hälften av åkermarken sköts extensivt genom odling av salix. Salixodlingen skapar miljöer för många däggdjur som sorkar, harar, rävar. Den rika förekomsten av gnagare medför att rovfåglar som tornfalk, blå och brun kärrhök, ormvråk och fjällvråk samt tornfalk trivs i området. Området är även särskilt rikt på sånglärkor på grund av de stora extensivt skötta gräsytorna kring flygplatsen. Utöver den extensiva skötseln är landskapet ovanligt rikt på småbiotoper. Främst handlar det om odlingsrösen och åkerholmar men även något dike och någon stenmur finns i området. Totalt finns inom detaljplaneområdet 24 småbiotoper som berörs av biotopskyddsbestämmelserna. På grund av de många småbiotoperna och närvaron av betesmarker (ca 6 ha) har odlingslandskapet inom detaljplanen enligt den landskapsanalys som tagits fram klassats som, ängs- och hagmarker med odlingsrösen vilket är en landskapstyp som avviker från omgivningarna som till stora delar består av landskapstypen storskalig åkermark vilken har lägre ekologisk funktion. Närvaron av småbiotoper och olika typer av brynzoner i kombination med isälvsavlagringen som sträcker sig i nord-sydlig riktning strax väster om planområdet ger dessutom förutsättningar för torrmarksarter att leva i området. En inventering som Länsstyrelsen i Örebro län genomförde 2008 visade att område hyser en artrik gaddstekelfauna.

Norra delen av planområdet består till stor del av produktionsskog. Produktionsskog finns även i södra delen av planområdet. Dessa områden har generellt låga naturvärden men särskilt brynzonerna och halvslutna delar i skogarna förstärker odlingslandskapets ekologiska värde.

I området finns två gamla gårdsmiljöer varav en är riven och den andra obebodd. Dessa miljöer bidrar till områdets karaktär av extensiv skötsel. Vid den södra obebodda gården finns en grov skyddsvärd ek, några lönnar, bärande buskar samt några hållmarker med torrängsflora vilka alla bidrar till områdets planområdets ekologiska värde.

### **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 detaljplanen och miljökonsekvensbeskrivningen. Landskapsanalysen ska även fungera som underlag för hur en framtida exploatering kan utformas med

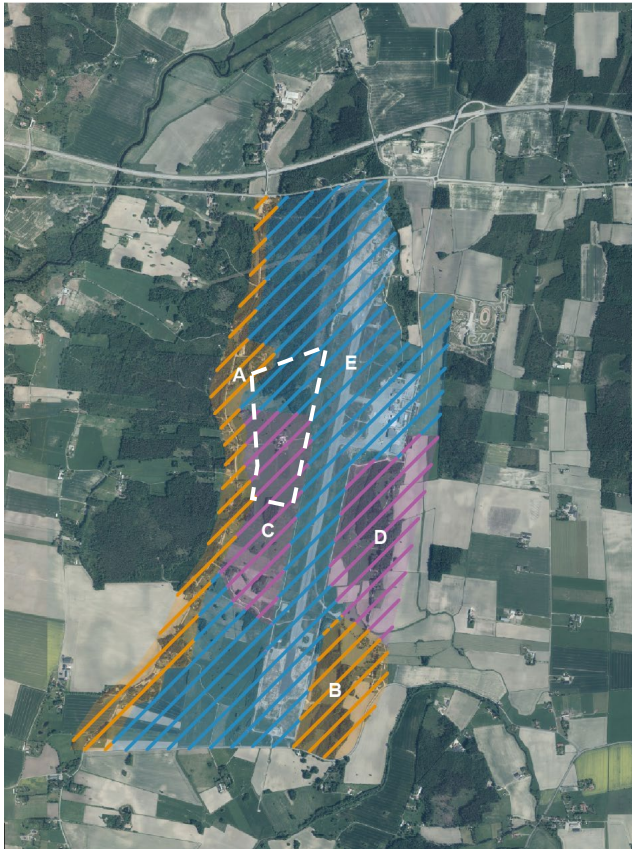
hänsyn till landskapet.

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 skogsbeklädda 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. I den norra delen av området finns enstaka identifierade värden i form av sumpskog samt betesmarker. I den södra delen finns värden i form av öppna diken samt möjlig fornlämning. Den visuella tåligheten är kopplad till de ovanstående värdena och kan bli påverkade vid större ingrepp. Den visuella tåligheten bedöms utifrån föreslagen etablering ha en hög tålighet.

I den södra delen som utgörs av ett mer storskaligt, öppet landskap med låg komplexitet kommer nya inslag att synas tydligt. Samtidigt finns det få andra element i landskapet, vilket gör att nya föremål inte konkurrerar med så många andra landskapselement.

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 inpå 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. Längs åsen varierar olika sikt begränsande element och den visuella tåligheten är hög i den norra och södra delen av Hardemoåsen medan området vid Norrgårda har en lägre visuell tålighet då en planerad exploatering hamnar närmre åsen.

I analysen framgår även att området direkt väster om landningsbanan är känsligt – benämns som *område C* i kartan nedan. I detta område finns ett flertal naturvärden i form av biotoper som odlingsrösen, öppna diken och åkerholmar. I området finns flera öppna partier som kan påverka utblickarna från Hardemoåsen. Den visuella tåligheten bedöms därför som låg för en storskalig etablering.



Blå – tåligt område, lila – känsligt område, orange – mycket känsligt område. Planområdet är schematiskt utritat.

### Planläggning på jordbruksmark

Huvuddelen av marken inom planområdet är jordbruksmark. Det är huvudsakligen åkermark vilket innebär att den används permanent för växtodling. Stora delar av marken används bland annat för plantering av energiskog. Marken bearbetas med vanliga jordbruksmaskiner vilket framgår av ortofoton från 2019. Inom planområdet finns även mindre arealer av skog och betesmark, vilka bidrar till att området är mosaikartat med ett relativt stort inslag av träd och buskvegetation.

#### *Ianspråktagande av jordbruksmark*

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

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

Är jordbruksmarken brukningsvärd?  
Är föreslagen markanvändning ett väsentligt samhällsintresse?  
Finns det alternativa lokaliseringar till samhällsintresset?

Se motivering nedan under *Planförslag och förändring*.

## Vatten

Området ligger inom Täljeåns avrinningsområde. Inom området finns flera rätade åkermarksdiken vilket innebär snabb transport av vatten och därmed potentiella föroreningar till ån. Dagvatten måste hanteras så att föroreningrisken minimeras, dvs renas vid källan innan det släpps ut i diken eller i recipienten.

Vid exploatering måste hänsyn tas till risken för översvämningar och till att vattenkvaliteten i Täljeån inte får försämrats. Söder om E18 har WSP gjort en utredning som visar vilka ytor som riskerar att översvämmas vid 100-års regn och vilka områden som är lämpliga att exploatera.

Planområdet angränsar i väster till Hardemosåsen som är grundvattenförande med mycket goda uttagmöjligheter. I tidigare planeringsunderlag har det fastställts att det inte är lämpligt med industriell etablering på åsen och att ett visst skyddsavstånd bör iakttas/är nödvändigt för att inte industrier och miljöfarliga godstransporter ska riskera att förorena vattnet.

### *Dagvatten*

Dagvatten från flygplatsen avvattnas via Brotorpsbäcken till Täljeån som ligger inom Eskilstunaåns avrinningsområde. Täljeån 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.

### *Översvämningrisk*

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



## 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 till exempel Örebro segelflygklubb söder om terminalområdet, DHL Express beläget i anslutning till terminalområdet och motorstadion i nordöst.

I planområdets mittersta del finns det en mindre gård som är benämnd Norrsätter gård som är inventerad och bedömd av antikvarisk kompetens på Stadsbyggnad *Inventering Norrsätter gård*. Gården är en jordbruksfastighet som har många spår av en aktiv verksamhet sedan början av 1900-talet. Idag används inte gården längre som bostad och tomten nyttjas mest som uppställning av fordon och skräp. Gården är placerad i ett avskilt läge i landskapet, ett par hundra meter från väg 564. Placeringen i landskapet är resultatet av någon av de skiftesreformer som under 1800-talet ledde till att gårdarnas många mindre tegar slogs samman till färre och större odlingsmarker och bostadshusen flyttades ut till de nya odlingsområdenas platser. Detta kan ge platsen ett visst samhällshistoriskt värde och gården är därmed ett exempel på 1800-talets jordbruksreformer.

Gårdens kulturhistoriska värde är dock begränsat och bedöms inte ha ett bevarandevärde enligt gällande lagstiftning. De större lövträd som omger gården är dock ett positivt inslag i gårdsmiljön och i landskapet. Kan träden tas tillvara vid exploatering är det positivt för upplevelsen av landskapet.

Stora delar av den övriga bebyggelsen i närområdet är placerad längs med vägen och Hardemoåsen. Bebyggelsen består av en variation av fritidshus och permanentbostäder. Det förekommer också fastigheter som nyttjas för verksamheter. Bebyggelsen är av varierande ålder. Flera fastigheter omges av en rik vegetation, både genom uppodlade trädgårdar men också partier av skogsmark, naturmark med öppna friytor, gläntor av vildvuxet gräs och ett antal träd som växer fritt.

Precis intill planområdet ligger Norrgårda som är en gård från mitten av 1800-talet. Till gården hör flera äldre ekonomibyggnader med vårdbehov. På tomten finns ytterligare några bostadshus. På den västra sidan av väg 564 finns det även en äldre kvarnbyggnad.

## Kulturmiljö

### *Fornlämningar*

I planområdets norra del finns en sedan tidigare känd fornlämning i form av en fossil åker som är ca 120x70 meter i nord-sydlig riktning.

Efter beslut av Länsstyrelsen i Örebro län har Societas Archaeologica

Upsaliensis genomfört en arkeologisk utredning för planområdet. Området som är undersökt är betydligt större än aktuellt planområde eftersom avsikten inledningsvis var att planlägga hela området väster om flygplatsen.

I rapporten framgår det att det inom planområdet har påträffats bland annat tre stycken boplatsslämningar som har 14C-daterats till äldre järnålder-folkvandringstid. Båda ligger i anslutning till Hardemoåsen i den norra och mittersta delen av planområdet. Boplatsslämningarna utgörs av bland annat stolphål, härdar, kulturlager och keramik.

I den norra delen av planområdet har flera områden med fossil åkermark påträffats. Områdena innehåller både odlings- och stenrösen.

I planområdets södra del har två fossila åkrar med odlingsrösen påträffats.

I övrigt påträffades torplämningar och gårdslägen samt stensträngar. En av torplämningarna har identifierats på en geometrisk karta från år 1699 och har bedömts som fornlämning.

### **Gator och trafik**

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

Väg 564 är en statlig väg som går längs planområdets västra sida och har en högsta tillåten hastighet på 70 km/h.

Väg 691/gamla E18 är utpekad som ett regionalt cykelstråk i den kommunala översiktsplanen där kommunen anser att gång- och cykelbana ska byggas ut i samband med verksamhetsområdet.

#### *Kollektivtrafik*

Närmaste kollektivtrafik finns längs väg 691/gamla E18 med hållplatser ca 1,5 km från planområdet.

#### *Parkering och angöring*

Angöring till planområdet kan göras på flera ställen inom planområdet via enklare grusvägar som leder till skogsområden och jordbruksmark.

#### *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 frändiffusa utsläppskällor som t.ex. trafik och jordbruk.

I dagsläget finns inga kända industriområden i Örebro kommun där miljö kvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Anledningen är att de områden där miljö kvalitetsnormer för luft överskrids präglas av höga trafikvolymmer i relativt slutna gaturum. Ingen risk bedöms föreligga för att

miljökvalitetsnormer 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*

Vatten- och avloppsledningar är inte framdragna till planområdet. Den östra sidan av flygplatsen är anslutet till det kommunala vatten- och avlopps nätet.

#### *Värme*

Fjärrvärme finns inte utbyggt till området. Närmsta fjärrvärmeledning finns i verksamhetsområdet Pilängen, ca 6 km öster om planområdet.

#### *El*

Planområdet är inte anslutet till elnätet. Ledningar för el finns längs väg 564 precis väster 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 ha en planberedskap och därmed möjliggöra storskaliga företagsetableringar kopplat till flygverksamhet.

Planförslaget innebär att platsen kommer att förändras genom att naturmark tas bort och större byggnader kan komma att uppföras.

### Slutsatser från strategisk miljöbedömning

Förslaget till detaljplan har bedömts medföra en betydande miljöpåverkan i den mening som avses i miljöbalken. På uppdrag av Örebro kommun har därför Structor Miljöteknik AB tagit fram en strategisk miljöbedömning under planprocessen.

Följande miljöaspekter bedöms kunna påverkas betydande av ett genomförande av detaljplanen:

- Påverkan på biotoper och naturvärden
- Påverkan på landskapsbild
- Påverkan på avrinningsområde och hantering av dagvatten samt översvämningensrisk
- Jordbruksmark tas i anspråk

Syftet med miljökonsekvensbeskrivningen har varit att beskriva olika alternativ till detaljplanen samt även beskriva den miljöanpassning som genomförts för att den ska komma att innebära så små konsekvenser för miljön som möjligt. Syftet är vidare att beskriva de miljökonsekvenser som kvarstår efter miljöanpassningsprocessen.

Vidare har syftet varit att beskriva möjliga kompensationsåtgärder för detaljplanen och ge rekommendationer till uppföljning av planens miljökonsekvenser så att dessa långsiktigt kan minimeras.

Under planarbetets gång har det kontinuerligt utförts miljöanpassningar genom omfördelning och reducering av detaljplanens yta. Plankartan har utformats på ett sätt så att hänsyn tas till åsen och naturmiljön i den mån det bedömts

möjligt för att samtidigt kunna uppfylla planens syfte. Planen har anpassats både storleksmässigt och innehållsmässigt utifrån olika rekommendationer från miljöbedömningsarbetet, främst sådana som gjorts i enlighet med resultatet från landskapsanalysen, naturvärdesinventeringen och dagvattenutredningen.

Anpassningar har genomförts främst utifrån påverkan på biotoper och naturvärden samt utifrån påverkan på landskapsbilden. För de miljökonsekvenser som kvarstår efter miljöanpassning och kompensation har skyddsåtgärder föreslagits.

Vid exploatering och hårdgörande av jordbruksmark och naturmark alstras mer dagvatten. En ökad avrinning kan medföra en ökad föroreningsbelastning på recipienten. Dagvattenhanteringen som föreslås i detaljplanen innebär en fördröjningsdamm och två öppna diken. Denna bedöms innebära att dagvattnet kommer att renas innan det når recipienten Täljeån, vilket inte bedöms försämra vattenkvaliteten i ån och inte heller äventyra vattenförekomstens möjlighet att uppfylla gällande miljökvalitetsnormer. En omställning från jordbruksmark till hårdgjorda ytor ger också en reducering av halten näringsämnen i dagvattnet.

Plankartan har anpassats till Hardemoåsen och under förutsättning att exploatering inte sker i de mest känsliga områdena bedöms de negativa konsekvenserna bli små.

Planen medför negativa konsekvenser för jordbruksmarken, vilket i sin tur kan ge negativa konsekvenser för framtida livsmedelsförsörjning. Planområdet används dock inte idag för livsmedelsproduktion.

När det gäller påverkan på naturmiljön innebär detaljplanen en stor omställning gällande områdets ekologiska kvaliteter. Det som idag är ett vidsträckt landskap av jordbruksmark kommer att få en annan karaktär och genom detta inte i samma utsträckning gynna arter som behöver ett öppet landskap. Inom planområdet går flera livsmiljöer och habitat förlorade eller minskar betydande i yta. Det har utförts miljöanpassningsåtgärder och givits förslag på kompensationsåtgärder, där huvudfokus har legat på att minska planens omfattning och skydda ekologiskt värdefulla områden som inte kan flyttas eller lätt kompenseras på annan plats. Åtgärderna bedöms kunna bidra till att minska planens negativa konsekvenser för naturmiljön.

## **Mark och vegetation**

### *Förorenad mark*

Då det inte finns några kända föroreningar inom planområdet har detta inte undersökts närmare.

### *Natur*

Inom planområdet finns bland annat alléer, öppna diken och åkerholmar som är skyddad av det generella biotopskyddet. 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. 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.

Örebro kommun har med anledning av framtagandet av detaljplanen ansökt om biotopskyddsdispens enligt ovan vilket för närvarande är under bearbetning.

### **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 landskapsbild. Nya etableringar kommer påverka de upplevelsemässiga kvaliteterna främst för boende i anslutning till planområdet. Upplevelsen av en flygplats och tillhörande byggnader uppfattas dock sannolikt väldigt varierande beroende på betraktaren. 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.

Detaljplanen är anpassad till landskapet och de rekommendationer som landskapsanalysen föreslår. Vid Norrgårda sparas ett naturområde och en större yta längs Haredmoåsen får inte bebyggas för att hålla avstånd från åsen.

### **Motivering till planläggning på jordbruksmark**

#### *Är jordbruksmarken brukningsvärd?*

Marken inom planområdet betraktas som åkermark och bedöms därmed som brukningsvärd. Örebro kommun har tagit fram ett GIS-skikt som baseras på marktäckesdata som omfattar jordbruksmark. Skiktet baseras på arealer som någon gång erhållit jordbruksstöd/arealersättning och det framgår att större delen av planområdet finns med i kartsiktet. Se bifogad utsnitt från kartan nedan.



*GIS-skiktet från Örebro kommuns intranätskarta där de ljusblåa ytorna visar områden som klassas som brukningsvärd jordbruksmark. Planområdet är schematiskt utritat.*

*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 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 och är därmed, enligt Örebro kommun, att betrakta som ett väsentligt samhällsintresse.

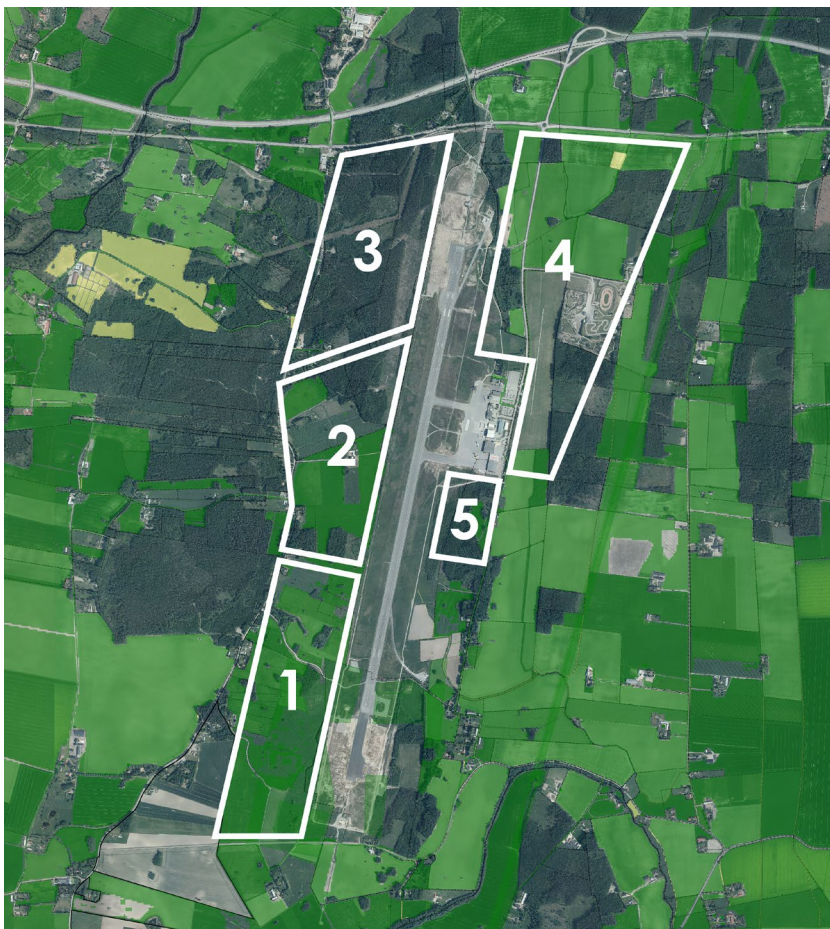
### *Lokaliseringsalternativ*

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. Flygplatsanknutna verksamheter 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 fem tänkbara områden runt flygplatsen. Samtliga alternativ ligger i nära anslutning till landningsbanan. Nedan följer korta lägesbeskrivningar av alternativa lokaliseringar som finns i anslutning till planområdet samt det område som har valts ut för planläggning.





Lokaliseringsalternativ för detaljplaneläggning som finns runt Örebro flygplats.

### **Område 1**

Storlek: 80 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 rådighet över marken med kort varsel.

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

### *Begränsningar*

Området är inte utpekade 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 nästan två km långt 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 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.

### **Område 2**

Storlek: 70 ha.

### *Fördelar*

Området är den enda tillgängliga platsen som ligger med 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 skogsytorna 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.

Det finns sannolikt inte några fornlämningar av betydelse.

#### *Begränsningar*

Området är inte utpekade 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 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.

### **Område 3**

Storlek: 80 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 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 utpekade 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 är med inte att uppföra högre byggnader.

I den norra delen av området finns en kraftledningsgata som försvårar en detaljplaneläggning 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 och område 2 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: 140 ha.

##### *Fördelar*

I Örebro kommuns översiktsplan är området utpekade 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 utpekade som en möjlig plats där motorsport kan expandera. Öster om flygplatsen och väg 571 ligger Örebro motorstadion. Marken ägs av kommunen men är utarrenderat på ettårsavtal och omfattar ca 18 hektar. I dagsläget finns det inte någon alternativ yta för omlokalisering. Inom detta område finns dessutom ett mindre flygfält för segelflygsverksamhet med en tomträtt på ca 22 hektar. I dagsläget finns det inte någon alternativ yta för omlokalisering. Med hänsyn till dessa befintliga verksamheter inom fritidssegmentet och bristen på alternativa lokaliseringssytor och att det skulle medföra stora intressekonflikter är det inte möjligt att ta detta område i anspråk.

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 inte heller en ekonomiskt försvarbar lösning.

Ett större område i direkt anslutning till flygplatsen och terminalområdet har dessutom pekats ut som en möjlig plats för en solcellspark. Om solcellsparken anläggs begränsas exploateringsmöjligheterna ytterligare.

## **Område 5**

Storlek: 10 ha.

### *Fördelar*

I Örebro kommuns översiktsplan är en stor del av området utpekade 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*

I området finns biotoper i form av åkerholmar, odlingsrösen, murar och öppna diken. Vid ett genomförande måste en stor del av 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.

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 knuta 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.

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

### *Val av lokalisering och planområde*

Utifrån de fem alternativen som lyfts enligt ovan bedöms område 2 vara det som i dagsläget är lämpligast för detaljplanläggning. För att säkerställa en flexibel byggnation och även för att kunna möjliggöra utbyggnad och expansion är området det som bedöms som mest lämpat. Område 5 har stöd i den kommunala översiktsplanen och bedöms också ha goda förutsättningar för planläggning. Dock finns inte samma möjlighet att erbjuda utbyggnad och expansion och eftersom området är relativt litet och smalt finns inte heller möjlighet att uppföra byggnader som matchar flygplan i den större storleken. Delar av område 4 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.

### *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. Nya etableringar kommer påverka de upplevelsemässiga kvaliteterna främst för boende i anslutning till planområdet. Upplevelsen av en flygplats och tillhörande byggnader uppfattas dock sannolikt väldigt varierande beroende på betraktaren. Möjligheten att uppleva ett landskap påverkas dessutom av olika siktbegränsande element som vegetation, annan bebyggelse, höjdskillnader i landskapet osv. Dessa förutsättningar kan dock komma att förändras över tid beroende på när detaljplanen genomförs.

Detaljplanen är anpassad till landskapet och de rekommendationer som landskapsanalysen föreslår. Vid Norrgårda sparas ett naturområde och en större yta längs Haredmoåsen får inte bebyggas för att hålla avstånd från åsen.

## **Vatten**

### *Miljö kvalitetsnormer för vatten*

Planens genomförande bedöms 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 eller negativa konsekvenser för berörda markavvattningsföretag. Bedömningen är att det sammantaget blir försumbara till positiva konsekvenser för miljöaspekten. För utförlig redogörelse se miljökonsekvensbeskrivning samt dagvattenutredning.

## **Bebyggelse**

### *Stadsbild, gestaltning och byggnadskultur*

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra flygplatsanknutna verksamheter för t.ex. logistik, service, reparation samt större, sammanhängande

uppställningsytor för flygplan med direktkontakt till flygplatsens landningsbana. Detaljplanen kommer även möjliggöra kontors- och lagerbyggnader som behövs för dessa verksamheter.

Antalet möjliga verksamheter och storleken på dessa är inte bestämt och områdets utformning är därför inte närmare är preciserad. Eftersom flygplatsen kan ta emot flygplan i den största klassen torde dock behovet av större byggnader vara relativt stort. Fastighetsindelningen inom kvartersmark föreslås att succesivt fastställas under detaljplanens genomförande. Indelningen av fastigheter kommer att bli beroende av ytbehovet för de verksamheter som etableras inom området.

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 fastighetensarean inom egenskapsområdena. Eftersom landningsbanan har möjlighet att ta emot flygplan i den största storleksklassen möjliggör detaljplanen att byggnader kan uppföras med en nockhöjd på som högst 40 meter. Höjdbestämmelserna i detaljplanen varierar mellan fem och 40 meter nockhöjd och är reglerade utifrån slutsatser i landskapsanalysen men även utifrån flygplatsens hinderbegränsade 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 x sju. Detta innebär att en byggnadshöjd på t.ex. 40 meter kräver ett avstånd från landningsbanans centrum på 420 meter ( $140+40*7=420$ ). Inom den nordvästra delen av planområdet varierar nockhöjden mellan som högst 40 meter och som lägst fem meter i överensstämmelse med den hinderbegränsade ytan enligt ovan.

Högre byggnader ska dock placeras så långt bort från Hardemoåsen som möjligt för att minimera påverkan på landskapet. Området som har bedömts som mycket känslig i landskapsanalysen har utelämnats och det är inte tillåtet att uppföra någon bebyggelse där. Runt planområdets västra, norra och södra delar finns en generell zon på 20 meter som inte får bebyggas vilket regleras genom prickmark.

Vid val av material och kulör ska det eftersträvas att minimera påverkan på befintlig landskapsbild och undvika avvikande blickfång. Kulörer ska hållas enhetligt längs sträckan eller vid behov anpassas efter landskapets karaktär. Detta regleras genom en bestämmelse som anger att *byggnaders utformning, färgsättning och materialval ska utformas med hänsyn till det intilliggande landskapet och befintlig bebyggelse utanför planområdet* (f<sub>1</sub>).

#### *Flyghinderanalys*

En flyghinderanalys är under framtagande av Luftfartsverket avseende Örebro flygplats med dess luftrum, in- och utflygningsprocedurer, CNS-utrustning

samt hinderbegränsande områden. Resultatet av analysen presenteras i kommande planhandlingar.

#### *Markanvändning*

Inom planområdet föreslås markanvändningen flygplatsanknuten verksamhet (Z<sub>1</sub>). Användningen är bred och innehåller olika typer av ytkrävande verksamheter som är kopplat till flygtrafik. Inom planområdet kan lokaler för t.ex. serviceverksamheter, tillverkning, lager 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.

#### *Friytor*

Enligt planbestämmelsen (b<sub>1</sub>) får 80% av fastighetsarea inom egenskapsområde vara hårdgjord och resterande yta utgörs av grönyta eller annan genomsläpplig yta. Grönytan kan användas som t.ex. friyta för de som arbetar och vistas inom området, för djur och som översilningsytor för dagvattenhantering.

### **Kulturmiljö**

#### *Fornlämningar*

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

### **Gator och trafik**

En ny väganlutning föreslås anordnas via länsväg 564 längs Hardemoåsen. I dagsläget sker infarten till planområdet via ett flertal mindre grusvägar i norra delen av planområdet. In- och utfartsväg föreslås där det i dagsläget finns en befintlig väg (GATA). I anslutning till infarten måste väg 564 byggas om och utökas med ett extra körfält för att hantera svängande lastbilar.

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

Planområdet föreslås få en egen trafikförsörjning och egen infrastruktur.



### *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.

### *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.

På plankartan regleras att belysningsanordningar ska anordnas så att det inte uppstår bländande eller störande ljus för flyget (m<sub>1</sub>).

## **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*

Planområdet kommer inte att ingå och bli verksamhetsområde för vatten- och avlopp. Frågan om hur anslutning ska ske är under utredning och kommer att presenteras i granskningshandlingen.

### *Dagvatten*

VAP har tillsammans med Stuctor Miljöteknik AB tagit fram en dagvattenutredning för området, *PM dagvatten Råberga, 2020-11-13*. Syftet med utredningen är att visa på förutsättningar, behov och möjliga åtgärder.

Principerna för dagvattenbehandling inom planområdet är enligt följande:

För föroreningsavskiljning

- Ett regntillfälle med 2 års återkomsttid och 20 minuters varaktighet (13 mm) ska omhändertas genom fördröjning i magasin med en permanent våt volym.
- Tömningstid ska vara 12 timmar eller mer.
- Utgående dagvatten ska ledas genom oljeavskiljare.
- Vid större regnmängder tillåts överskjutande regnmängder brädda förbi anordningen.

För utjämning

- Resterande regnvolymer för hela planområdet upp till ett 10-årsregn fördröjs innan avbördning sker kulvert under landningsbanan.
- Tömningstid ska vara minst 12 timmar för utjämningsvolymen.

Dagvattenhanteringen säkerställs genom en damm (dagvattendamm) inom det södra naturområdet samt genom följande planbestämmelse (n<sub>3</sub>) på kvartersmark: *Dagvattenfördröjning med en total volym av minst 420 kubikmeter per hektar hårdgjord yta samt max utflöde 9,5 l/s och ha hårdgjord yta av fastighetsarean inom användningsområdet ska anordnas.*

*Markavvattningsföretag*

Dagvatten från uppströms liggande områden ska ledas förbi planområdet via ett avskärande dike längs de norra och västra planområdesgränserna utan att flöden eller vattenkvalitet påverkas av verksamheten. Utflödet från planområdet anpassas till kapaciteten i befintlig kulvert under landningsbanan.

Flödet bedöms bli oförändrat för markavvattningsföretaget Råberga i och med den föreslagna dagvattenlösningen i dagvattenutredningen,

Det kommer dock att bli nödvändigt att samråda med markavvattningsföretaget i samband med exploatering. Det är nödvändigt att utreda i vilken utsträckning företagets tillstånd påverkas. Sannolikt kommer fastighetsägarna för dikessträckningen mellan planområdet och Täljeån att beröras av ändringen som uppstår till följd av planens genomförande. Markavvattningsföretaget kommer eventuellt att behöva omprövas för att det ska gå att hårdgöra marken, kulvertera diken och installera den föreslagna dagvattenlösningen.

*Översvämningsrisk*

Höjdsättningen som föreslås i dagvattenutredningen kommer att tillämpas och säkerställas i planen och då bedöms det inte finnas någon risk att ett skyfall kan skada byggnader och installationer inom planen eller orsaka översvämning i omgivningen. Planen bedöms därmed inte ge upphov till några negativa konsekvenser avseende översvämningsrisken i området.

### *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.

SAMRÅD

## GENOMFÖRANDE

### Organisatoriska frågor

#### *Organisation*

Planen upprättas av Örebro Stadsbyggnad som också författar genomförandebeskrivningen. Lantmäterimyndigheten verkställer de fastighetsrättsliga genomförandefrågorna efter ansökan. Det tekniska genomförandet av allmänna anläggningar ombesörjes av kommunen genom Tekniska förvaltningen.

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

#### *Tidplan*

Arbetet inriktar sig på att detaljplanen vinner laga kraft under 2021.

#### *Genomförandetid*

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

#### *Huvudmannaskap*

Kommunen är huvudman för allmän plats.

#### *Genomförandeavtal*

Avtal för kommunal VA-anslutning till planområdet kan erfordras.

### Fastighetsrättsliga frågor

#### *Fastigheter och rättigheter*

Råberga 3:2, del av  
Vintrosa-Sanna 5:4, del av  
Vintrosa-Sanna 7:1, del av  
Vintrosa-Sanna S:1

Markavvattningsföretag, torrlägningsföretag Råberga av år 1916.

Jordbruksarrenden och jaktarrende på alla fastigheterna.

#### *Fastighetsrättsliga åtgärder*

Fastighetsregleringar för berörda fastigheter och avstyckning till exploateringsfastigheter.

Omprövning och avveckling av Vintrosa-Sanna S:1 till att sedan bli en gatufastighet.

En gemensamhetsanläggning bildas i fall det minst två fastigheter inom planområdet som behöver dela på interna tillfartsvägar.

En gemensamhetsanläggning för enskilt VA- och dagvatten-system kan behöva bildas i fall det blir fler än 2 fastigheter inom planområdet och de behöver dela på systemet.

### **Tekniska frågor**

#### *Tekniska undersökningar*

Detaljprojektering för allmän gata, interna vägar och enskilt VA- och dagvattensystem med fördröjnings- och reningsdamm.

#### *Förorenad mark, geoteknik, arkeologi*

Geotekniska undersökningar inför byggande av gata, interna vägar, eventuella kör- och uppställningsytor och husbyggnation inom planområdet.

#### *Tekniska anläggningar*

Eventuell enskild pumpstation för avloppshantering inom planrådets kvartersmark.

### **Ekonomiska frågor**

#### *Ekonomiska konsekvenser*

- för kommunen i rollen som exploatör

### **SUMMERING**

Kommunens kostnader har beräknats till ca 51 000 000 kr och fördelar sig enligt tabellen.

<b>UTGIFTER</b>	<b>kkr</b>
Mark	10 000
Förberedande arbeten	2 500
Planläggning	2 600
Fastighetsbildning	250
Gata, infart ca 250 meter	6 500
Gata, anslutning till Lv med svängfält	1 000
Interna kvartersvägar om det bli flera fastigheter, verksamheter, ga, ca 1000 meter	10 000
Belysning, infartsgata	500
Natur	200
VA, gemensamhetsanläggning, vid	6 000

fall det blir flera fastigheter, ca 1000 meter inklusive avloppsumpstation	
Markavvattningsföretag, omprövning	1 000
Dagvattenhantering, damm	4 000
Naturvård, kompensationsåtgärder	1 000
Övrigt/oförutsett	5 000
Administration	200
<b>Summa</b>	<b>50 750</b>

<b>INKOMSTER</b>	<b>kkkr</b>
Markförsäljning, ca 500 000 kvm	75 000
a' ca 150 kr/kvm	
<b>Summa</b>	<b>75 000</b>

<b>Driftskostnader</b>	<b>Kkr/år</b>
Allmän gata, infartsgatan	40
Naturmark, allmän plats	13
<b>Summa</b>	<b>53</b>

#### *Utgifter, beskrivning*

##### Mark

Ingående markkostnad/värde till planområdet.

##### Förberedande arbeten

Arkeologi, dagvattenutredning, naturvårdsinventering och kompensationsåtgärder.

##### Planläggning

Kostnad för framtagande av detaljplan.

##### Fastighetsbildning

Regleringar och avstyckning och utredningar.

##### Gata

Projektering och utbyggnad.

#### *Inkomster*

##### Markförsäljning

Färdig tomtmark med nära kommunal standard säljs för ca 150 kr/kvm.

## ADMINISTRATIVA FRÅGOR

### *Planavtal*

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

## UNDERSÖKNING AV BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

När en ny detaljplan tas fram eller en befintlig detaljplan 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 till denna detaljplan. Följande miljöaspekter har bedömts kunna medföra BMP vid ett genomförande av detaljplanen:

- Påverkan på biotoper och naturvärden
- Jordbruksmark tas i anspråk
- Påverkan på landskapsbild
- Påverkan på avrinningsområde och hantering av dagvatten samt översvämningsrisk

En strategisk miljöbedömning av planen har tagits fram för att undersöka planens miljöpåverkan, integrera miljöaspekter i planprocessen och minimera negativ påverkan. Se separat bilaga.

Beslut om betydande miljöpåverkan är taget på delegation för Byggnadsnämnden 2020-11-24.

## KONSEKVENSER

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

Planområdet tas i anspråk för ny storskalig verksamhet på en plats som till stora delar utgörs av skog- och jordbruksmark och som sedan tidigare inte är exploaterad. Vid ett genomförande kommer större delen av denna mark att försvinna och tas bort. Förändringen bedöms även kunna få en betydande negativ påverkan för framför allt biotoper och naturvärden.

Kompensationsåtgärder kommer dock vidtas för att den negativa påverkan ska bli så liten som möjligt.

Planförslagets genomförande, i synnerhet vid fullt utbyggd verksamhet, bedöms medföra stor lokal negativ påverkan. Framförallt närboende kan uppleva att de omfattande anläggningarna ger ett negativt inslag i deras lokala boendemiljö och på landskapet. En noggrann anpassning och estetisk

utformning av anläggningarna och dess skyddsområden är därför betydelsefullt för att minska den negativa påverkan vilket regleras genom bestämmelser på plankartan.

Vidare bedöms planförslagets genomförande förändra områdets möjlighet till infiltration och hantering av naturligt dagvatten. Vid en fullt utbyggd verksamhet kommer sannolikt stora ytor att hårdgöras och det är därför av största betydelse att hanteringen av dagvatten inte påverkar intilliggande vattendrag och dricksvattentäkter. Regleringen hanteras genom bestämmelser på plankartan.

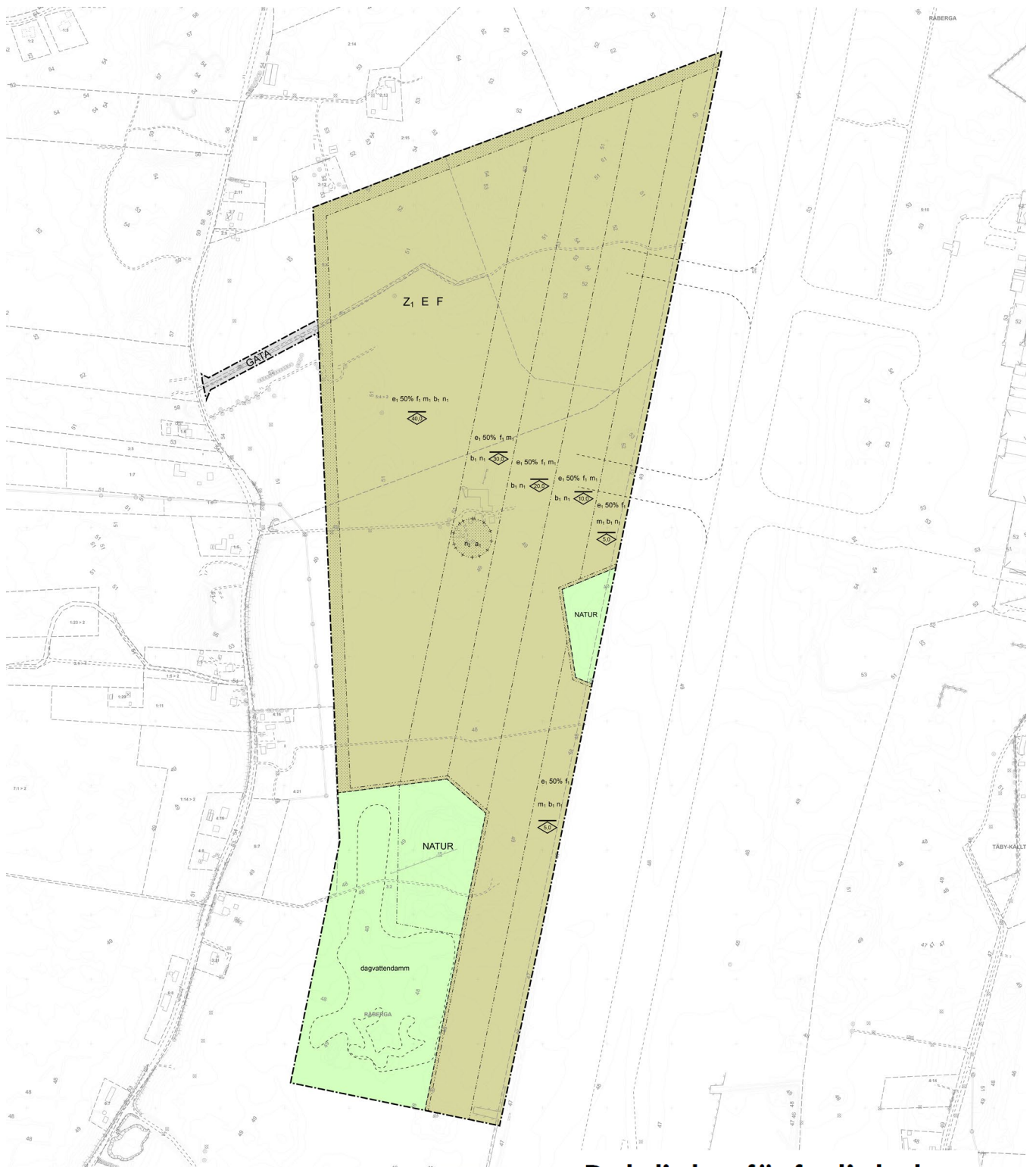
### **MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN**

Detaljplanen är framtagen av planeringsarkitekt Philip Cedergren, exploateringsingenjör Patrik Simonsson, kommunekolog Erik Göthlin samt trafikingenjörer Oscar Lewin och Hanna Malm.

Hanna Bäckgren  
Enhetschef Detaljplan

Philip Cedergren  
Planeringsarkitekt





## Detaljplan för fastigheten Råberga 3:2 m.fl.

(Örebro flygplats), Örebro kommun