

ANTAGANDEHANDLING

Planbeskrivning

Detaljplan för del av fastigheten Ånsta 20:96 m.fl.

Samråd tid: 28 augusti – 9 oktober 2023

Granskningstid: 5 april – 26 april 2024

Utökat planförfarande

Jonas Bäckström
E-post: jonas.backstrom@orebro.se

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

VAD ÄR EN DETALJPLAN?	3
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG	5
LÄGE	5
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	5
Riksintressen	5
Översiktliga planer.....	6
Trafikprogram.....	8
Grönstrategi.....	8
Program för hållbar utveckling.....	9
Detaljplaner.....	9
FÖRUTSÄTTNINGAR	11
Markägförhållanden	11
Mark.....	11
Natur	12
Vatten.....	12
Bebyggelse.....	14
Kulturmiljö.....	14
Gator och trafik.....	14
Störningar och risker	15
Teknisk försörjning	17
PLANFÖRSLAG OCH FÖRÄNDRINGAR	18
Mark.....	18
Natur	20
Vatten.....	24
Gator och trafik.....	26
Teknisk försörjning	27
GENOMFÖRANDE	28
Organisatoriska frågor	28
Fastighetsrättsliga frågor.....	28
Tekniska frågor.....	29
Ekonomiska frågor.....	29
Planavgift.....	30
Drift allmän plats	30
UNDERSÖKNING AV BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN	31
KONSEKVENSER	32
MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER	33

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 – utökat förfarande

Plan- och bygglagen PBL (2010:900)



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.

Arbete med detaljplanen påbörjades 2020-03-30. Vid planläggningen har Plan- och bygglagen (2010:900) tillämpats med ändringar till och med SFS 2020:13 samt Boverkets allmänna råd BFS 2014:5.

HANDLINGAR

Planhandlingen omfattar:

- plankarta i skala 1:2 000 med planbestämmelser
- denna planbeskrivning med illustrationer
- fastighetsförteckning *
- undersökning om betydande miljöpåverkan
- Aspholmen Spårstråk – PM översiktlig miljöteknisk markundersökning (Structor, daterad 2019-04-03).
- Aspholmen Grönstråk – Kompletterande markundersökning och riskbedömning (Structor, 2022-04-22)
- Aspholmen Spårstråk – PM Kompletterande markprovtagning inom del av fastigheten Virkeshandlaren 13 (Structor, 2024-03-15)
- Dagvattenutredning (WSP, 2024-02-27)

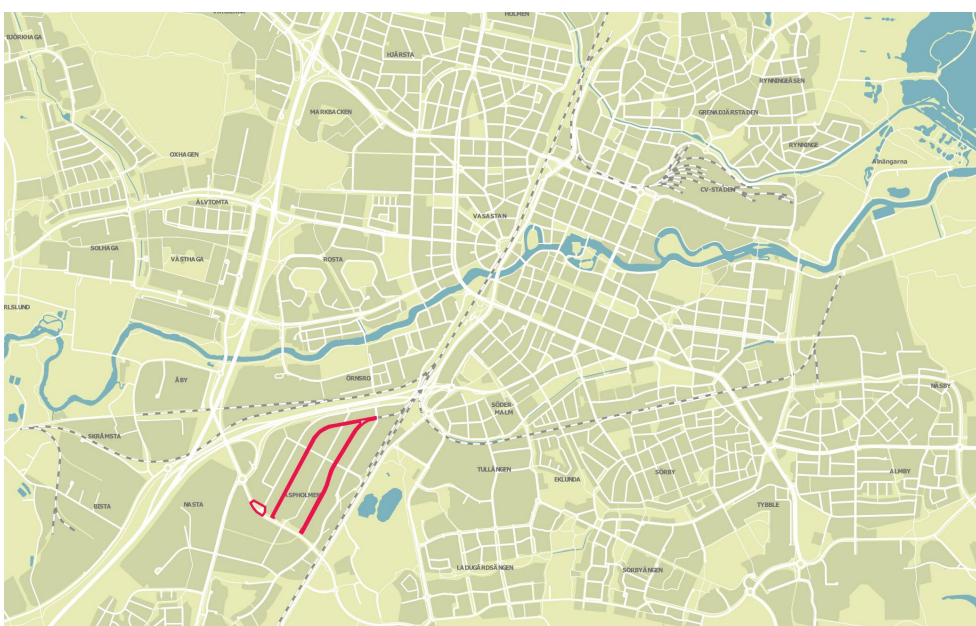
*Fastighetsförteckning lämnas ut av kommunen vid begäran.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanens syfte är att lägga grunden till ett parkstråk genom Aspholmen och förbättra trafiksituationen på Södra vägen genom en ny cirkulationsplats vid Radiatorvägen. Åtgärderna inom den allmänna platsmarken som möjliggörs av detaljplanen är en del av utvecklingen enligt planprogrammet för Aspholmen och Nasta som godkändes 2017. Parkstråket ska anläggas längs de nedlagda järnvägsspåren och utgör grunden till en park- och grönstruktur som krävs för att stadsdelen ska kunna kompletteras med bostäder.

LÄGE

Planområdet ligger på Aspholmen, sydväst om Örebro centrum.



Planområdets ungefärliga utbredning i förhållande till centrala Örebro

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Riksintressen

Detaljplanen ligger i närheten av järnvägen Godsstråket genom Bergslagen, som är riksintresse för kommunikation. Detaljplanen bedöms inte påverka riksintresset. Strax väster om planområdet går motorvägen E18/E20 som också är av riksintresse. Riksintresset bedöms inte påverkas av planförslaget.

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.

I den kommunala översiktsplanen markeras ett stort område kring Aspholmen, Nasta, delar av Örnros och Gustavsviksområdet ut som ett utvecklingsområde i form av blandstad. Detta är ett för stadens utveckling viktigt område sydväst om Örebro befintliga innerstad där ny stadsbygd kommer att växa fram genom förtätning och omvandling. Området ska kompletteras med fler bostäder som en del i utvecklingen av framtidens innerstad. En stor del av kommunens förväntade befolkningsökning och bostadsbehov kan rymmas i dessa utpekade utvecklingsområden. Utvecklingen i dessa områden ges särskild prioritering fram till år 2040. Ett grönstråk längs delar av de befintliga nedlagda järnvägsspåren finns också med i översiktsplanen.

I översiktsplanen pekas ett nytt stråk för kollektivtrafik ut genom Aspholmen, som föreslås dras via en ny cirkulationsplats på Södra infartsleden. Vidare pekas lämpligt läge för drivmedelsstation ut norr om korsningen mellan Skvadronvägen och Södra infartsleden.

Längs med Södra infartsleden finns i översiktsplanen ett spårreservat för nytt järnvägsspår för persontrafik från Stockholm via Örebro till Oslo, den så kallade Nobelbanan. Trafikverket har låtit utreda hur en kommande Nobelbana kan ansluta till befintlig järnväg i eller strax söder om Örebro, vilket sammanställts i utredningen "Förutsättningar för anslutning till Godsstråket genom Bergslagen på sträckan Mosås–Örebro S", daterad 2020-06-01. Programnämnd samhällsbyggnad beslutade 2021-02-05 att utredningsalternativ 4, söder om Berglunda, är Örebro kommuns huvudalternativ i fortsatt planering. Det innebär att kommunen i sin fysiska planering ska verka för att inte försvåra anläggning av en ny järnväg i detta stråk. Utredningsalternativ 5 ses som ett möjligt andrahandsalternativ och därför bör Örebro kommun sträva efter att inte omöjliggöra även detta stråk. Övriga utredningsalternativ i denna utredning anses mindre sannolika och ska inte påverka Örebro kommuns planering eller hindra kommunens utveckling. Spårreservatet längs med Södra infartsleden påverkar därmed inte denna detaljplan.

Detaljplanen är förenlig med översiktsplanen.

Fördjupningar av översiktsplanen

Planområdet omfattas delvis av Fördjupning av översiktsplan för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik, antagen av

Kommunfullmäktige 2015. Marken är utpekad för bostäder, arbetsplatser och service. Planprogrammet för Aspholmen/Nasta från 2017 har dock ersatt delar av den fördjupade översiktsplanen men är i huvudsak i linje med fördjupningen.

Planprogram

Ett planprogram för Aspholmen/Nasta godkändes i slutet av år 2017. I planprogrammet finns följande övergripande ställningstaganden kring utvecklingen av Aspholmen/Nasta:

- Koppla stadsdelen bättre till omgivande delar av staden genom nya infrastrukturkopplingar.
- Möjliggöra för liv och rörelse fler timmar på dygnet och fler av veckans dagar genom större variation på markanvändning - stadsdel för både arbete i många olika branscher och boende.
- Ge Aspholmen/Nasta en ”identitet”, tillskapa attraktiva karaktärsskapande offentliga miljöer, torg och grönska.
- Utveckla infrastrukturen inom stadsdelen, finmaskigare gatunät genom nya gator genom kvarter samt bättre balans mellan trafikslagen.
- Åstadkomma en mer stadsmässig karaktär på Aspholmen/Nasta, stadsdelens centrala läge ska avspeglas i gestaltningen av gaturummet.
- Möjliggöra för förtätning och utveckling av fastigheter.
- Tillskapa byggrätter i attraktiva lägen.

I planprogrammet pekas industrispåren på Aspholmen ut som en plats där nya park- och gångstråk kan utvecklas. En ny cirkulationsplats på Södra vägen pekas ut, liksom en ny cirkulationsplats på Södra infartsleden som ska koppla samman Aspholmen med Örnstro. Cirkulationsplatsen på Södra infartsleden kommer att skapa nya länkar och resvägar genom Örebro och sänka trafiktempot på Södra infartsleden.

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.

I strategin för arkitektur och byggande är Aspholmen och närmast kringliggande områden markerade som ett verksamhetsområde - område under långsam omvandling till stad. Dessa områden ska på sikt ges en innerstadskaraktär med eget uttryck. Målet är att få till fler arbetsplatser, mer liv och rörelse under en större del av dygnet, ökad trygghet och en attraktivare stadsmiljö. En åtgärd som kan göras är att utforma nya gröna stråk och gator som hänger samman i en finmaskig struktur. Mängden asfaltytor behöver

minska och en allmän park bör vara ett inslag i den här typen av områden. Gamla industrispår eller andra rester från verksamheter som inte längre används kan återanvändas i utemiljön som spännande och identitetsskapande inslag som förankrar området i sin historia.

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 utrymmessåla 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.

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen har påbörjat arbetet med ett nytt dokument som ska ersätta trafikprogrammet och uppdatera kommunens ställningstaganden kopplat till trafikplaneringen. Innan den nya trafikstrategin 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 rekreatiomsområden 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. Invånare bör nå en kvarterspark om minst 1-3 hektar inom 200–300 meter från bostaden. En sådan kvarterspark kan serva ca 1000 personer.

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

Industrispåren på Aspholmen omfattas idag av två detaljplaner: *Förslag till stadsplan för Aspholmens industriområde jämte ny sträckning för södra huvudinfarten* (1880K-A252) från år 1961 som omfattar de centrala delarna av spårområdet och *Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för Aspholmens industriområde* (1880K-A298) från år 1964 som omfattar de norra och södra delarna av järnvägsspåren. I båda stadsplanerna regleras spårområdena som områden för järnvägsändamål.

På platsen för den kommande cirkulationsplatsen på Södra vägen är det i huvudsak *Förslag till ändrad stadsplan för del av Aspholmens industriområde kv 39 Svetsaren m.fl.* (1880K-A535) från år 1974 som är aktuell. Där regleras markanvändningen i korsningen till gata och gatuplantering. Även *Detaljplan för del av kvarteret Svetsaren* (1880-P281) från år 2005 berörs, det gäller en teknisk anläggning som ligger strax norr om korsningen. Den planerade cirkulationsplatsens sydöstra hörn omfattar en del av *Detaljplan för Gustavsviksbron* (1880-P321) från år 2005 där marken planlagts som huvudgata.



Gällande planer för området. Planområdet är markerat med vit streckad linje.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Markägoförhållanden

Planområdet omfattar både kommunägda och privatägda fastigheter. Ånsta 20:96, 20:144, 20:235 och Virkeshandlaren 13 ägs alla av Örebro kommun. Fastigheterna Virkeshandlaren 11 är privatägd.

Mark

Geotekniska förhållanden

I huvudsak består marken under planområdet av lerjordar, med undantag för den sydligaste delen som ligger på Örebroåsen och består av isälvsmaterial.

Förorenad mark

Föroreningssituationen vid den planerade parkmarken längs de befintliga järnvägsspåren har undersökts i flera steg. 2018–2019 utfördes miljötekniska markundersökningar med syfte att översiktligt kartlägga föroreningssituationen inom Aspholmens spårstråk, samt att utgöra underlag för klassning av schaktmassor. Vid undersökningen påträffades föroreningar av främst PAH, PCB och diuron inom spårstråket.

2021 gjordes kompletterande markundersökningar i syfte att bedöma föroreningssituationen vid spårstråket inom de områden som inte provtagits tidigare samt i sidoområdet av spåret.

2023 beslutade Miljöavdelningen om avhjälpandeåtgärder och en saneringsplan har således stämts av med myndigheten. 2024 utökades planområdet till att inkludera några kvadratmeter till på fastigheten Virkeshandlaren 13. Samtliga laboratorieanalyser från genomförda provtagningar på aktuell mark påvisar låga föroreningshalter i ytliga jordlager, underskridande tillämpade riktvärden. Asfalten inom området bedöms ej innehålla stenkolstjära.

Genomförda provtagningar har ej påvisat föroreningshalter som kan medföra oacceptabla risker för människors hälsa i de ytliga, exponerade jordlagren.

Se vidare under *Planförslag och förändringar*.

Radon

En mindre del av planområdet ligger på mark där det finns en förhöjd risk för markradon. Det gäller den södra delen och sammanfaller i princip med Örebroåsen.

Risk för skred

Risken för ras och skred är generellt sett liten inom planområdet.

Natur

Mark och vegetation

Planområdet innehåller en del vegetation, mest i form av spontanetablerad vegetation/sly längs järnvägsspåren. På vissa platser är vegetationen mer storskalig och uppvuxen. Större träd finns längs fastighetsgränsen mot fastigheten Virkeshandlaren 11 och kvarteren Arbetaren, Rörläggaren, Importören och Exportören.

Vatten

Vattenområden

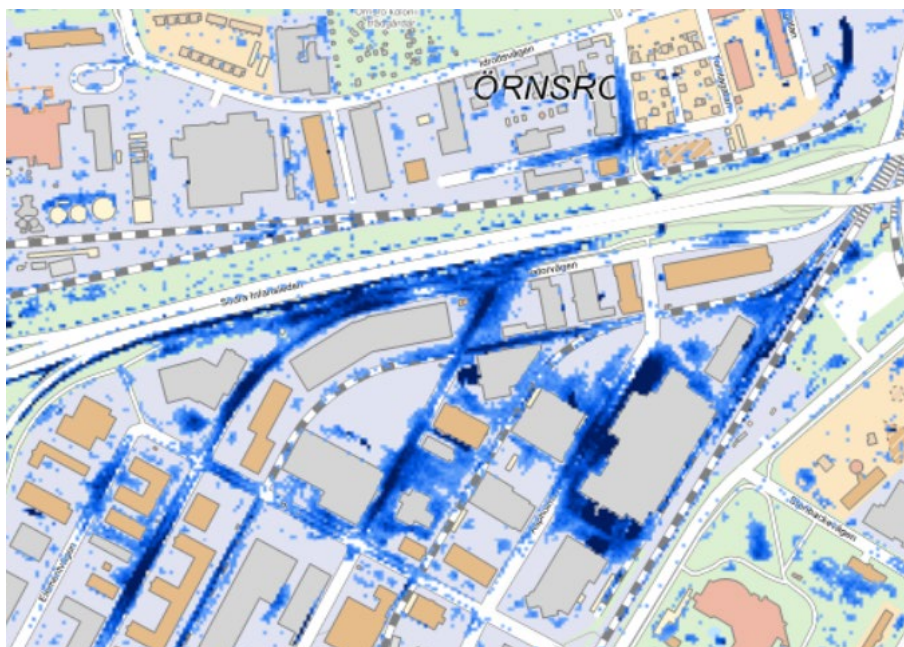
Detaljplanen omfattar inga vattenområden.

Dagvatten och miljö kvalitetsnormer för vatten

Hela planområdet ingår i Svartåns avrinningsområde och dagvattnet når recipienten via ledningsnätet. Svartån genom centrala Örebro har otillfredsställande ekologisk status och en av parametrarna som lett till den bedömningen är att ån, på sin väg genom staden, påverkas av olika typer av föroreningar från dagvatten, bland annat kvicksilver och brom.

Översvämningsrisk

Delar av planområdet riskerar att översvämmas vid kraftiga skyfall, ett så kallat 100-årsregn. Det gäller framförallt det västra av de båda befintliga järnvägsspåren på Aspholmen.

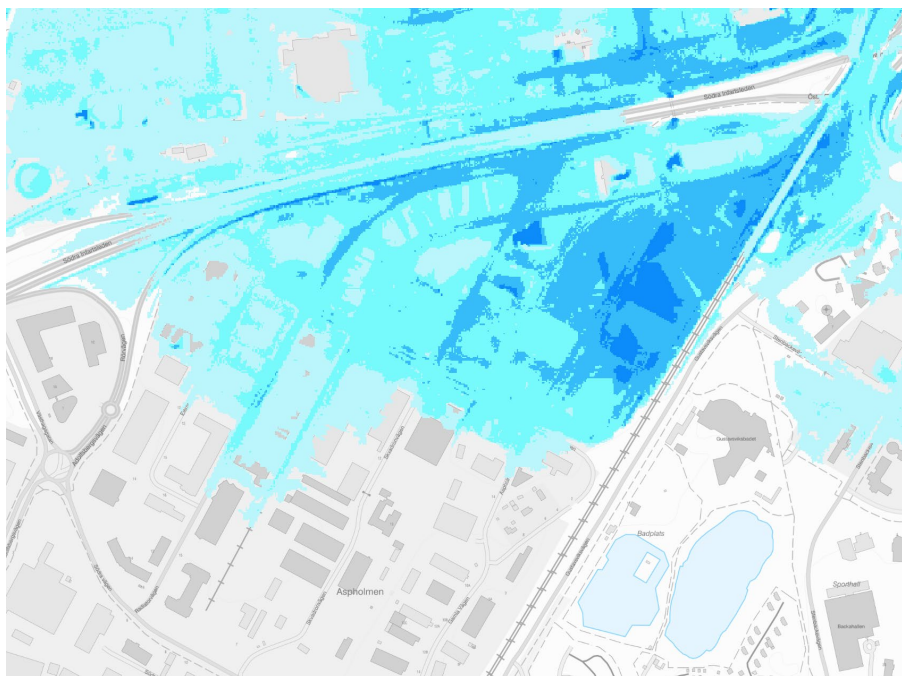


Kartbild över översvämningsituationen i de norra delarna av planområdet. Mörkare blå färg illustrerar en djupare vattennivå vid ett så kallat 100-årsregn.



Kartbild över översvämningsituationen i de södra delarna av planområdet. Mörkare blå färg illustrerar en djupare vattennivå vid ett så kallat 100-årsregn.

Planområdet omfattas även av översvämningsrisk vid beräknat högsta flöde (BHF).



Aspholmen och beräknat högsta flöde (BHF)

E-området vid korsningen Södra vägen – Radiatorvägen omfattar en befintlig transformatorstation. Anläggningen är inte utsatt för översvämningsrisk vid BHF, regn vid 1000-årsflöde eller skyfall vid 100-årsflöde.

Bebyggelse

Bostäder

Inga bostäder finns inom planområdet idag, men en mindre mängd enbostadshus finns på Aspholmen.

Tekniska anläggningar

En transformatorstation finns inom E-området vid korsningen Södra vägen – Radiatorvägen.

Arbetsplatser, övrig bebyggelse

Det finns inga arbetsplatser inom själva planområdet idag, men omgivningen innehåller en stor mängd arbetsplatser både på Aspholmen och i Nasta.

Offentlig och kommersiell service

Offentlig och kommersiell service saknas inom planområdet, men omgivningen innehåller en stor mängd butiker och kontorsverksamheter som riktar sig till både privat- och företagskunder.

Tillgänglighet

I princip samtliga ytor i detaljplanen är väldigt otillgängliga för de flesta av kommunens invånare. Ytorna består till stor del av körbanor på högtrafikerade vägar och smala, vildvuxna järnvägsbankar bakom industribyggnader.

Kulturmiljö

Fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet.

Järnvägsspåren

Järnvägsspåren har sitt ursprung från verksamhetsområdets utbyggnad under 1950- och 1960-talen. Under åren har anläggningen underhållits, slipers och räil bytts ut efter behov. Idag har spåranläggningen ett visst miljöskapande värde och minner om industrihistorien i området.

Gator och trafik

Gatunät, gång-, cykel- och mopedtrafik

Detaljplanen omfattar en av Örebros viktigaste trafikleder: Södra vägen, som är

en huvudled för biltrafik och i viss utsträckning även kollektivtrafik. Den är även utpekad för specialtransporter och utryckningsfordon.

Kollektivtrafik

Både stadsbussar och regionbussar trafikerar området för den planerade cirkulationsplatsen.

Miljö kvalitetsnormer och luftföroreningar

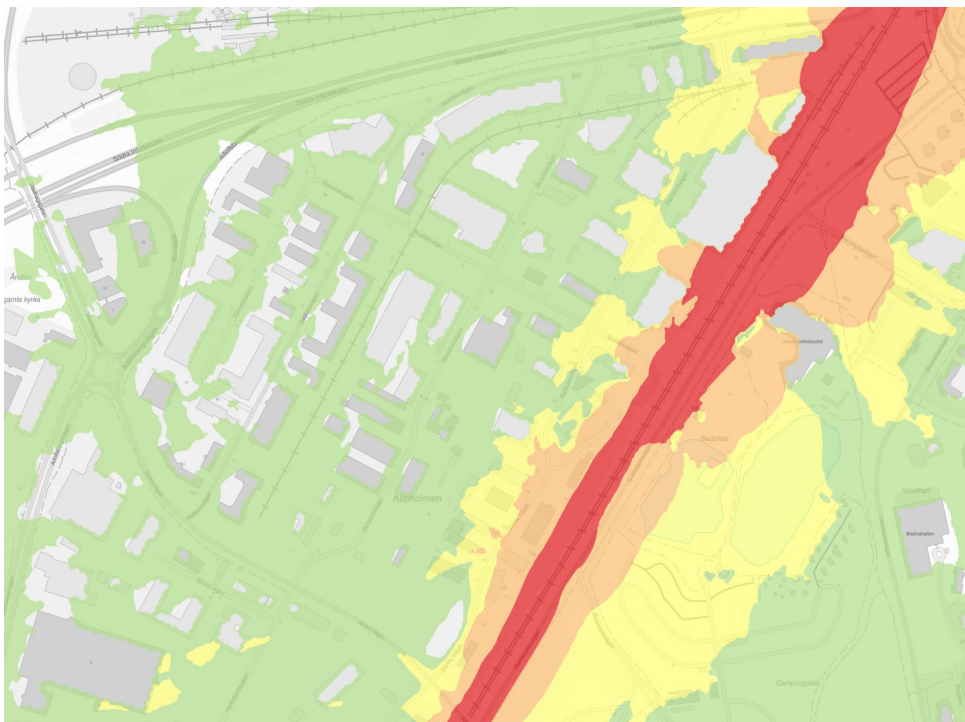
Miljö kvalitetsnormer är ett juridiskt bindande styrmedel enligt miljöbalkens femte kapitel. Miljö kvalitetsnormerna är till för att komma till rätta med miljöpåverkan från diffusa utsläppskällor som t.ex. trafik och jordbruk.

Inga beräkningar av luftföroreningar har genomförts. Tidigare erfarenheter visar att miljö kvalitetsnormerna för luft inte riskerar att överskridas ens vid förtätningar i de centrala delarna av Örebro. Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning är därför att den aktuella planen inte riskerar att leda till att miljö kvalitetsnormerna för luft inte kan uppfyllas på den här platsen.

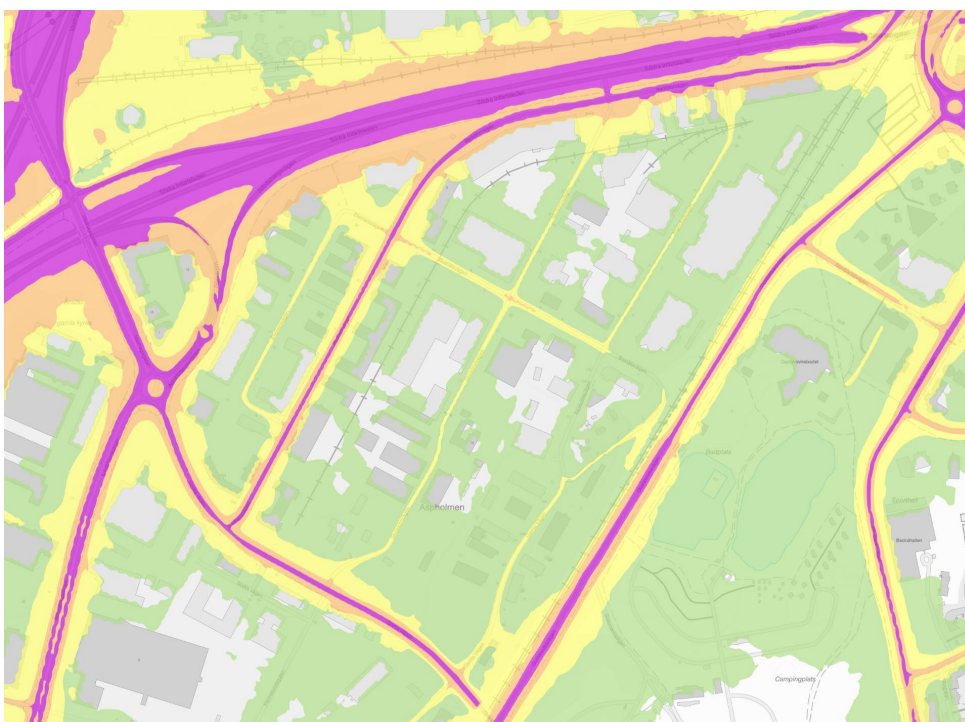
Störningar och risker

Buller

Den östra delen av planområdet är utsatt för järnvägsbuller och de norra och södra delarna är utsatta för vägbuller. Örebro kommuns översiktliga bullerkartläggning antyder att de högsta nivåerna av järnvägsbuller uppnås allra längst i nordost och ekvivalentvärdet är då 55-59 dBA. För vägbuller uppträder de högsta värdena 55-59 dBA ekvivalent nivå i den norra delen av planområdet på grund av närheten till Södra infartsleden och i de södra delarna nära Södra vägen också på 55-59 dBA ekvivalent.



Utsnitt ur Örebro kommuns bullerkartläggning för järnvägsbuller från år 2022. Färgerna symboliserar olika bullervärden. Grön: 50-54 dBA, gul: 55-59 dBA, orange: 60-64 dBA, röd: 65-69 dBA, lila: 70 dBA.



Utsnitt ur Örebro kommuns bullerkartläggning för vägtrafik från år 2022. Färgerna symboliserar olika bullervärden. Grön: 50-54 dBA, gul: 55-59 dBA, orange: 60-64 dBA, röd: 65-69 dBA, lila: 70 dBA.

I Örebro kommuns Grönstrategi anges riktvärdet för acceptabel bullerstörning i stadsdelspark och kvarterspark till maximalt 50 dBA. Störningen från järnvägsbuller ensamt ligger enligt kartläggningen ovan generellt över 50 dBA för den planerade parkmarken. Bullersituationen kommer dock sannolikt att se annorlunda ut i och med en utveckling i enlighet med planprogrammet, med fler byggnader som skärmar från buller både från järnväg och väg. Bullersituationen i parkmarken bör följas upp i kommande detaljplaner för att säkerställa att det finns parkmark för nya boende, besökande och arbetande i stadsdelen som klarar riktvärdet i grönstrategin.

Farligt gods

Godsstråket genom Bergslagen, som passerar strax öster om planområdet, är ett utpekad stråk för transporter av farligt gods. Minsta avstånd till järnvägen från planområdet är ungefär 110 meter vilket innebär att riskerna för personer som vistas inom planområdet är mycket små.

Södra infartsleden är inte en primär väg för transport av farligt gods.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Ledningsnät för vatten och avlopp finns utbyggt i och kring planområdet.

Värme, el och elektronisk kommunikation

Ledningar för fjärrvärme, el och elektronisk kommunikation finns i och kring planområdet.

PLANFÖRSLAG OCH FÖRÄNDRINGAR

Detaljplanen möjliggör förbättringar av infrastruktur och park inom Aspholmen, i form av två stora investeringar i allmän platsmark, ny cirkulationsplats på Södra vägen och nytt parkstråk med bland annat utegym och andra funktioner längs de nedlagda industrispåren.

Mark

Förorenad mark

En anmälan om sanering har stämts av med Miljöavdelningen och beslut om saneringsplan togs 2023-10-20. På begäran av Miljöavdelningen har kompletteringar skett genom bland annat kompletterande provtagning inom hela spårstråket inklusive spårområdet på Virkeshandlaren 13.

Föroreningarna som förekommer inom planområdet är framförallt diuron, PAH och en del metaller. Samtliga ovan nämnda har sitt ursprung inom planområdet på grund av järnvägsspåret. Andra föroreningar som klorerade lösningsmedel kan förekomma från intilliggande verksamheter men går inte att sanera på bara spårstråket utan behöver i förekommande fall saneras på fastigheten där de har sitt ursprung. Eftersom marken planläggs som Park där utomhusvistelse sker uteslutande, bedöms dessa ämnen inte utgöra någon risk för hälsan.

Platsspecifika riktvärden

I beslutet om avhjälpandeåtgärder gäller platsspecifika riktvärden (PSRV) istället för KM för all mark inom planområdet och samma riktvärden för parkmark och lekplats för att undvika frågetecken kring placering av dessa funktioner och uppnå en högre flexibilitet. För lekpark finns inget generellt riktvärde. Gällande beslut från Miljöavdelningen fastställer en vistelsetid om 12h per dygn i en lekpark 365 dagar om året. Det PSRV som är framtaget och beslutat är tillräckligt för att det ska kunna gälla för parkanvändningen utan restriktioner.

I de tidigare utredningarna inom planområdet har prover slagits ihop till samlingsprov över längre sträckor. Under hösten 2023 genomfördes förfinad provtagning och delsträckorna delades upp i mindre delar, både vad gäller i spårområdet och i sidoområdet. Den kompletterande provtagningen, genomfördes med syfte att minimera osäkerheterna kring tidigare provresultat och bättre avgränsa påträffade föroreningar. Enligt Structor har provtagningen gjorts på ett mer representativt sätt inför kommande sanering. Det resulterade i att några delsträckor kunde friklassas vad gäller sidoområdet och några både sidoområdet samt spårområdet.

Under hösten 2023 och våren 2024 har sanering av planområdet skett. Delområde A har sanerats i spåret, men ej i sidoområdet. Delområde C har

sanerats både i spåret och i sidoområdet. I delområde B påträffades inga halter över PSRV och har därmed ej sanerats. I Delområde D påträffades inga halter över PSRV, förutom rödfyr. Rödfyren har påträffats på ca 0,4-0,5 m djup och tjockleken av rödfyr är ca 10 cm. I samband med tidigare provtagning av rödfyr i delområdet, har jord i närheten av rödfyren analyserats för att utreda eventuell spridning av föroreningar från rödfyren till omgivande jord. Analyserna visade på låg spridning av tungmetaller från rödfyren. Då rödfyren är överlagrad av ett tjockare skikt med massor, spridningen är låg och att området till största del kommer tillföras massor vid byggnation av parkstråket, är bedömningen att risken för människors hälsa och miljön är liten och att rödfyren därmed inte behöver åtgärdas. Om det ska schaktas i området vid ett senare tillfälle, ska schaktarbetet anmälas till tillsynsmyndigheten. Slipers och räls har tagits bort inom alla delområden.

En del av planområdet norr om Boställsvägen ska genomföras i ett senare skede och saneras i samband med genomförandet, se bild nedan.



Delområden för markmiljöundersökningarna. Ytan markerad med vit linje har tillkommit senare i planarbetet och ytan med vit streckad linje tillhör en senare etapp av genomförandet.

Tillkommande planområde

Genomförda provtagningar inom det tillkommande planområdet på del av Virkeshandlaren 13 är av översiktlig karaktär. Samtliga laboratorieanalyser från genomförda provtagningar inom aktuellt område påvisar låga föroreningshalter i ytliga jordlager, underskridande tillämpade riktvärden. Asfalten inom området bedöms ej innehålla stenkolstjära.

Genomförda provtagningar har ej påvisat föroreningshalter som kan medföra oacceptabla risker för människors hälsa i de ytliga, exponerade jordlagren. Djupare jordlager har generellt ej undersökts inom denna del av planområdet, men vid tidigare provtagning inom fastigheten har föroreningar inte påträffats på djupet. Eventuella djupare liggande föroreningar, som skulle kunna ha en påverkan på miljön, kan vid behov hanteras vid genomförandet för denna relativt begränsade del av planområdet. Inga ytterligare åtgärder bedöms motiverade i detta skede.

Förhöjda föroreningshalter kan förekomma inom andra delar av fastigheten Virkeshandlaren 13, utanför nu aktuellt planområde. Dessa kommer att hanteras vidare inom ramen för respektive kommande detaljplanering av fastigheten.

Natur*Parkstråket*

En betydande del av planområdet planläggs som allmän plats med beteckningen **PARK**. Detta gäller det befintliga spårområdet på Aspholmen. Planbestämmelsen innebär att järnvägsspåren och marken närmast kring dem ska omgestaltas till en allmänt tillgänglig parkmiljö med möjligheter till lek, rekreation och rörelse.

Parkstråket ska utgöra en grund i Aspholmens framtida grönstruktur. En utbyggnad av stråket är nödvändig för att omvandla Aspholmen och Nasta till de levande och blandade stadsdelar som eftersträvas i planprogrammet för Aspholmen-Nasta. För att fullt ut omvandla Aspholmen enligt intentionerna i planprogrammet kommer betydligt större arealer med grönyta behövas för att tillgodose alla de gröna och sociala behov som invånarna, verksamheterna och besökarna i stadsdelen kommer att ha. Den långsiktiga ambitionen med parken är därför att den kan byggas på och vidareutvecklas i samband med framtida detaljplaneläggning av kringliggande fastigheter på Aspholmen, samt förlängas in i Nasta söder om Södra vägen. Vilka breddningar och kvalitetshöjande insatser i parkmark som behövs kommer att utredas i varje efterföljande detaljplan.



Illustration som visar visionen för parkstråket och möjlig utveckling av dess olika delar.

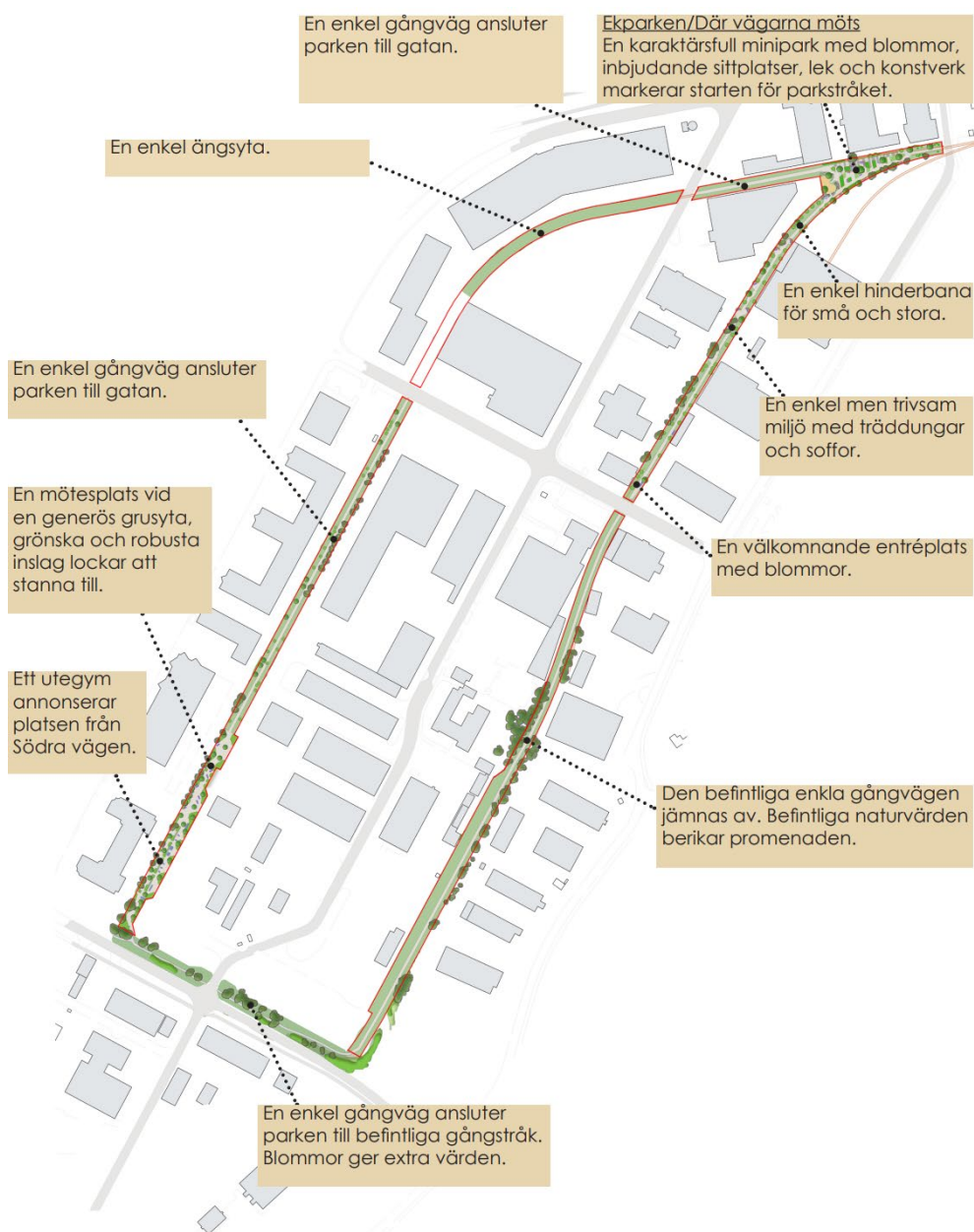


Illustration som visar de delar av parkstråket som planeras genomföras till och med 2024.

Parkstråket kommer att utvecklas succesivt, där den första etappen inbegriper enklare anläggningsåtgärder. På sikt kommer parken att ge Aspholmen en tydligare identitet och komplettera stadsdelens befintliga gator med nya stråk och mötesplatser. Den blir ett viktigt rekreativt stråk och en länk mellan Örebro centrum, Ånstabäckens parkområde och i förlängningen även Brunnsparken i Adolfsberg.

Parkens utformning

På flera platser finns redan idag värden som blir viktiga att bevara i det

framtida parkstråket. Längs en stor del av sträckan finns befintliga järnvägsspår kvar som kan integreras i gestaltningen. Ambitionen är att de uppvuxna träd och annan vegetation som finns längs stråket ska bevaras i den mån det är möjligt med hänsyn till framkomlighet och behovet av marksanering.

Ett gångstråk kommer att anläggas längs hela sträckan. I framtiden planeras gångstråket att kopplas ihop i flera punkter med nya tvärgående gång- och cykelstråk. På de platser där parkstråket korsar en gata kommer det att anordnas säkra passager och på vissa platser planeras även cykelparkeringar.

I parken planeras en genomgående gestaltning med den återbrukade järnvägsrälsen, särskilda belysningsstolpar och sittplatser längs vägen. I takt med att parken breddas i framtida detaljplaner kan parken utvecklas med fler funktioner, upplevelsevärden och mer uttalade mötesplatser med fokus på exempelvis sociala värden, lek eller idrott.

I den norra delen av parken finns det en plats där det gamla ingående järnvägsspåret till Aspholmen delar sig i två. Platsen planeras utformas som en entré till parkstråket och kommer även innehålla en lekplats och ett konstverk.

Ett annat särskilt värdefullt parti av parken är den slänt som finns i områdets sydöstra del. Här har den intressanta topografin och områdets vilda karaktär en stor potential att utvecklas till en lekmiljö.

I den norra delen av planområdet planläggs en del av de befintliga järnvägsspåren som allmän plats med beteckningen **TORG**. I framtiden är tanken att parken här övergår till en torgmiljö som utvecklas i kommande detaljplan. Platsen är ett viktigt entrétorg för Aspholmen i direkt koppling till den nya cirkulationsplatsen på Södra infartsleden.

Bostadsgårdar tillhörande bostäder i kommande detaljplaner kan med fördel placeras i anslutning till parkstråket för att ge intrycket av en större sammanhängande grönmiljö.

Aspholmens grönstruktur i relation till grönstrategin

Grönstrategin innehåller riktlinjer bland annat för avstånd från bostäder till parker och tillräcklig yta för olika typer av parker i förhållande till antal boende, med mera. Som nämnts ovan är ytorna inom denna detaljplan inte tillräckliga utan ytterligare ytor kommer att behöva reserveras som parkmark i kommande detaljplaner i anslutning till planområdet för att uppnå riktlinjerna i Grönstrategin.

Befintlig vegetation

Längs Radiatorvägen finns en större björk som står i närheten där gatan planeras breddas för att rymma gång- och cykelväg. Ambitionen är att kunna bevara trädet, men det kommer behöva utredas i detaljprojektering.

Tillgänglighet

Detaljplanen kommer att innebära väsentligt förbättrad tillgänglighet på flera sätt. Ombyggnationen av de befintliga järnvägsspåren till en parkmiljö kommer tillgängliggöra ytor som i praktiken inte varit möjliga för allmänheten att beträda under väldigt många år.

Vatten

Dagvattenhantering

Dagvattenutredningen omfattar utöver planområdet även resterande del av Aspholmen/Nasta som ingår i planprogrammet för Aspholmen/Nasta. Detta för att undersöka möjligheten att fördröja dagvatten från hela planprogrammet i parkstråket. Utredningen visar att detta troligtvis inte är genomförbart med hänsyn till topografin i området.

Eftersom cirkulationsplatsen på Södra infartsleden ej längre är en del av planförslaget redovisas endast dagvattenhantering för parkstråket och cirkulationsplatsen på Södra vägen.

För parken beräknas hårdgörandegraden minska mot befintlig situation. Med hänsyn till ökad nederbörd i framtiden krävs dock en fördröjningsvolym på 40 m³ för att framtida flöde inte ska öka. Inom parken föreslås att mindre öppna dagvattenlösningar anläggs, såsom nedsänkta grönytor som tillåts översvämmas vid kraftigare regn, samt även växtbäddar och planteringsytor som utformas med kapacitet att kunna fördröja dagvatten. Parkstråket kommer utgöras av åtskilliga grönytor i olika former och därmed antas förutsättningarna vara goda för små dagvattenlösningar. Då parkstråket är långsmalt är det även fördelaktigt om dagvattenlösningarna kan fördelas ut över hela delområdet för att jämna ut dagvattenvolymer som fördröjs.

För cirkulationsplatsen på Södra vägen har en fördröjningsvolym på 50 m³ beräknats. Ett befintligt dagvattennät med tillhörande dagvattenbrunnar går genom delområdet. Som fördröjningsåtgärd föreslås primärt svackdiken som lösning, då kringliggande mark utgörs av grönområden. En viss fördröjning och infiltration kan förväntas i grönområden och planteringar, oavsett om dessa utformas till konkreta dagvattenanläggningar. Dagvattenutredningen föreslår även att kupolbrunnar anläggs i dikenas lågpunkter, som i sin tur avleds mot befintliga dagvattenledningar.

Påverkan på recipient och miljö kvalitetsnormer

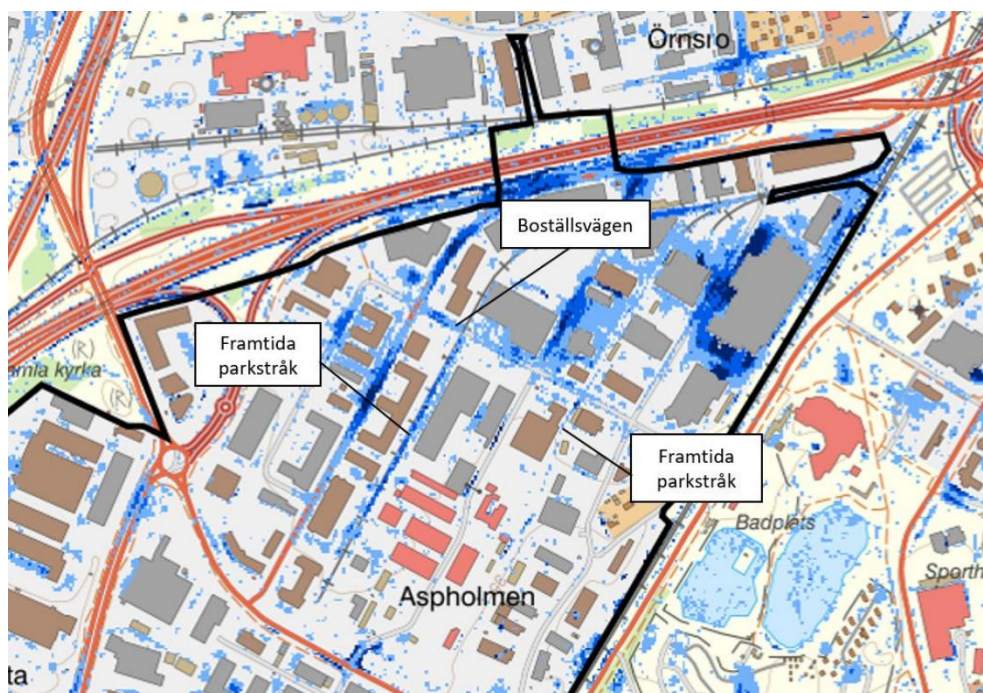
Påverkan på grundvattnet bedöms som marginell. Ett genomförande av planen kommer innebära en ökning av dagvattenflödena från planområdet. Dock minskar föroreningstransporten från området i stort med den framtida markanvändningen, även utan reningsåtgärder för dagvattnet. Utifrån att planområdet ligger minst 150 meter från recipienten bedöms

miljökvalitetsnormerna inte påverkas med föreslagen dagvattenhantering. Gällande utredningsområdet så bedöms varken den ekologiska eller kemiska statusen för recipienten påverkas av dagvattenutsläppet från utredningsområdet, utifrån att tillskottet anses vara försumbart.

Översvämningsrisk

Mark som omfattas av översvämningsrisk och beräknat högsta flöde inom planområdet utgörs av parkmark, vilket innebär att översvämningsrisken inte utgör hot mot vägar eller byggnader.

Enligt dagvattenutredningen skulle det framtida parkstråket kunna få en funktion för skyfallshanteringen även för en del ytor utanför planområdet. Särskilt korsningen mellan Boställsvägen och den västra grenen av parken bedöms intressanta att utreda vidare. Vid framtida detaljplanering av kringliggande mark bör hänsyn tas till att använda parken som ytligt avrinningsstråk genom höjdsättning av marken. Även parkmarkens höjd kan i så fall behöva ändras.



Från dagvattenutredningen. Exempel på områden med risk för stående vatten vid ett 100-årsregn.

Gator och trafik

Cirkulationsplats på Södra vägen

I planområdets västra del planläggs för en ny cirkulationsplats på Södra vägen, som allmän plats med beteckningen **GATA**. Den planerade cirkulationsplatsen på Södra vägen är tänkt att bli en fyrbent cirkulationsplats med anslutningar åt Södra vägen, Radiatorvägen och de fastigheter som ligger på cirkulationsplatsens södra sida. En fullständig utbyggnad i enlighet med illustrationen nedan är inte möjlig i det här skedet eftersom det skulle kräva markinlösen från kringliggande fastigheter längs Radiatorvägen som inte ingår i detaljplanen för att få plats med Radiatorvägens bredare sektion. En partiell utbyggnad av cirkulationsplatsen är dock möjlig på så vis att gång- och cykelvägarna kring cirkulationen blir kvar i nuvarande läge, vilket gör att det inte krävs några intrång på kringliggande privatägda fastigheter.

I framtiden planeras en ny gata att anslutas till cirkulationsplatsen i söder, enligt intentionerna i planprogrammet. Detta hanteras i kommande detaljplaneläggning.

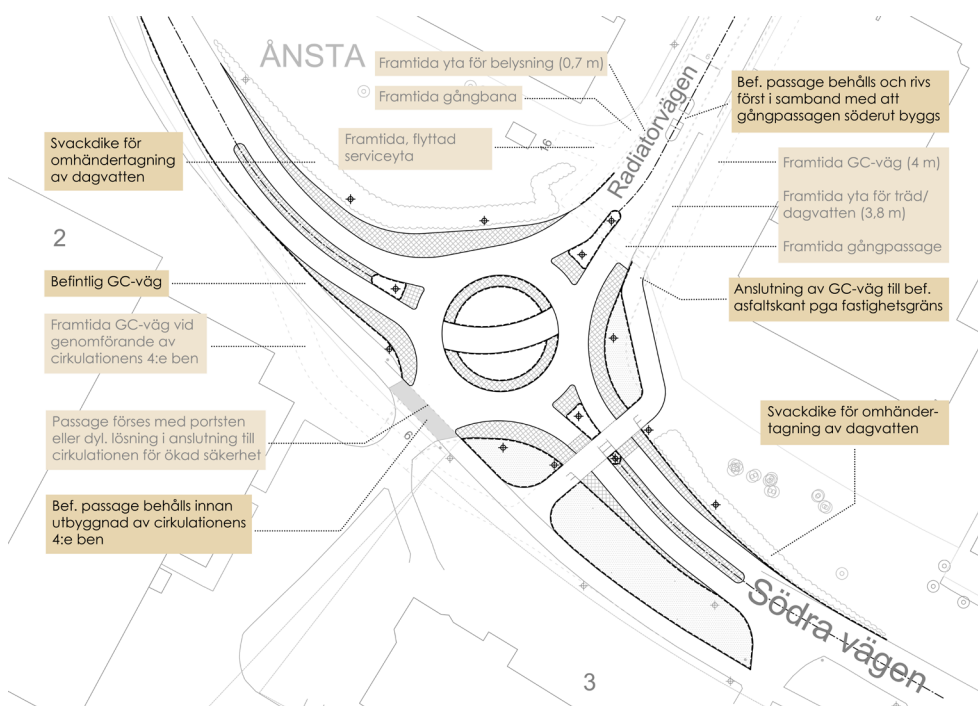


Illustration av cirkulationsplatsen på Södra vägen.

Gångstråk i parken

Utöver cirkulationsplatsen innebär detaljplanen att de befintliga järnvägsspåren planläggs för park. Det kommer att finnas ett gångstråk längs med hela parken som länkar ihop stadsdelens olika delar på ett nytt sätt.

Teknisk försörjning*Vatten och avlopp*

Planområdet är redan försörjt med vatten och avlopp.

Värme, el och elektronisk kommunikation

Ledningar för fjärrvärme, el och annan elektronisk kommunikation finns utbyggt inom planområdet. Eftersom detaljplanen omfattar allmän platsmark finns det inget behov av några särskilda planbestämmelser för att möjliggöra dessa ledningar. Anläggningsarbeten i samband med etablering av parken ska ske i samråd med ledningsägare.

GENOMFÖRANDE

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning för genomförande

Planen upprättas av Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen som också författar genomförandebeskrivningen. Lantmäterimyndigheten prövar och beslutar om de fastighetsrättsliga genomförandefrågorna efter ansökan. Det tekniska genomförandet av allmänna anläggningar ombesörjes av kommunen genom Teknik- och serviceförvaltningen.

Markägoförhållanden

Planområdet omfattar både kommunägda och privatägda fastigheter. Virkeshandlaren 13, Ånsta 20:96; 20:144 och 20:235 ägs av Örebro kommun. Fastigheten Virkeshandlaren 11 är privatägd.

Tidplan

Arbetet inriktar sig på att detaljplanen får laga kraft under 2024.

Genomförandeavtal

Inga genomförandeavtal tecknas.

Genomförandetid

Planen föreslås få en genomförandetid på fem år från den tidpunkt då planen får laga kraft.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter och rättigheter

Fastigheter och rättigheter inom planområdet anges i fastighetsförteckningen.

Fastighetsrättsliga åtgärder

Detaljplanen kräver fastighetsrättsliga åtgärder för att tillskapa allmän plats. Detta prövas och beslutas av Lantmäterimyndigheten i en lantmåteriförrättning. Kommunen ansvarar för och bekostar ansökan om lantmåteriförrättning.

Fastigheter och rättigheter som påverkas av fastighetsrättsliga åtgärder

- Virkeshandlaren 11
Del av Virkeshandlaren 11 som ingår i detaljplanen som idag är kvartersmark ska efter detaljplanens antagande utgöra allmän plats.

Kommunen har tecknat en överenskommelse om överföring av mark till kommunens fastighet Ånsta 20:96. Kommunen ansöker om, och bekostar, fastighetsreglering. Fjärrvärmeledningar som ligger på denna del av fastigheten kan ligga kvar efter reglering.

- Virkeshandlaren 13
Del av Virkeshandlaren 13 som idag utgör kvartersmark och ingår i detaljplanen ska efter detaljplanens antagande utgöra allmän plats. Marken ska överföras till kommunens fastighet Ånsta 20:96. Kommunen ansöker om och bekostar fastighetsreglering.

Inga övriga rättigheter väntas påverkas av detaljplanen.

Tekniska frågor

Teknisk försörjning

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.

Tekniska undersökningar och utredningar

Följande utredningar har genomförts under planarbetet:

- Dagvattenutredning
- Markundersökning för att kartlägga eventuella föroreningar som kan finnas inom planområdet.

Utbyggnad allmän plats

Följande anläggningar ska utföras på allmän plats:

- Cirkulationsplats på Södra vägen
- Gångstråk och park i tidigare spårrområde

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

Detaljplanen innebär kostnader för utbyggnad av allmän plats. Dessa finansieras av kommunala investeringsmedel. Kostnader för framtagande av detaljplanen samt sanering finansieras via exploateringsverksamhetens driftsekonomi.

Genomförandekalkyl planekonomi

Kalkylen beskriver de kostnader som finns för genomförande av detaljplanen förknippat till utbyggnation av allmän plats.

Kommunens utgifter har beräknats till ca 25 800 000 kr och fördelar sig enligt tabellen nedan.

SUMMERING	tkr
<i>Utgifter</i>	
Planläggning	- 600
Utredningar detaljplan	- 200
Sanering Grönstråk	- 5 000
Cirkulation Södra vägen	- 10 000
Grönstråk längs industrispår	- 10 000
Summa utgifter	- 25 800
<i>Finansiering</i>	
Exploateringsverksamhetens driftsekonomi	5 800
Kommunala investeringsmedel	20 000

Planavgift

Ingen planavgift tas ut i samband med bygglov. Planavgift för framtagandet av detaljplanen bekostas av Örebro kommun, Mark- och exploateringsavdelningen.

Drift allmän plats

Kommunens driftkostnader för allmän plats efter detaljplanens genomförande uppskattas till ca 1 miljon kronor per år.

UNDERSÖKNING AV BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

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

Planen bedöms ej medföra BMP

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

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att planförslaget är förenligt med Örebro kommuns översiktsplan. Således har förslagets huvuddrag redan konsekvensbedömts i översiktsplanen. Dessutom innebär planförslaget positiva konsekvenser ur flera aspekter, bland annat för den sociala hållbarheten och för dagvattensituationen på Aspholmen. Risker att den föreslagna utvecklingen påverkar något riksintresse negativt bedöms vara liten. Det finns heller inga särskilda områdesskydd att ta hänsyn till på platsen.

Delegationsbeslut om betydande miljöpåverkan togs 2023-08-31.

KONSEKVENSER

Planförslaget innebär betydande konsekvenser för den lokala miljön på Aspholmen och i Nasta. Grunden för en grönstruktur kommer att tillskapas i två stadsdelar som idag lider brist på dessa. Trafikmiljön i den sydvästra delen av Örebro kommer också att förändras i och med planförslaget.

Den nya cirkulationsplatsen på Södra vägen kommer att förbättra trafiksituationen i en högt belastad korsning och kommer att utformas med särskilda körfält för utryckningsfordon, vilket är positivt för räddningstjänstens svarstider och i förlängningen människors liv och hälsa.

Omvandlingen av de nedlagda järnvägsspåren till ett grönt stråk kan väntas ge positiva konsekvenser för biologisk mångfald, vilket är ett mål i kommunens program för hållbar utveckling. Genom att material från själva rälsanläggningen återbrukas på platsen förbrukas mindre material i anläggningen.

Örebro kommuns grönstrategi anger att invånare bör nå en kvarterspark om minst 1-3 hektar inom 200–300 meter från bostaden. En sådan kvarterspark kan serva ca 1000 personer. I detaljplanen finns cirka 2 hektar parkmark i långsträckta parkstråk. Parken ligger inom 200 meter från de delar av Aspholmen som i planprogrammet pekas ut för bostäder. Planprogrammet indikerar att bostäder för upp till 3000 nya invånare kan tillskapas i stadsdelen. Uppskattningar som har gjorts efter att planprogrammet antogs visar på att antalet nya invånare skulle kunna bli högre än så. Grönstrukturen behöver dock kompletteras i kommande detaljplaner med bostadsnära grönska.

I ett längre perspektiv innebär planförslaget att Aspholmen och Nasta ges förutsättningar att utvecklas i den riktning som pekas ut i Örebro kommuns översiktsplan och i planprogrammet för Aspholmen-Nasta. Det nya parkstråket, vars grund läggs i detaljplanen, blir särskilt betydelsefull för att göra stadsdelarna lämpliga för bostäder.

MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Projektledare Beatrice Rimmi och projektkoordinator Johan Nord har tillsammans ansvarat för att hålla samman planförslaget med övrigt arbete som pågår inom ramen för Aspholmen-Nastaprojektet. För arbetet med exploaterings- och genomförandefrågor har exploateringsstrateg Simon Nyqvist och exploateringsingenjör Jonas Jehander ansvarat, med hjälp av stadsingenjör Bo Davidsson och markstrategerna Malin Davidsson och David Kennberg. Kopplingen till översiktsplanarbetet och planprogrammet för Aspholmen-Nasta har bevakats av planarkitekterna Anders Lind och Sofia Larsson. Projektledare Lisa Arnwald-Storm har bevakat markmiljöfrågor. Från Enheten för stadsmiljö och trafik har trafikplanerare Hanna Malm och landskapsarkitekt Tina Andersson deltagit. Från Teknik- och serviceförvaltningen har främst Magnus Karlsson och Emma Stenmark medverkat. Planärendet har även tidigare handlagts av planarkitekterna Jimmy Bergkvist och Gustav Fornwall.

Hanna Bäckgren
Enhetschef Detaljplan

Jonas Bäckström
Planarkitekt

Plankarta:



