

SAMRÅDSHANDLING



Planbeskrivning

Detaljplan för del av fastigheterna Ånsta 20:273 och Kranbilen 3

Samrådstitid: 15 november 2024 – 20 december 2024

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

Bygg- och miljönämnden
orebro.se

Box 33400, 701 35 Örebro
Östra Bangatan 7 A, vån 4, 703 61 Örebro
byggochmiljonamnden@orebro.se
Servicecenter 019-21 10 00



ÖREBRO

Innehåll

Vad är en detaljplan?	3
Detaljplanprocessen - Standardförfarande.....	3
Handlingar	4
Planens syfte.....	5
Beskrivning av detaljplanen	5
Läge.....	5
Genomförandetid.....	5
Detaljplanens huvuddrag.....	6
Allmän plats.....	6
Kvartersmark.....	7
Motiv till detaljplanens regleringar	8
Användning av allmän plats.....	8
Användning av kvartersmark	8
Egenskapsbestämmelser för kvartersmark.....	9
Genomförandefrågor	11
Organisatoriska frågor.....	11
Markägförhållanden.....	11
Mark- och utrymmesförvärv	11
Fastighetsrättsliga frågor	12
Tekniska frågor	12
Ekonomiska frågor.....	13
Drift allmän plats <i>Tillkommande driftkostnader för allmän platsmark</i>	14
Planeringsförutsättningar.....	15
Kommunala ställningstaganden	15
Riksintressen.....	18
Miljökvalitetsnormer	18
Miljö	19
Hälsa och säkerhet.....	19
Hydrologiska förhållanden.....	19
Fysisk miljö.....	19
Teknisk försörjning	19
Trafik	20
Kulturmiljö	20
Konsekvenser.....	21
Fastigheter och rättigheter	21
Natur.....	21
Miljö	21
Miljökvalitetsnormer	22
Hälsa och säkerhet.....	22
Riksintressen.....	22
Trafik	22
Medverkande tjänstepersoner	23

Vad är en detaljplan?

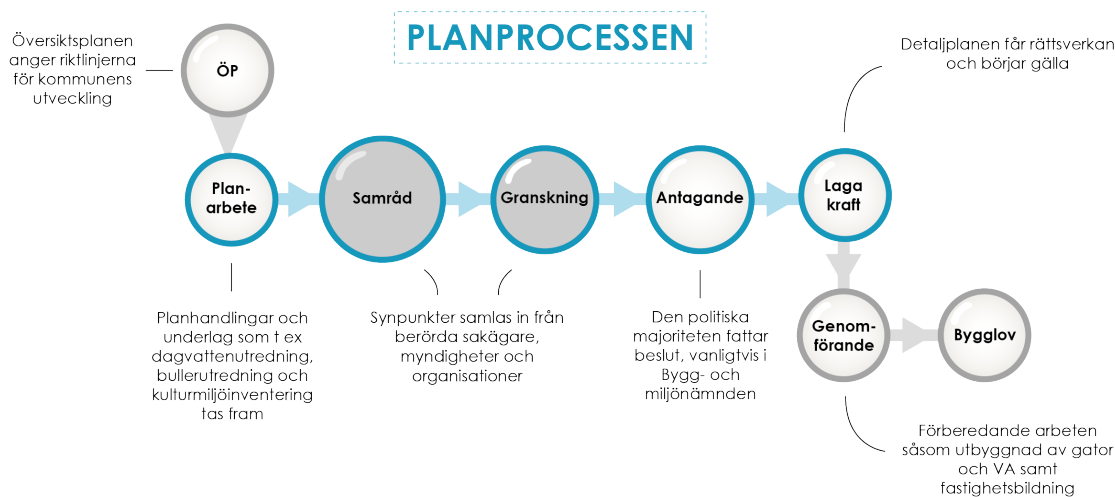
En detaljplan regleras av Plan- och bygglagen (PBL) och omfattar oftast ett större kvarter eller några fastigheter. Detaljplanen är ett juridiskt bindande dokument som syftar till att göra avvägningar mellan olika intressen och ta ställning till hur ett område ska användas. Detaljplanen kan till exempel 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 Bygg- och miljönämnden. Vid ett begränsat förfarande genomförs ingen granskning. Vid ett utökat förfarande tillkommer fler krav på bl.a. hur planarbetet ska kommuniceras till allmänheten och hur lång granskningstiden ska vara.

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

Detaljplanprocessen - Standardförfarande

Plan- och bygglagen PBL (2010:900)



Den här detaljplanen genomförs med standardplanförfarande.

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

Arbete med detaljplanen påbörjades 2024-04-10. Vid planläggningen har Plan- och bygglagen (2010:900) tillämpats med ändringar till och med SFS 2024:24 samt Boverkets allmänna råd BFS 2020:5.

Handlingar

Planhandlingen omfattar:

- plankarta i skala 1:1 000 med planbestämmelser
- denna planbeskrivning med illustrationer
- fastighetsförteckning *
- undersökning om betydande miljöpåverkan
- Tekniskt PM avvattnings för GC-väg och tunnel, Trafikverket (2023-09-27)

*Fastighetsförteckning lämnas ut av kommunen vid begäran.

Planens syfte

Syftet med planen är att möjliggöra för en gång- och cykeltunnel under Karlskogavägen vid Mossbergarondellen i Örebro.

En GC-tunnel innebär ett säkrare sätt för allmänheten att korsa Karlskogavägen och därmed en förbättring av gång- och cykelmöjligheterna i området, utan att inskränka på motortrafikens framkomlighet. Åtgärden innebär att mark tas i anspråk för allmänt ändamål på fastigheterna Ånsta 20:273 och Kranbilen 3.

Beskrivning av detaljplanen

Läge

Planområdet ligger vid Mossbergarondellen i Pilängen, sydvästra Örebro. Fastigheten Ånsta 20:273 är ca 1,9 hektar men själva planområdet ca 1700 kvm. Även en liten del av fastigheten Kranbilen 3 söder om Karlskogavägen ingår i planområdet.



Planens läge i Örebro, schematiskt markerat med röd cirkel

Genomförandetid

Planen föreslås få en genomförandetid om 60 månader (5 år) från den tidpunkt då planen får laga kraft.

Detaljplanens huvuddrag

Detaljplanen utgörs användningen allmän plats VÄG och kvartersmark med K (kontor), Z (verksamheter) och E₁ (transformatorstation). Kvartersmarken består av prickmark och är en del av kvartersmarken i gällande plan för resten av fastigheten Ånsta 20:273 med syfte att skapa en byggnadsfri zon mot vägen. Beteckningen VÄG avser marken där den planerade gång- och cykelvägen ska gå, med tillhörande dike. Själva gång- och cykeltunneln har planstöd i gällande plan men i och med att vägens sträckning behöver ändras behöver nuvarande kvartersmark tas i anspråk vilket kräver en ändring av markanvändningen till allmän plats.

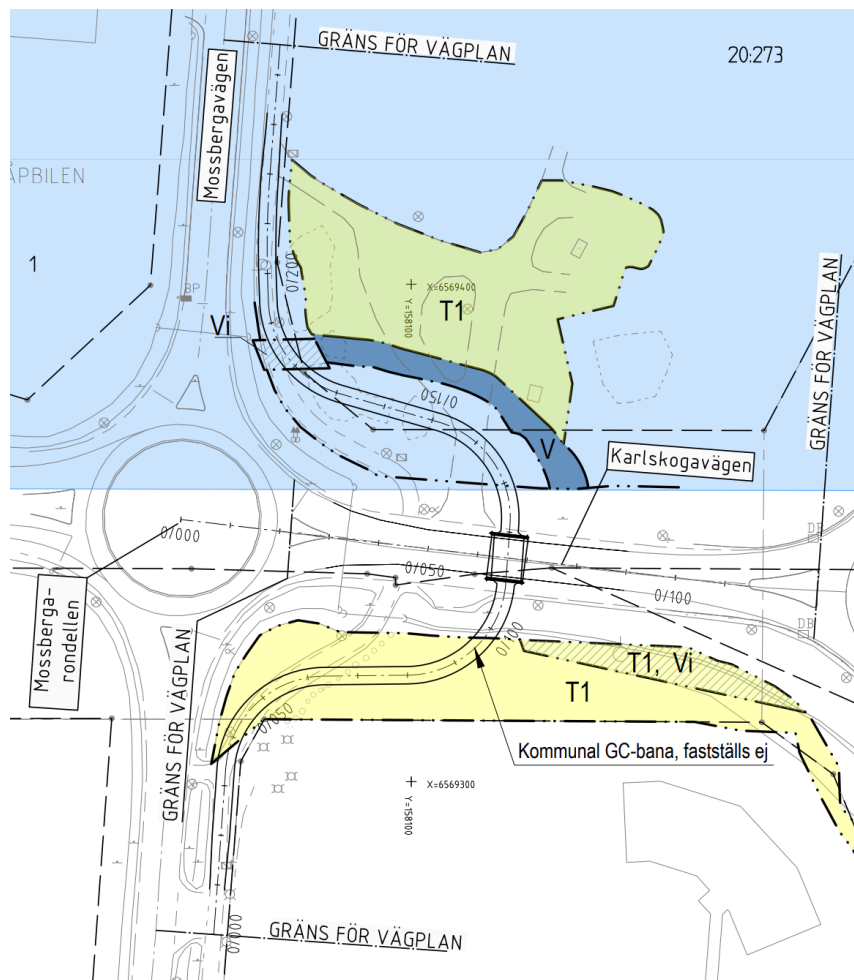
Allmän plats

Mark och vegetation

Marken inom den allmänna platsen kommer att bestå av en del av gång- och cykelvägen samt dike.

Gator och trafik

Den allmänna platsen inom planen utgörs av användningen VÄG som syftar till att möjliggöra för den planerade gång- och cykelvägen. Då en ny gång- och cykeltunnel ska byggas under Karlskogavägen måste gång- och cykelvägen dras om för att klara lutningarna, varför gång- och cykelvägen tar ny mark i anspråk.



Trafikverkets ritning för gång- och cykeltunneln samt rättigheter för byggnation och dike.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats.

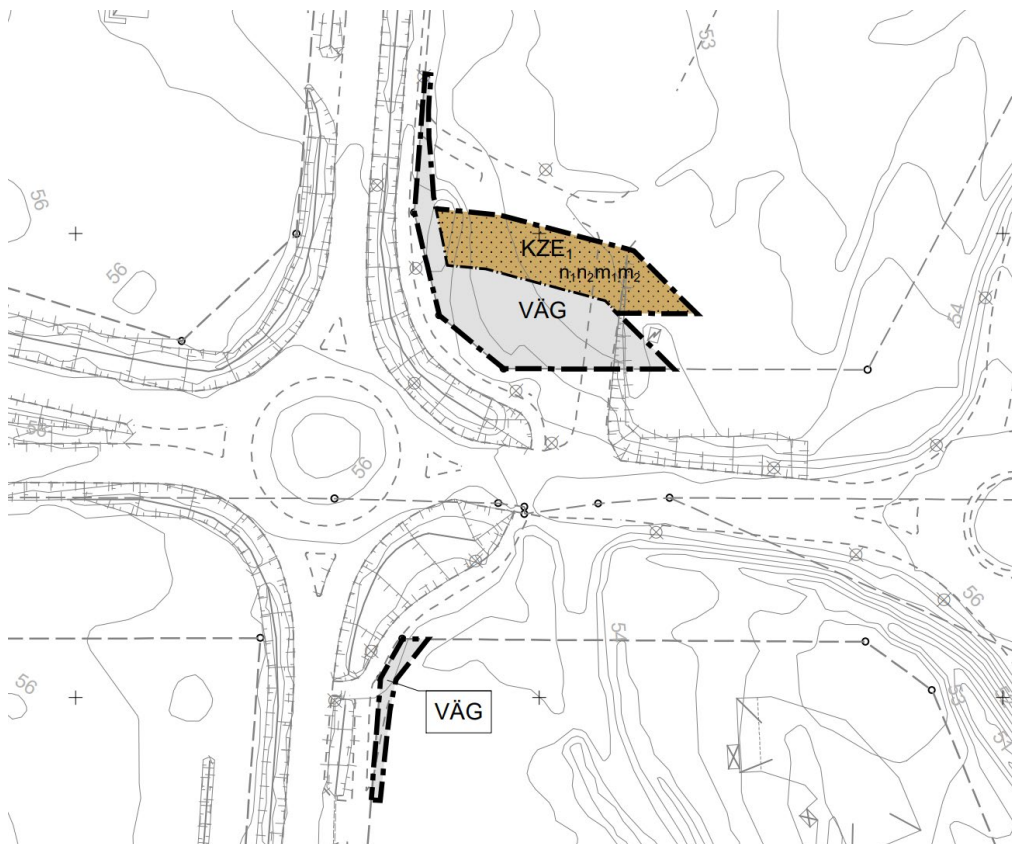
Kvartersmark**Mark och vegetation**

Marken inom kvartersmarken är prickad men möjliggör för byggnadsverk och anläggningar som ryms inom användningen.

Bebyggelse

Kvartersmarken består av prickad mark med användningen Kontor, Verksamheter och Tekniska anläggningar, transformatorstation och är en del av kvartersmarken i gällande plan som fortsätter gälla för resten av fastigheten Ånsta 20:273. Inom kvartersmarken för KZE₁ regleras att marken inte får förses med någon byggnad.

Motiv till detaljplanens regleringar



Användning av allmän plats

Planbestämmelse

Beskrivning och motiv

VÄG

Väg

Väg regleras i linje med planens syfte för att möjliggöra för en gång- och cykelväg.

Användning av kvartersmark

K

Kontor

Syftet med bestämmelsen är att fortsatt tillåta användningen i enlighet med syftet för gällande plan som fortsätter gälla för resten av fastigheten.

Z*Verksamheter*

Syftet med bestämmelsen är att fortsatt tillåta användningen i enlighet med syftet för gällande plan som fortsätter gälla för resten av fastigheten.

E₁*Transformatorstation*

Syftet med bestämmelsen är att fortsatt säkerställa anläggning för elförsörjning i enlighet med gällande plan som fortsätter gälla för resten av fastigheten.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

*Marken får inte förses med byggnad*

Syftet med bestämmelsen är att ha en byggnadsfri zon mot vägen i enlighet med gällande plan och området i övrigt.

n₁*Minst 20% av fastighetsarean skall utgöras av grönytor.*

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att det finns tillräckligt med grönytor inom fastigheten för dagvattenhantering.

n₂

Dagvatten från parkeringsplatser, uppställningsytor, körytor och liknande ytor ska ledas och hanteras i slutna ledningssystem inom den egna fastigheten samt renas inom den egna fastigheten innan anslutning får ske till det allmänna dagvattensystemet. Dagvatten från tak och annat naturligt dagvatten skall avledas till grönytor för fördröjning inom den egna fastigheten innan anslutning får ske till det allmänna dagvattensystemet.

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att dagvattnet hanteras på rätt sätt då planområdet är inom den tertiära zonen för vattenskyddsområdet.

m₁*Bildväxlande skyltar tillåts ej.*

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att bildväxlande skyltar ej uppförs och orsakar störningar för trafiken på E18 och E20.

m₂*Tertiärt vattenskyddsområde för grundvattentäkt.
Miljöfarlig verksamhet som är tillstånds- eller
anmälningspliktig enligt miljöbalken får inte etableras.*

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att miljöfarliga verksamheter inte etableras på marken med hänsyn till vattenskyddsområdet.

Genomförandefrågor

Organisatoriska frågor

Tidplan

Arbetet inriktar sig på att detaljplanen får laga kraft under år 2025.

Genomförandestrategi

Ur genomförandenaspekt ses planen som ett tillägg till de befintliga gällande planerna Ånsta 20:134, Berglunda industriområde m.fl. (Detaljplan 1880-P268 och P877) och dess ekonomiska konsekvenser läggs också till de planerna.

Genomförandeavtal

Medfinansieringsavtal med Trafikverket tecknas i samband med detaljplanens antagande. Avtalet reglerar kostnaderna för byggnationen av gång- och cykelvägs tunnel med anslutande gång – och cykelvägar. Eventuellt tecknas ett genomförandeavtal med fastigheten Kranbilen 3 om det visar sig att det behövs. Det ska då reglera hur ett mindre markintrång hanteras och hur en marköverlåtelse senare genomförs.

Planavtal

Ett planavtal är tecknat med Örebro kommun.

Exploateringsavtal

Kommunen ska ta fram exploateringsavtal i enlighet med Örebro kommuns Riktlinjer för exploateringsavtal.

Markanvisningsavtal

Kommunen har ingen ny mark att anvisa i samband med denna detaljplan

Markägoförhållanden

Inom planområdet finns fastigheterna:

Ånsta 20:134

Ånsta 20:144

Ånsta 20:273

Kranbilen 3

Fastigheterna Ånsta 20:134, 144 och 20:274 ägs av Örebro kommun.

Fastigheten Kranbilen 3 är i privat ägo.

Mark- och utrymmesförvärv

En liten del av fastigheten Kranbilen 3 behöver köpas in och marken överförs till allmän plats-fastighet.

Skyldig inlösen, huvudman

Kommunen i rollen som huvudman för allmän platsmark är skyldig att lösa in den mark som enligt detaljplanen ska utgöra allmän plats om fastighetsägaren begär det.

Avsikten är här att teckna Exploateringsavtal och ett avtal om fastighetsreglering i samband med planprövningen och innan planen går för antagande. I det fall ägaren av Kranbilen 3 inte är beredd att teckna exploateringsavtal och överenskommelse om

fastighetsreglering sker fastighetsreglering efter att detaljplanen har vunnit laga kraft genom ansökan till lantmäterimyndigheten om inlösen av allmän platsmark.

Skyldig inlösen, stat

Skyldighet föreligger ej i det här fallet eftersom kommunen upprättar en detaljplan.

Rätt till inlösen, huvudman

Kommunen har rätt att lösa in allmän plats inom planområdet. Kommunen ska efter att detaljplanen vunnit laga kraft ansöka om fastighetsreglering för att lösa in den del av fastigheten Kranbilen 3 som planläggs som allmän platsmark, gata.

Rätt till inlösen av rättighet, kommun

Eventuella nyttjanderätter för ledningar och elektriska anläggningar enligt markavtal mellan kommunen och ledningsägare flyttas och justeras efter behov i planens genomförandefas med ledningssamordning.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter och rättigheter

Fastigheter och rättigheter inom planområdet anges i fastighetförteckningen.

Fastighetsrättsliga åtgärder**Ånsta 20:273**

Den del av fastigheten som enligt detaljplanen ska utgöra allmän plats regleras till allmän platsfastigheten Ånsta 20:144. En markareal i storleksordningen 175 m²

Kranbilen 3

Den del av fastigheten som enligt detaljplanen ska utgöra allmän plats regleras till allmän platsfastigheten Ånsta 20:134. En markareal i storleksordningen 60 m²

Kommunen ansöker om fastighetsbildning och tar hela kostnaden för förrättningen.

Servitut, ledningsrätter

Servitut, nyttjanderätter för ledningar och elektriska anläggningar enligt markavtal mellan kommunen och ledningsägare flyttas och justeras efter behov i planens genomförandefas i samband med omförläggning av ledningarna enligt detaljprojektering och i ledningssamordning när byggnationen av gång- och cykeltunneln genomförs. Eventuella omprövningar och justering av befintliga servitut och nyttjanderätter enligt gällande markavtal revideras och uppdateras för deras nya lägen efter inmätning.

Tekniska frågor

Örebro kommun i rollen som huvudman för allmän platsmark och exploatör för detaljplanens genomförande svarar för och bekostar iordningställande av allmän platsmark och kvartersmark och därmed sammanhängande utredningar, undersökningar samt eventuella åtgärder och tillstånd m.m., se nedan.

Tekniska undersökningar och utredningar

Trafikverket ansvarar för hela utbyggnaden av gång- och cykelvägstunneln med tillhörande gc-anslutningar och eventuella övriga anläggningar.

Trafikverket handlar upp byggnationen enligt deras riktlinjer och ansvarar för byggnadsprojektet.

Trafikverket har sen tidigare fastställt en vägplan för byggprojektet och genomfört förstudie och detaljprojektering.

Utbyggnad allmän plats

- Gång- och cykelvägstunnel under E18, Karlskogavägen med nya anslutande gång och cykelvägar byggs enligt ritning, se bild nedan:



Ekonomiska frågor

Planeekonomisk bedömning

Genomförandekalkyl planeekonomi

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

UTGIFTER	tkr
Markinlösen/Ersättningar	10
Fastighetsbildning	100
Gång och cykelvägstunnel	29 000
Planavgift	100
Administration	50

Övriga kostnader/Oförutsett	100
Summa utgifter	29 360

Fördelningskalkyl mellan Trafikverk och kommun, exploatörerna

Kostnaderna från genomförandekalkyl planeekonomi fördelas på de båda parterna eller exploatörerna enligt följande kalkyler.

INTÄKTER	
Investeringsbidrag från exploateringsekonomin i Detaljplan Berglunda(Ånsta 20:134 mfl.)	6 930
Investeringsbidrag från exploateringsekonomin i Detaljplan Palmbohult 2:1 mfl.	6 930
Medfinansiering från Trafikverket	14 500
Beslutade skattemedel från Örebro kommun Stadsmiljö och Trafik	1 000
Summa intäkter	29 260
NETTO	0

Drift allmän plats

Tillkommande driftkostnader för allmän platsmark

Driftkostnader gata, park etc	kr/år
Gång-och cykelväg, tillkommande 70 meter	4 900 kr/ år
Summa	4 900 kr/ år

Planavgift

Planavgift för framtagandet av detaljplanen bekostas av Örebro kommun, Mark- och exploateringsavdelningen.

Ersättningsanspråk

Det finns ännu inte några ersättningsanspråk för markintrång på grund av projektet och plangenomförandet

Inlösen

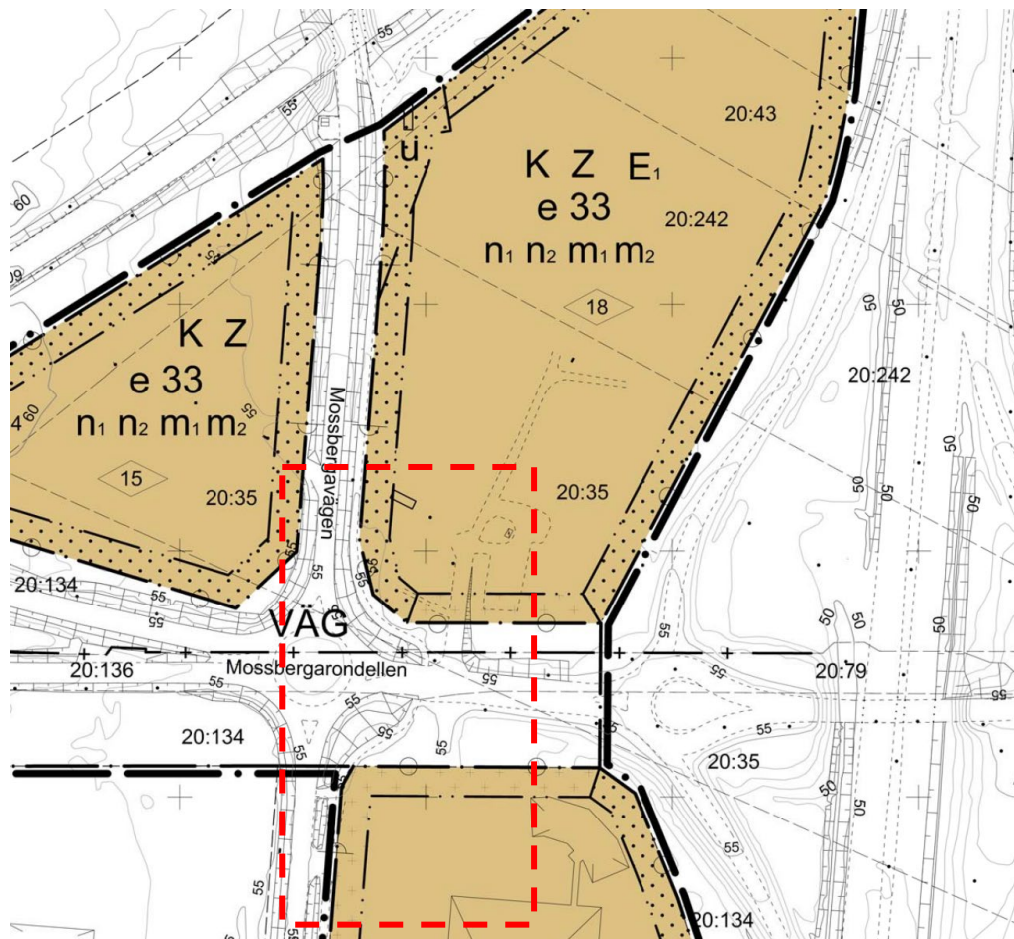
Enligt gällande värderingsprinciper.

Planeringsförutsättningar

Kommunala ställningstaganden

Detaljplan

Gällande plan för området är 1880-P877 antagen 2015. Marken är planlagd som Kontor, Verksamheter och Tekniska anläggningar, transformator. Exploateringsgraden är begränsad till 33% byggnadsarea av fastighetsarean. Övrigt som regleras genom planbestämmelser är grönyta och fördröjning av dagvatten.



Detaljplan 1880-P877. Planområdet ligger inom den röda markeringen.

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.

Planområdet omfattas av följande förutsättningar i översiktsplanen:

Kommunala transportsamband (E18, Mosåsvägen)

Förbindelser som är särskilt viktiga för att skapa, förbättra eller upprätthålla en god tillgänglighet, och dit investeringar i transportinfrastruktur och vidareutveckling av kollektivtrafiken bör kanaliseras.

Viktig passage (Karlskogavägen)

Framtida barriärbrytande passage i staden. Behov finns av en ny passage för gång och cykel över/under stora barriärer så som Svartån, järnvägen och de större vägarna

Huvuvnät cykel, biltrafik, vägtransporter (Berglundavägen, Västerleden)

Befintligt stråk i stadscykelnätet. Cykling sker på egen bana eller i blandtrafik. Huvudgata, genomfartsväg för biltrafik/transporter.

Täthetsgrad låg

Stadsbygd som idag har en relativt låg täthet. Även om tätheten även i framtiden kan förväntas vara lägre i dessa områden av staden eftersträvas ändå en effektiv markanvändning. Det innebär att stadsutveckling i dessa delar av staden, genom kompletteringar i stråk, strategiska eller centrala lägen i befintliga stadsdelar eller tillkomst av nya stadsdelar, bidrar till en sådan täthet att det ger förutsättning för utveckling av kollektivtrafik och service. Även i verksamhetsområden, där marken oftast används ineffektivt, ska bättre markutnyttjande eftersträvas.

Verksamhetsområde

Marken är utpekad som utbyggnadsområde för verksamheter.

Farligt gods

E18, E20 och Karlskogavägen är transportleder för farligt gods.

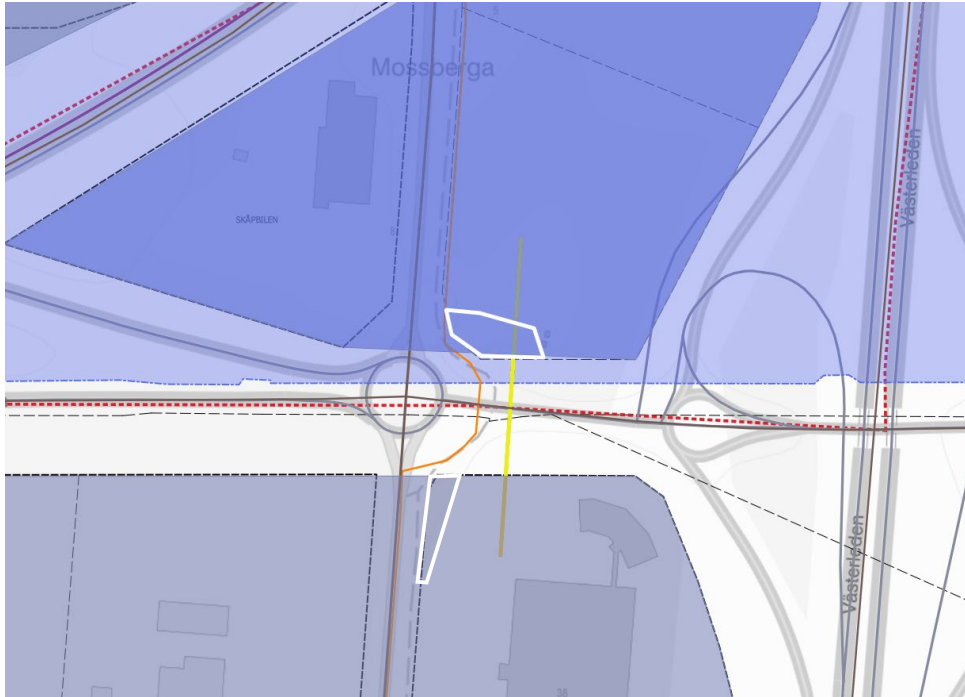
Riksintresse väg

E18, E20 och Karlskogavägen är även riksintressen för väg.

Vattenskyddsområde (Ånsta)

Obebyggda delar inom vattenskyddsområdet följer intentionerna i planprogrammet för Bista-Pilängen från 2007. Planprogrammet gör gällande att:

- En översyn av samtliga detaljplaner inom programområdet skall göras.
- Detaljplanerna ska verka för att endast verksamheter med ingen eller låg miljöbelastning på vattentäkten kan etableras i området.
- Detaljplanerna ska innehålla bestämmelse om hur dagvattnet ska omhändertas.
- I planbestämmelsen skall framgå att området ligger inom vattenskyddsområde med särskilda föreskrifter.



Utsnitt ur översiktsplanen med planområde (schematisk vit linje), viktig passage (gul linje), buvudnät för cykel, biltrafik och vägtransporter (orange och grå linje), verksamhetsområde (mörkeblått), väg för farligt gods (röd streckad linje), riksintresse väg (gråblå linje) samt vatten skyddsområde (ljusblått fält).

Trafikprogram

I Örebro kommuns trafikprogram från 2014 fastställs att kommunens trafikplanering ska ske genom stadsplanering där trafikanten och människan sätts i fokus.

Utrymmessnåla trafikslag ska prioriteras där en blandad stad med hög tillgänglighet genom hållbara färd sätt bidrar till en attraktiv och hållbar stad. Trafikprogrammet anger att kommunens trafikplanering ska vara viljestyrd i stället för att endast utgå ifrån prognoser. De huvudsakliga målsättningarna är att minska antalet och andelen resor som görs med bil och att andelen resor med hållbara färdmedel (gång, cykel och kollektivtrafik) ska utgöra 60 procent år 2020 (från 44% år 2011). Samt 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.

Gång- och cykelvägar finns i området. Dock kan säkerheten och framkomligheten förbättras då gång- och cykelvägarna korsar högt trafikerade vägar med endast passager och området är i övrigt i huvudsak planerat för motortrafik. Den planerade gång- och cykeltunneln kommer att förbättra säkerheten och framkomligheten för fotgängare och cyklister.

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 bebyggelsetyper och hur dessa ska utvecklas i det framtida Örebro.

Örebro verksamhets- och handelsområden kännetecknas generellt av en storskalig kvartersstruktur anpassad för fordonstrafik, stora parkeringsytor och brist på gång- och cykelstråk samt grönska. Bebyggelsen har ofta en lådliknande karaktär med avsaknad av

detaljer samtidigt som det i Örebro finns flera exempel på stora byggnader med hög nivå av arkitektur och gestaltning. Områden som domineras av lager och verksamheter saknar i övrigt liv och rörelse.

När det kommer till utvecklingsbehovet så är målsättningen att dessa områden ska bli tätare, grönnare och mer anpassade för gång- och cykeltrafik. Detta kan åstadkommas genom att bland annat bygga mer än en våning, ta bort överflödiga uppställningsytor och tillföra träd och grönska på fastigheter och längs gator. Dessa åtgärder kan öka attraktiviteten och tryggheten samtidigt som ökade ytor med genomsläpplighet underlättar dagvattenhantering och hantering av framtida klimatförändringar.

Bebyggelsen i dessa områden behöver ses i ett helhetsperspektiv där ny bebyggelse bör fokusera på attraktivitet, gestaltning, trygghet och en större integration av olika funktioner och verksamheter.

Riksintressen

Trafikkommunikation

E20 och Karlskogavägen är riksintressen för kommunikation.

Vattenförsörjning

Planområdet ligger inom det tertiära skyddsområdet för vattentäkten i Pilängen.

Miljökvalitetsnormer

Luft

I luftkvalitetsförordningen (2010:477) återfinns de svenska miljökvalitetsnormerna för utomhusluft. Miljökvalitetsnormerna är gränsvärdesnormer och anger de gränsvärden som inte får överskridas, för att varken människors hälsa eller djur, växter och kulturvärden ska skadas.

I Örebro kommun görs mätningar av luftkvaliteten med en mätstation vid Rudbecksgatan och en på Rådhusets tak, där mätningar av PM10, kvävedioxid och bensen görs. Övriga föroreningar kontrolleras via objektiv skattning. Mätningarna och den objektiva skattningen visar att miljökvalitetsnormerna för utomhusluft inte överskrids i Örebro kommun.

Vatten

Miljökvalitetsnormer för vatten regleras enligt 5 kap. miljöbalken och omfattar ytvatten (sjöar, vattendrag och kustvatten) och grundvatten. Syftet med normerna är att skydda och förbättra Sveriges vattenkvalitet.

Recipienten för dagvatten inom planområdet är Täljeån. Vattendragets ekologiska status är klassad som måttlig och den kemiska statusen uppnår ej god. Enligt miljökvalitetsnormerna (MKN) ska god ekologisk status vara uppnådd 2033 och målet för den kemiska statusen är att den ska vara god.

Buller

Enligt förordning (2004:675) om omgivningsbuller är kommuner med över 100 000 invånare skyldiga att kartlägga bullersituationen samt upprätta åtgärdsprogram för att begränsa omgivningsbullrets skadliga effekter på människors hälsa. För Örebro kommun finns en bullerkartläggning från år 2022.

Miljö

Dagvatten

Recipienten för dagvattnet är Täljeån. Marken består i dagsläget av spontan växtlighet och är planlagd som kvartersmark i gällande plan med bestämmelser om hårdgörandegrad, fördröjning och avrinning av dagvatten. Marken är dock oexploaterad och saknar i stort sett hårdgjorda ytor och dagvattenanläggningar.

Hälsa och säkerhet

Översvämning

Planområdet omfattas inte av någon översvämningrisk vid BHF (beräknat högsta flöde) för Svartån.

Risk för skred

Planområdet omfattas inte av någon skredrisk.

Risk för ras

Planområdet omfattas inte av någon rasrisk.

Hydrologiska förhållanden

Avrinningsområde för planområdet är Täljeån mellan E20 och inflödet av Kumlaån.

Planområdet ligger inom den tertiära zonen för vattenskyddsområdet Bista-Jägarbacken. Åtgärder och arbeten inom vattenskyddsområdet är reglerat i en skyddsföreskrift utfärdad av Länsstyrelsen.

En grundvattentäkt finns i närheten av planområdet. Både den kemiska och ekologiska statusen är god. Grundvattnet bedöms inte påverkas av detaljplanen.

Fysisk miljö

Bebyggelse

Den enda bebyggelsen inom planområdet är ett stängsel.

Mark och vegetation

Marken inom planområdet består mestadels av spontan växtlighet. Marken inom Kranbilen 3 är bebyggd med stängsel, grind och hårdgjorda ytor tillhörande en privat verksamhet.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Planområdet ligger inom kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp.

Värme

Fastigheten är inte försedd med fjärrvärme.

El

Fastigheten är försedd med el.

Elektronisk kommunikation

Fastigheten Ånsta 20:273 är troligtvis inte ansluten till något elektroniskt kommunikationsnät. Fastigheten är dock ännu oexploaterad.

Trafik**Gator och trafik**

Den enda gatan inom planområdet är en serviceväg för den befintliga transformatorstationen på fastigheten.

Kollektivtrafik

Ingen kollektivtrafik finns i närheten av planområdet.

Kulturmiljö**Fornlämningar**

Delar av området har varit föremål för en arkeologisk undersökning gjord 2021 inför anläggandet av en elväg längs E20. Inga fynd gjordes inom eller i närheten av planområdet.

Konsekvenser

Fastigheter och rättigheter

En del av fastigheterna Ånsta 20:273 och Kranbilen 3 får ändrad markanvändning från kvartersmark till allmän plats vilket i sin tur innebär att marken behöver regleras in i kommunens fastighet. Ny vägrätt som avser dike tillkommer på den nya allmänna platsen.

Natur

Mark och vegetation

Delar av marken hårdgörs i och med genomförandet av gång- och cykelvägen. Delar av stängslet till den privata verksamheten på Kranbilen 3 behöver flyttas då marken tas i anspråk för dike tillhörande gång- och cykelvägen.

Landskapsbild

Landskapsbilden påverkas inte då ingen bebyggelse tillkommer eller väsentlig förändring av den fysiska miljön sker.

Miljö

Miljöbedömning

Stadsbyggnad bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL (2010) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ att en miljö-bedömning behöver göras.

Bedömningen grundas på det faktum att planen inte innebär någon väsentlig förändring av markens användning eller områdets fysiska miljö.

De miljöfrågor som har betydelse för projektet studeras under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

Dagvatten

För kvartersmarken bedöms inte dagvattenförutsättningarna förändras jämfört med befintlig situation annat än att byggrätten och fastigheten med kvartersmark minskar något i storlek vilket kan ha positiv effekt för dagvattenhanteringen även om en liten del av marken blir hårdgjord som gång- och cykelväg.

Enligt Trafikverkets rapport om avvattning för den nya gång- och cykelvägen och tunneln ska ett nytt dike anläggas på den allmänna platsen som tar hand om dagvatten från både gång- och cykelvägen och E18 väster om planområdet via en kulvert. Dräneringsledningar anläggs under gång- och cykelvägens terrassyta för att säkerhetsställa att vatten inte blir stående i diken samt så att gång- och cykelvägens överbyggnad blir dränerad. Vattnet leds till kupolsilsbrunnar och vidare i ett slutet dagvattensystem till en befintlig nedstigningsbrunn och utloppsledning utmed Västerleden (E20).

Sammantaget bedöms förutsättningarna för dagvatten inte påverkas då ingen bebyggelse eller omfattande hårdgörande av marken tillkommer jämfört med gällande plan.

Miljökvalitetsnormer

Luft

Miljökvalitetsnormerna för luft bedöms inte påverkas då planen inte innebär en ökning av utsläpp från trafik eller andra utsläppskällor.

Vatten

Miljökvalitetsnormerna för vatten bedöms inte påverkas då de enda anläggningarna som tillkommer är en gång- och cykelväg och diken för dagvattenhantering. Dagvattenhanteringen bedöms inte heller ha någon negativ påverkan på recipient eller MKN.

Buller

Miljökvalitetsnormerna för buller bedöms inte påverkas.

Hälsa och säkerhet

Översvämning

Risken för översvämning bedöms inte påverkas då ingen bebyggelse eller omfattande hårdgörande av marken tillkommer.

Olyckor

Risken för trafikolyckor bedöms minska då gång- och cykelpassagen ersätts med en tunnel.

Skred

Risken för skred bedöms inte påverkas.

Ras

Risken för ras bedöms inte påverkas.

Riksintressen

Trafikkommunikation

Riksintresset för trafikkommunikation bedöms påverkas positivt då gång- och cykelpassagen ersätts med en gång- och cykeltunnel under Karlskogavägen.

Vattenförsörjning

Vattenskyddsområdet bedöms inte påverkas då planen ställer krav på fördröjning av dagvatten.

Trafik

Trafiksituationen bedöms förbättras i området då gång- och cykelvägen korsar Karlskogavägen med en tunnel istället för passage och förbättrar trafikflödet och säkerheten för både motortrafik, cyklister och fotgängare.

Medverkande tjänstepersoner

Detaljplanen har tagits fram av planarkitekt Jonas Bäckström och exploateringsingenjör Patrik Simonsson. Magnus Karlsson från Teknik- och serviceförvaltningen har medverkat med stöd och synpunkter.

Hanna Bäckgren
Enhetschef Detaljplaneenheten

Jonas Bäckström
Planarkitekt