

SAMRÅDSHANDLING



Planbeskrivning

Detaljplan för cirkulationsplatser vid Södra infarten och Södra vägen och parkstråk inom Aspholmen, del av fastigheten Ånsta 20:96 m.fl.

Samrådstitid: 28 augusti – 9 oktober 2023

Utökat planförfarande

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

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

VAD ÄR EN DETALJPLAN?	4
HANDLINGAR	5
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG	5
LÄGE	5
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	6
Riksintressen	6
Översiktliga planer	6
Trafikprogram.....	8
Grönstrategi	9
Program för hållbar utveckling	9
Detaljplaner.....	10
FÖRUTSÄTTNINGAR	11
Markägoförhållanden	11
Mark	11
Natur	12
Vatten.....	12
Bebyggelse	14
Kulturmiljö	15
Gator och trafik	15
Störningar och risker.....	16
Teknisk försörjning.....	18
PLANFÖRSLAG OCH FÖRÄNDRINGAR.....	19
Mark	19
Natur	19
Vatten.....	23
Gator och trafik	23
Teknisk försörjning.....	26
GENOMFÖRANDE	28
Organisatoriska frågor	28
Fastighetsrättsliga frågor	28
Tekniska frågor	29
Ekonomiska frågor.....	29
ADMINISTRATIVA FRÅGOR.....	30

UNDERSÖKNING AV BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN.....	30
KONSEKVENSER.....	30
MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER.....	32

VAD ÄR EN DETALJPLAN?

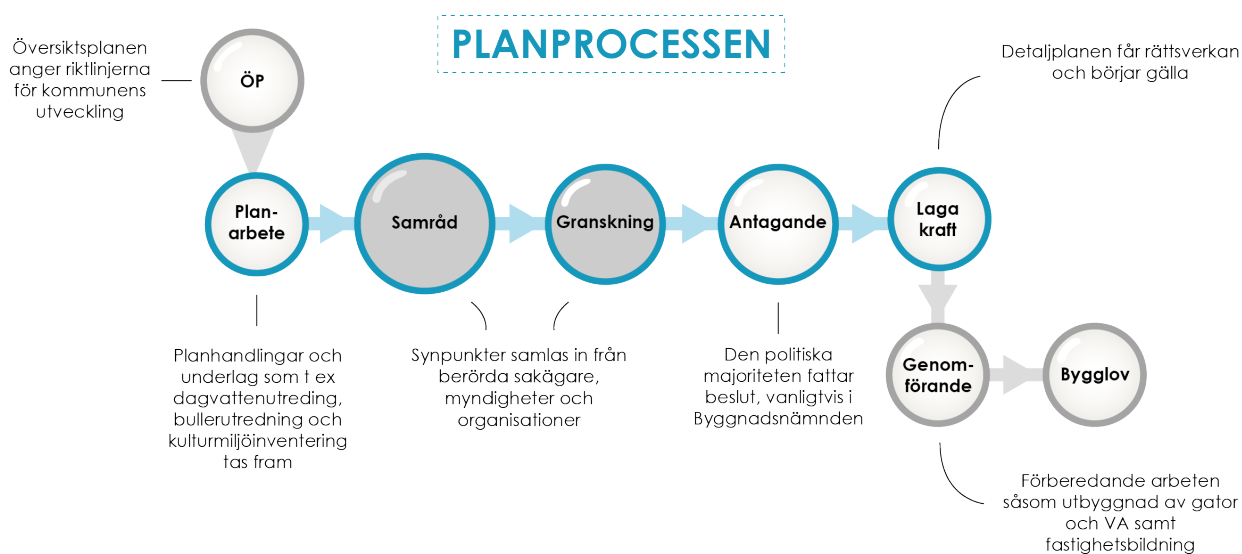
En detaljplan regleras av Plan- och bygglagen (PBL) och omfattar oftast ett större kvarter eller några fastigheter. Detaljplanen är ett juridiskt bindande dokument som syftar till att göra avvägningar mellan olika intressen och ta ställning till hur ett område ska användas. Detaljplanen kan till exempel 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)



Planbeskrivning

Detaljplan för cirkulationsplatser vid Södra infarten och Södra vägen och parkstråk inom Aspholmen, Ånsta 20:96 m.fl.

Den här detaljplanen genomförs med utökat planförfarande.

Utökat planförfarande används när en föreslagen detaljplan har ett allmänt intresse, kan komma att medföra miljöpåverkan eller strider mot den kommunala översiktsplanen.

HANDLINGAR

Planhandlingen omfattar:

- plankarta i skala 1:2 500 med planbestämmelser
- denna planbeskrivning med illustrationer
- fastighetsförteckning *
- undersökning om betydande miljöpåverkan
- Kvalitativ riskutredning: Anläggning av drivmedelstation inom Ånsta 20:96 och Nikolai 3:36 (ÅF, daterad 2017-03-10).
- Aspholmen Spårstråk – PM översiktlig miljöteknisk markundersökning (Structor, daterad 2019-04-03).
- Aspholmen Grönstråk – Kompletterande markundersökning och riskbedömning (Structor, daterad 2022-04-22)

Övriga utredningar till underlag för detaljplanen:

- Öppna gator –Södra Infartsleden, Länken mellan Aspholmen och Örsro (Örebro kommun, Bn 1038/2012, daterad 2016-05-10)

*Fastighetsförteckning lämnas ut av kommunen vid begäran.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanens syfte är att förbättra kopplingen mellan Aspholmen och Örsro, skapa möjlighet till bättre kollektivtrafik och möjliggöra nya färdvägar genom en ny cirkulationsplats vid Södra infartsleden, 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 i 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 och Örsro precis utanför centrala Örebro.



Kartbild över delar av sydvästra Örebro. Planområdets ungefärliga utbredning är markerat i rött.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Riksintressen

Detaljplanen ligger i närheten av järnvägen Godsstråket genom Bergslagen, som är riksintresse för kommunikation. Detaljplanen har ingen påverkan på riksintressets funktion.

Strax väster om planområdet går motorvägen E18/E20 som också är av riksintresse. Avståndet mellan den nya cirkulationsplatsen på Södra infartsleden och avfart 111 där Södra infartsleden först viker av från motorvägen är dryg 1,2 kilometer långt. Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning är att det är osannolikt att så långa köer kommer att uppstå till följd av den nya cirkulationsplatsen och att det därför inte föreligger någon risk att riksintressets funktion påverkas negativt 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 Örsro 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 den nya cirkulationsplatsen 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.

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 området. 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.

Planprogram

Ett planprogram för Aspholmen/Nasta godkändes i slutet av år 2017.

I planprogrammet finns dessa 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 Örnsro. Cirkulationsplatsen på Södra infartsleden kommer att skapa nya länkar och resvägar genom Örebro och sänka trafiktempot på Södra infartsleden.

Trafikprogram

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

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

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 rekreationsområden som främjar folkhälsa och social sammanhållning.

Grönstrategin beskriver även fem övergripande strategier:

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

Grönstrategin innehåller även riktvärden för tillgång till parker, naturområden och lekmiljöer som ska användas i den fysiska planeringen. Riktvärdena anger både kvantitativa och kvalitativa mått. 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.

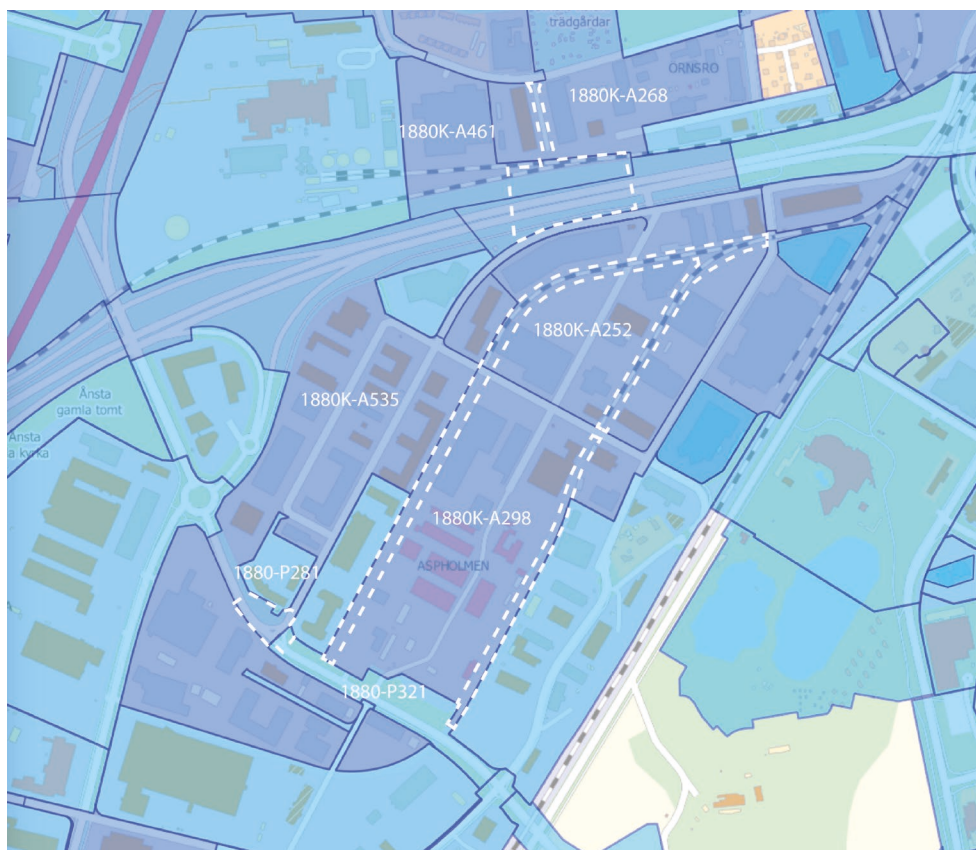
Programmet för hållbar utveckling innefattar bland annat målsättningar om att begränsa kommunens klimatpåverkan genom att minimera utsläpp och vidta kompensationsåtgärder för att uppnå ett klimatpositivt Örebro inom ett 30-årsperspektiv. Programmet innefattar även målsättningar om att minska invånarnas 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 platsen planlagts som huvudgata.

Området för cirkulationsplatsen på Södra infartsleden som möjliggörs i och med den här detaljplanen omfattas idag av tre tidigare planer. Den delen som ligger inom Södra infartsledens befintliga vägbanor regleras i *Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för Aspholmens industriområde* från år 1964 och regleras som trafikändamål och plantering. Norr om vägbanorna finns en del som regleras som område för järnvägsändamål och gatuplantering i *Förslag till ändrad stadsplan för del av Örnros* (1880K-A461) från år 1971. Cirkulationsplatsens väganslutning till Idrottsvägen på Örnros omfattas idag av *Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för Örnrosområdet* (1880K-A268) från år 1961 och är där planlagd för industriområde.



Gällande planer för området. Planområdena markerade med vit streckad linje.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Markägoförhållanden

Planområdet omfattar både kommunägda och privatägda fastigheter. Ånsta 20:96, 20:138, 20:144 och 20:235 samt Nikolai 3:36 ägs alla av Örebro kommun. Fastigheterna Virkeshandlaren 4 och 11, Träarbetaren 2 och Lantmannen 2 är alla privatägda.

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. 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.

Längs Södra infartsvägen finns gräsytor, vägdiken och träd, främst skogslindar, som kommer att påverkas av planförslaget. Se vidare under Planförslag och förändringar. Vid Södra vägens korsning med Radiatorvägen finns gräsytor och enstaka träd.

Vatten

Vattenområden

Detaljplanen omfattar inga vattenområden.

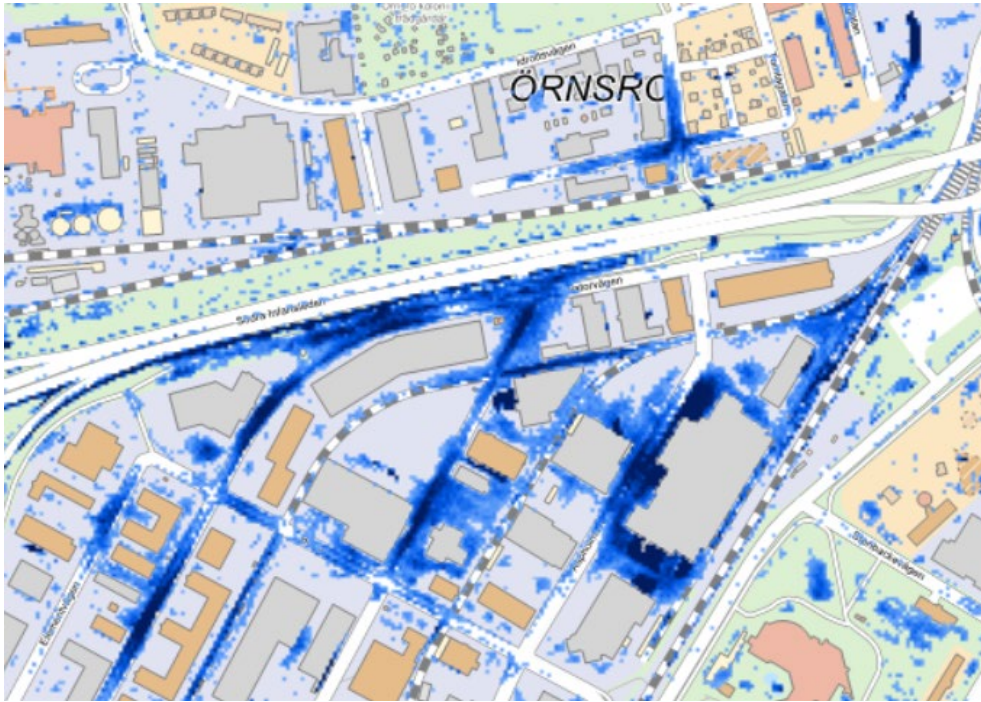
Dagvatten och miljö kvalitetsnormer för vatten

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.

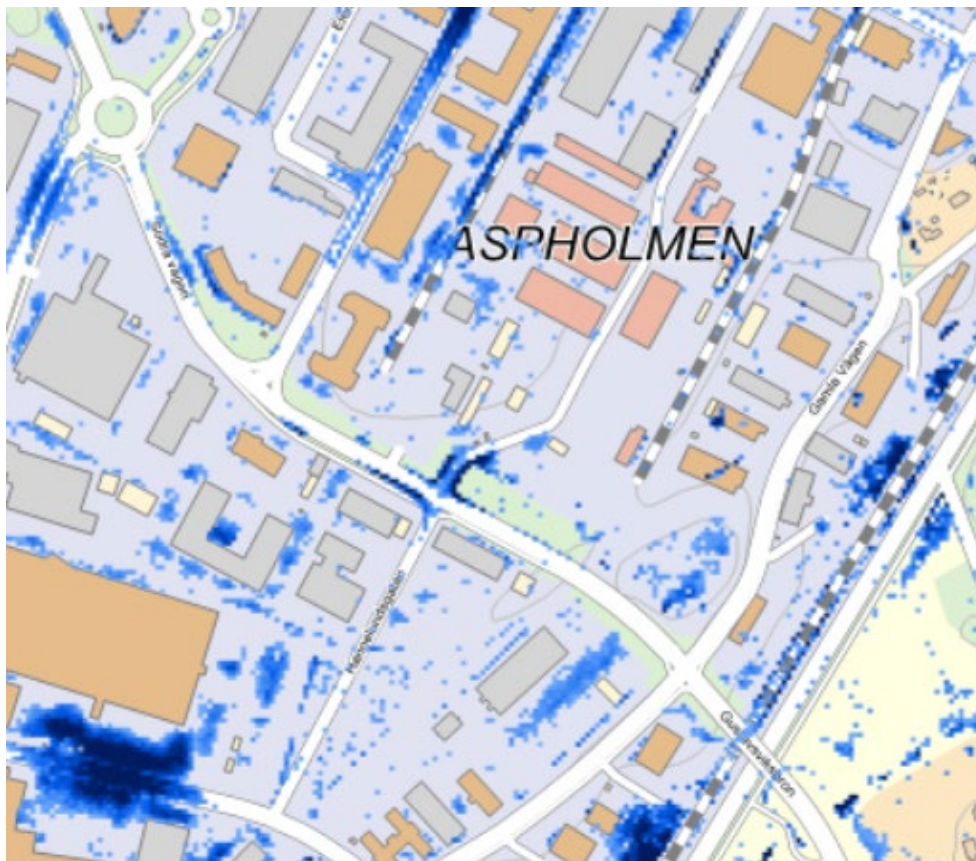
Översvämningsrisk

Delar av planområdet riskerar att översvämmas vid kraftiga skyfall, ett så kallat 100-årsregn. Det gäller framförallt området vid den nya cirkulationsplatsen på Södra infarten och det västra av de båda befintliga järnvägsspåren på

Aspholmen.



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



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

Strandskydd

Planområdet omfattas inte av strandskydd.

Bebyggelse

Bostäder

Inga bostäder finns inom planområdet idag, men stadsdelen Örnäs innehåller en stor mängd bostäder.

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 delar av två av Örebro's viktigaste trafikleder: Södra infartsleden och Södra vägen, vilka båda är huvudleder för biltrafik och i viss utsträckning även kollektivtrafik. Ett kort avsnitt av Skvadronvägen på Aspholmen ingår också i planområdet.

Järnväg

Ett industrispår som ägs av Örebro kommun passerar genom planområdets norra del. Spåret ansluts med ett stickspår till Åbyverket och används idag för att transportera bränsle till Åbyverket, mest intensivt på vinterhalvåret när behovet av värme är som störst. Tågen är för långa för att kunna hanteras inom Åbyverkets fastighet vilket medfört att kommunens spår används för växling av vagnar.

Se vidare nedan under Farligt gods.

Kollektivtrafik

Både stadsbussar och regionbussar trafikerar områdena för de planerade cirkulationsplatserna.

Miljö kvalitetsnormer och luftföroreningar

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

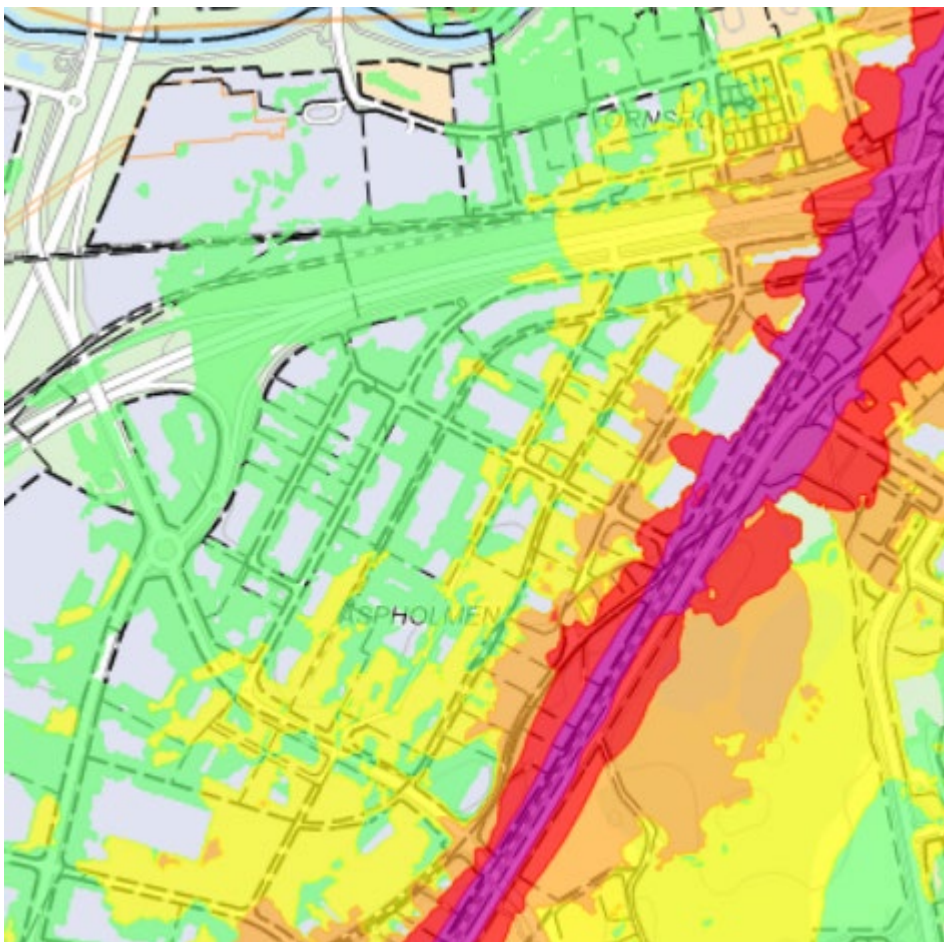
Inga beräkningar av luftföroreningar har genomförts. Tidigare erfarenheter visar att miljö kvalitetsnormerna för luft inte riskerar att överskridas ens vid förtätningar i de centrala delarna av Örebro. Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning är därför att den aktuella planen inte riskerar att leda till att miljö kvalitetsnormerna för luft inte kan följas 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 omkring 60 dBA. För vägbuller uppträder av naturliga skäl de högsta värdena på Södra infartsleden med omkring 70 dBA medan det inom planområdet där parkmarken möter Södra vägen bullrar ungefär 65 dBA.



Utsnitt ur Örebro kommuns bullerkartläggning för järnvägsbuller från år 2017. Färgerna symboliserar olika bullervärden. Grön: 50-54 dBA, gul: 55-59 dBA, orange: 60-64 dBA, röd: 65-69 dBA, lila: 70-74 dBA.



Utsnitt ur Örebro kommuns bullerkartläggning för vägtrafik från år 2017. Färgerna symboliserar olika bullervärden. Grön: 50-54 dBA, gul: 55-59 dBA, orange: 60-64 dBA, röd: 65-69 dBA, lila: 70-74 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

Det finns två järnvägar i närområdet varav den ena, industrijärnvägen till Åbyverket, passerar genom planområdets norra del. På den banan transporteras olika typer av bränsle till Åbyverket. Transporterna kan utgöra en risk för människor som kommer att befinna sig vid den planerade järnvägsöverfarten. För att klargöra riskbilden i området kring järnvägsöverfarten togs det år 2017 fram en riskutredning som täcker det

aktuella området. Utredningen togs egentligen fram i syfte att undersöka möjligheterna att anlägga en drivmedelstation i området, men dess slutsatser är relevanta även för det här planarbetet. De huvudsakliga riskerna som är relevanta är de som härrör från själva tågtrafiken på industrispåret, det vill säga risken för urspårning, gnistbildning från bromsar eller hjul, nedrivna kontaktledningar och brand i godstågen. Riskutredningen konstaterar att risken för urspårning är extremt låg vid de hastigheter som tågen körs på den aktuella sträckan (som högst 5 km/h) och att, om urspårning ändå sker, vagnarna inte skulle kunna färdas särskilt långt från spåret över huvud taget. Att det skulle bildas gnistor från bromsar eller hjul bedöms också som osannolikt tack vare den mycket låga hastigheten på banan. För att utgöra en fara behöver gnistorna dessutom antända brandfarliga gaser eller liknande i närheten av spårområdet. En nedriven kontaktledning till följd av till exempel urspårning skulle kunna utgöra en risk för personer och fordon som befinner sig inne på spårområdet, varför järnvägsöverfarten behöver förses med en signal- och bomlösning. Att ett godståg skulle fatta eld, slutligen, bedöms också mycket osannolikt med tanke på den mycket låga hastigheten på banan vilken medför att bromsarna inte måste ligga an särskilt länge. Att el- eller motorfel skulle orsaka en tågbrand är svårt att sannolikhetsbedöma, men utredningen konstaterar sammanfattningsvis att sannolikheten är mycket låg för att någon av de beskrivna skadehändelserna skulle ske. Stadsbyggnad delar den bedömningen och menar att planläggning av en ny cirkulationsplats på Södra infartsleden med en tillhörande järnvägsöverfart på den här platsen inte är olämplig ur risksynpunkt.

Godsstråket genom Bergslagen, som passerar strax öster om planområdet, är ett utpekat 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 tre stora investeringar i allmän platsmark: Två nya cirkulationsplatser, en på Södra infartsleden och en på Södra vägen. Dessutom kommer de befintliga järnvägsspåren på Aspholmen att omvandlas till en långsmal parkmiljö, den så kallade Spårparken.

Mark

Förorenad mark

I de delar av planområdet som planläggs som park behöver markföroreningar avhjälpas för att skydda människors hälsa. Boende, såväl vuxna som barn och äldre, ska förväntas kunna vara på plats upp till 24 timmar per dag, året runt. Exponeringsvägar är främst hudkontakt, intag av jord och inandning av damm.

Naturvårdsverkets generella riktvärden för förorenad mark anger en nivå som ger skydd mot hälso- och miljöeffekter. För fall där de generella riktvärden inte är lämpliga att använda (d.v.s. då förutsättningarna på platsen avviker från antagandena i modellen) kan man ta fram platsspecifika riktvärden. Då tas hänsyn till de förhållanden som råder i det aktuella området. I detaljplaneområdet är skyddsnivå KM (känslig markanvändning) eller jämförbara platsspecifika riktvärden lämpliga att tillämpa på lång sikt.

För planområdet har förslag på platsspecifika riktvärden tagits fram vilket innebär att marken saneras på ett sätt som anpassas till hur marken är tänkt att användas i spårstråkets olika delar. Det har även utretts vilka åtgärder som krävs för att sanera all mark i spårstråket till nivån för KM (känslig markanvändning), alltså en mer omfattande sanering. Ungefärliga kostnader har också utretts. Utredningen visar att en sanering till KM är ekonomiskt och praktiskt genomförbar. Omfattningen och nivån av saneringen kommer slutligt att prövas hos tillståndsmyndigheten inför detaljplanens genomförande.

Natur

Spårparken – övergripande idé

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. Denna långsmala park kallas i fortsättningen för Spårparken.

Spårparken ska utgöra en grund i Aspholmens framtida grönstruktur. En utbyggnad av Spårparken 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 Spårparken 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.

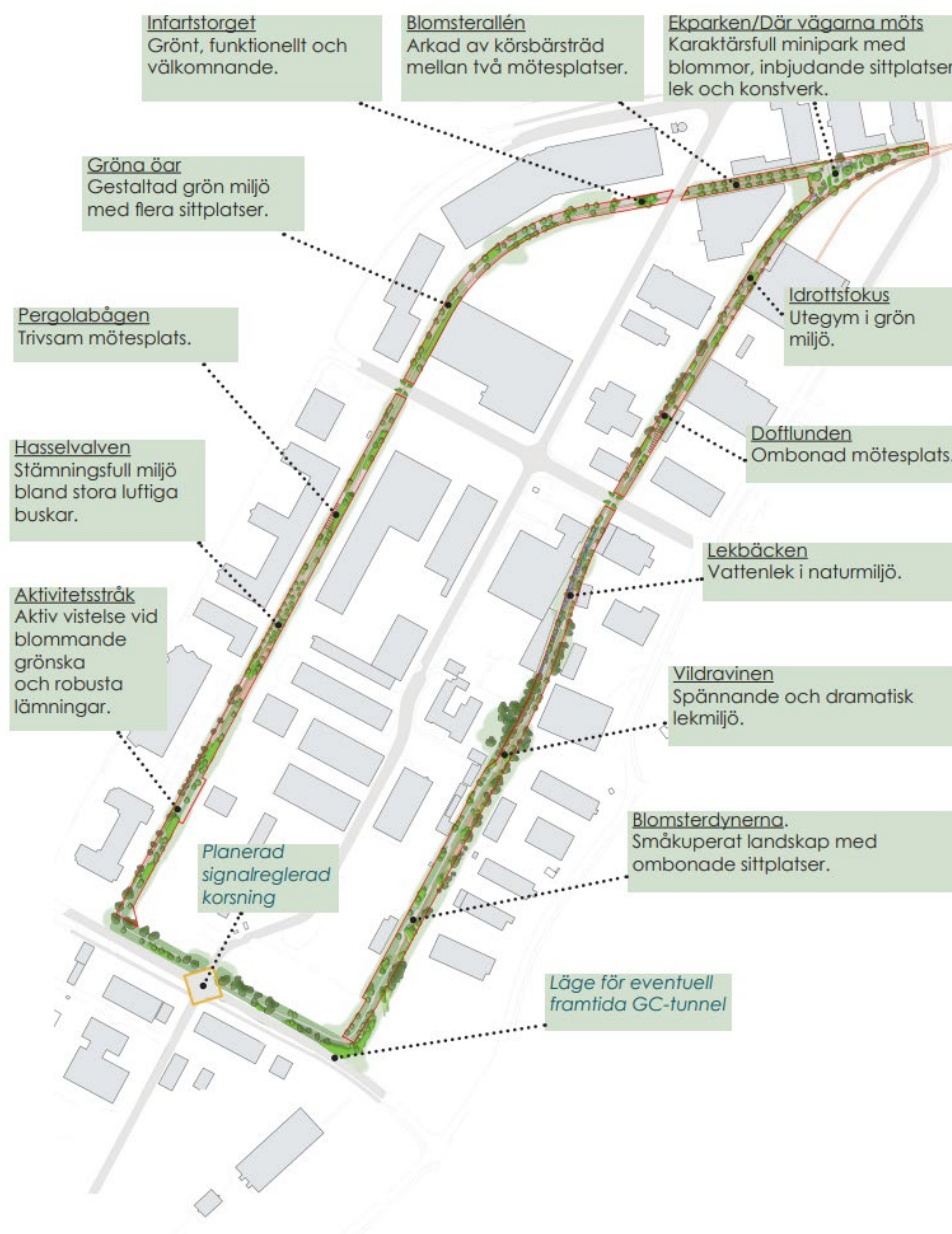


Illustration som visar visionen för Spårparken och möjlig utveckling av dess olika delar.

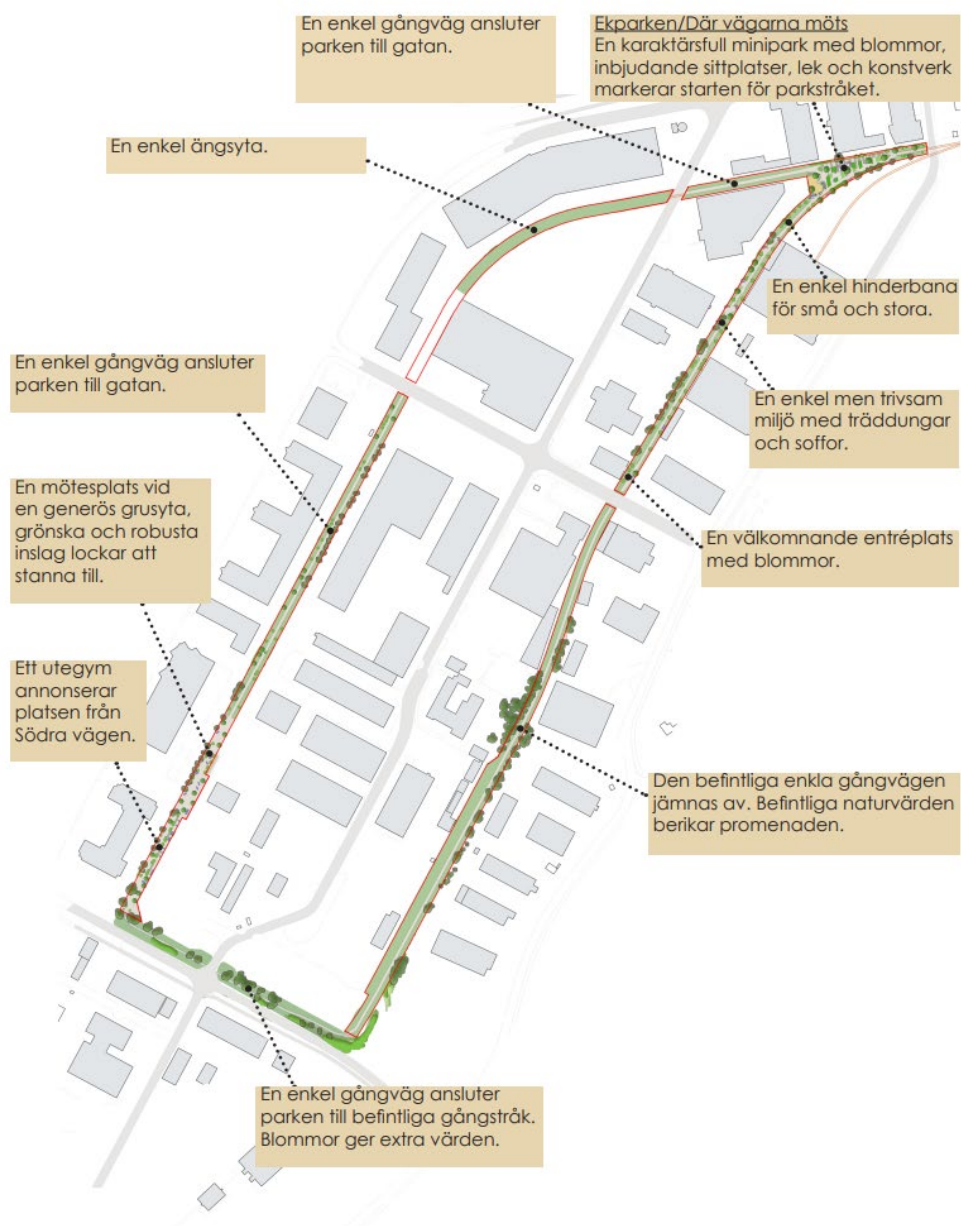


Illustration som visar de delar av Spårparken som planeras genomföras till och med 2024

Spårparken kommer att utvecklas succesivt, där den första etappen inbegriper enklare anläggningsåtgärder. På sikt kommer Spårparken 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 Brunnsparke i Adolfsberg.

Spårparkens utformning

På flera platser finns redan idag värden som blir viktiga att bevara i den framtida Spårparken. 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 Spårparken 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 Spårparken korsar en gata kommer det att anordnas säkra passager och på vissa platser planeras även cykelparkeringar.

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

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

Ett annat särskilt värdefullt parti av Spårparken 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 spårparken 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 Spårparken 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

Inom planområdet längs Södra infartsleden finns träd som kommer att behöva

tas ner vid anläggning av cirkulationsplatsen. En bedömning är att åtta skogslindor, tre vårtbjörkar och en tall kommer att behöva tas ner. Skogslindorna står i en trädrad som bedöms omfattas av det generella biotopskyddet för alléer och en dispens för att ta ner träden krävs.

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

Dagvatten, översvämningsrisk och miljö kvalitetsnormer för vatten

Förutsättningarna för att hantera dagvatten, översvämningsrisk och miljö kvalitetsnormerna för vatten är inte klarlagda i det här skedet. Till detaljplanens granskningsskede ska en dagvattenutredning tas fram. Denna ska även belysa hanteringen av dagvatten vid de planerade cirkulationsplatserna.

Utgångspunkten för den övergripande dagvattenhanteringen i Aspholmen och Nasta framgår av planprogrammet. Dagvatten på kvartersmark ska hanteras inom egen fastighet innan det släpps till gemensamma anläggningar för fördröjning och rening av dagvatten på allmän plats. Dessa kommer företrädesvis behöva anläggas i gatumark utanför planområdet, då Spårparken har en begränsad bredd. På grund av förekomsten av föroreningar i marken inom Spårparken kan det också på vissa platser vara olämpligt med infiltrationslösningar för hantering av dagvatten då det finns en risk för att föroreningarna sprids i marken.

Gator och trafik

Cirkulationsplats på Södra infartsleden

I den norra delen av planområdet planläggs det för en ny cirkulationsplats på Södra infartsleden. Cirkulationsplatsen bidrar till att integrera Aspholmen och Örsro med varandra, skapa möjlighet för förbättrad kollektivtrafik och öppna upp områdena och möjliggöra nya färdvägar. Åtgärden bidrar till att minska karaktären av motorväg på Södra infartsleden och skapa en mer lättorienterad struktur och ett mer finmaskigt gatunät. Den nya kopplingen över Södra infartsleden kommer enbart att vara öppen för motorfordonstrafik. Gång- och cykeltrafik hänvisas till att använda befintlig gång- och cykeltunnel och järnvägsövergång. Kommunens bedömning är att det inte är trafiksäkert att låta gående och cyklister passera över Södra infartsleden med dess nuvarande utformning och trafikmängder och om en anpassning gjordes för gående och

cyklister skulle det påverka framkomligheten för utryckningstrafik och busstrafik. Gåendes och cyklandes möjlighet att passera Södra infartsleden bör utredas vidare i framtiden.

Cirkulationsplatsen planläggs som **allmän plats med beteckningen VÄG**. Dess ben norrut till Idrottsvägen planläggs som **allmän plats med beteckningen GATA**. Bestämmelserna innebär att dessa ytor ska vara tillgängliga för allmän fordonstrafik.

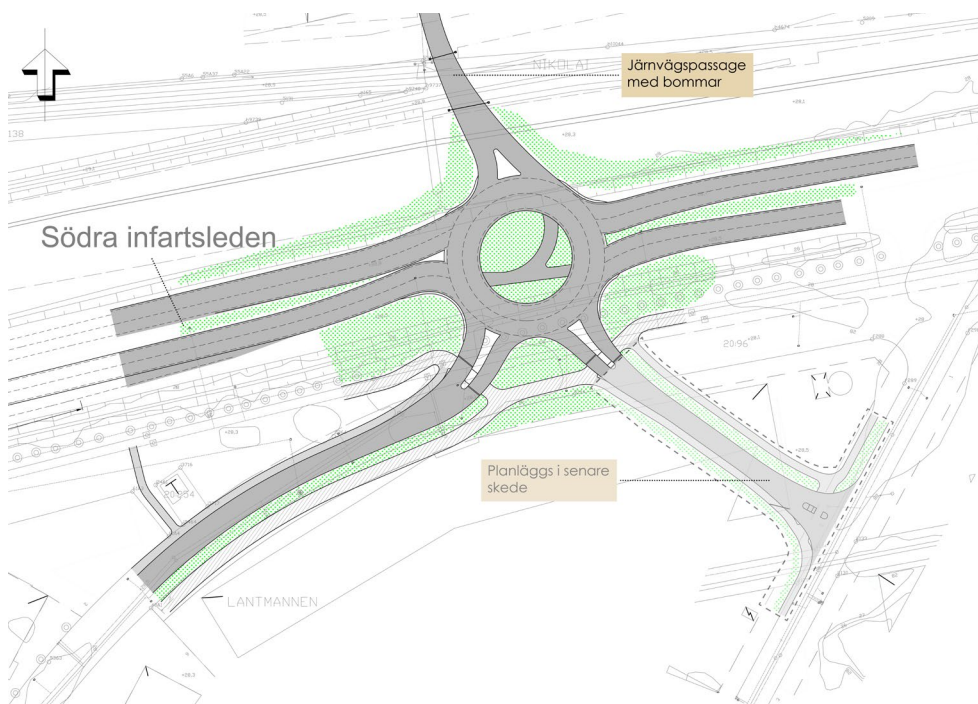


Illustration av cirkulationsplatsen på Södra infartsleden.

Illustrationen ovan visar den planerade utformningen av cirkulationsplatsen på Södra infartsleden. Det blir en fembenad cirkulationsplats med anslutningar till Idrottsvägen på Önsro samt till Skvadronvägen och Radiatorvägen på Aspholmen. Cirkulationsplatsens sydöstra ben mot Skvadronvägen ges inget planstöd i den här detaljplanen utan kommer att planläggas i en annan detaljplan. Tills den delen är möjlig kommer avfarten att ansluta till Radiatorvägen.

Anslutning till Idrottsvägen

Cirkulationsplatsens norra ben ansluter till Idrottsvägen i norr och kommer att passera industrispåret som trafikeras med bränsle till Åbyverket i en plankorsning. För att undvika långa stopp i trafiken då tåg blockerar gatan krävs en ny lösning för tågtransporter kopplat till Åbyverkets verksamhet. Detta hanteras i en separat detaljplanprocess och eventuell miljötillståndprocess.

Gatuanslutningen till Idrottsvägen behåller dagens utformning med två körfält och längsgående gångbana i den norra delen av gatusträckningen.

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 ovan 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.

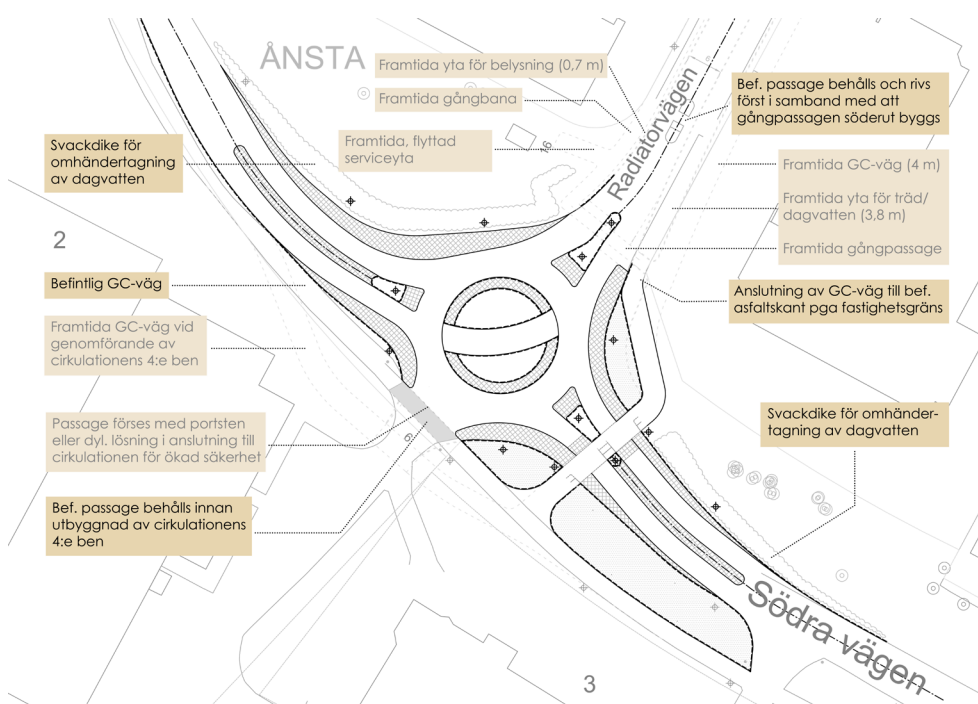


Illustration av cirkulationsplatsen på Södra vägen.

Gångstråk i Spårparken

Utöver de två cirkulationsplatserna innebär detaljplanen att de befintliga järnvägsspåren planläggs för park, den så kallade Spårparken (se ovan). Det kommer att finnas ett gångstråk längs med hela Spårparken som länkar ihop

stadsdelens olika delar på ett nytt sätt.

Kollektivtrafik

Södra infartsleden är ett viktigt stråk för kollektivtrafik i kommunen och den planerade cirkulationsplatsen har utformats med det i åtanke.

Järnvägstrafik

Järnvägen till Åbyverket passerar genom planområdets norra delar. Järnvägen och marken kring den planläggs som **kvartersmark med beteckningen T₁-järnväg**. På platsen där järnvägen korsar gatan som ska förbinda den nya cirkulationsplatsen på Södra infartsleden med Idrottsvägen planläggs gatan med en **egenskapsbestämmelse för utformning** som säger att marken är avsedd för en järnvägsöverfart. Gatan ska korsa järnvägen i en plankorsning med bommar (se illustration av cirkulationsplatsen på Södra infartsleden ovan).

Påverkan på trafikflöden och befintligt trafikenät

En trafiksimulering har genomförts för att undersöka vilka effekter cirkulationsplatsen på Södra infartsleden får på trafikflödet. Den norra länken över industrispåret får enligt simuleringen 6500 fordon per dygn. Det innebär att den befintliga korsningen med Idrottsvägen samt korsningen Stubbengatan-Hagagatan kommer få ökade trafikmängder. Kapacitetsberäkningar visar att kapaciteten i de båda korsningarna är tillräcklig med befintlig utformning även med det ökade trafikflödet. Det krävs alltså inga ombyggnationer i dessa korsningar till följd av cirkulationsplatsen på Södra infartsleden.

Skvadronvägen och Radiatorvägen kommer få ett ökat trafikflöde jämfört med idag och gatornas befintliga utformning klarar av de högre trafikflödena. Förändringar i gatussektioner för att bland annat förbättra tillgängligheten för gång och cykel i olika delar av Aspholmen och Nasta kommer att hanteras i kommande detaljplaner.

För att undvika långa stopp i trafiken då tåg blockerar järnvägsöverfarten i planområdets norra del krävs en ny lösning för tågtransporter kopplat till Åbyverkets verksamhet. Detta hanteras i en separat detaljplaneprocess som handläggs parallellt med denna plan.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Planområdet är redan försörjt med vatten och avlopp.

Brandvatten

Brandvattenförsörjningen i området ska anpassas till gällande riktlinjer.

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

Organisation

Planen upprättas av Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen som också författar genomförandebeskrivningen. Lantmäterimyndigheten prövar och beslutar om förändringar i fastighetsindelningen och bildande av gemensamhetsanläggning efter ansökan från ägare till berörda fastigheter. Det tekniska genomförandet av allmänna anläggningar ombesörjes av kommunen genom Teknik- och serviceförvaltningen.

Tidplan

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

Genomförandetid

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

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats.

Genomförandekonomi

Genomförande av detaljplanen finansieras av kommunala investeringsmedel och till viss del av exploateringsverksamhetens driftsekonomi.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter och rättigheter

Fjärrvärmeledning Virkeshandlaren 11 och 13

Rättigheterna ska belasta målfastigheten efter nedan beskriven åtgärd.

Inga övriga rättigheter väntas påverkas av detaljplanen.

Fastighetsrättsliga åtgärder

På vissa viktiga platser för anläggningarna som byggs ut som en del i detaljplanen finns ett behov av att knyta samman grönstråket längs de gamla järnvägsspåren utöver det markinnehav som kommunen har. Därmed kommer delar av nuvarande kvartersmark efter planens antagande utgöra allmän plats. Det omfattar fastigheterna Virkeshandlaren 11 och Virkeshandlaren 13. Separat överenskommelse ska tecknas med ägaren till Virkeshandlaren 11 innan detaljplanens antagande. Det avser överföring av den mark som enligt plankartan ska utgöra allmän plats på Virkeshandlaren 11 till kommunens fastighet Ånsta 20:96. Fastighetsförvärvet finansieras genom kommunens medel för strategiska fastighetsförvärv. Mark från nuvarande Virkeshandlaren 13 som enligt detaljplanen ska utgöra allmän plats ska regleras till fastigheten

Ånsta 20:96.

Tekniska frågor

Tekniska undersökningar

En dagvattenutredning för planområdet ska tas fram under planarbetet.

En markundersökning har genomförts för att kartlägga eventuella föroreningar som kan finnas inom planområdet.

Tekniska anläggningar

De befintliga järnvägsspåren på Ånsta 20:96 och Ånsta 20:235 är tagna ur bruk. Rälsen kan återanvändas och skapa kvalitéer i parken längs de gamla spåren i det nya grönstråket.

Biotopskydd

Vid Södra infartsleden finns en trädrad med skogslindor som bedöms omfattas av det generella biotopskyddet för alléer. Åtta av lindarna bedöms behöva tas ner för att anlägga cirkulationsplatsen. Kommunen ansöker om dispens hos Länsstyrelsen.

Ekonomiska frågor

Genomförande av detaljplanen är förenad med kostnader. Ny investering i allmän plats finansieras av kommunala investeringsmedel och kostnader för framtagande av detaljplanen samt sanering finansieras via exploateringsverksamhetens driftsekonomi.

Kommunens utgifter har beräknats till ca 40 800 000 kr och fördelar sig enligt tabellen nedan.

SUMMERING	kkr
<i>Utgifter</i>	
Planläggning	- 600
Utredningar detaljplan	- 200
Sanering Grönstråk	- 5 000
Cirkulation Södra infartsleden	- 15 000
Cirkulation Södra vägen	- 10 000
Grönstråk längs industrispår	- 10 000
Summa utgifter	- 40 800
<i>Finansiering</i>	
Exploateringsverksamhetens driftsekonomi	5 800
Kommunala investeringsmedel	35 000

Kommunens driftkostnader för allmän plats bedöms efter detaljplanens genomförande att öka med ca 1 miljon kronor per år.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Planavgift

Inget planavtal är tecknat. Planavgiften faktureras mark- och exploateringsavdelningen. Ingen planavgift tas ut vid bygglov.

UNDERSÖKNING AV BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

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

Planen bedöms ej medföra BMP

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

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. Risken att den föreslagna utvecklingen påverkar något riksintresse negativt bedöms vara liten. Det finns heller inga särskilda områdesskydd att ta hänsyn till på platsen. Detaljplanens genomförande innebär att en ny länk i trafiksystemet skapas mellan Aspholmen och Örnsro vilket kan få positiva konsekvenser i form av att trafiken kan spridas över fler kopplingar i staden.

Beslut om betydande miljöpåverkan är ej ännu taget på delegation för Bygg- och miljönämnden.

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. Nya länkar mellan södra och västra Örebro skapas i och med den nya cirkulationsplatsen på Södra infartsleden, vilket ger förutsättningar för att sila trafiken i staden

över fler gator än idag. Cirkulationsplatsen kommer också att sänka hastigheten lokalt på Södra infartsleden, vilket är positivt för bullersituationen i kringliggande stadsdelar.

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.

Riktlinjen för friyta per lägenhet är 10 kvadratmeter vilket innebär att Spårparken i sig enbart tillgodoser upp till två tredjedelar av friytebehovet. 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 nya cirkulationsplatsen på Södra infartsleden möjliggör för förändrade trafikflöden genom nya kopplingar i staden, vilket kan bidra till att förbättra bussens framkomlighet i relation till bilen, i linje med trafikprogrammets mål. Cirkulationsplatsen innebär även att Aspholmen kan kollektivtrafikförsörjas på ett sätt som inte är möjlig med befintlig utformning, vilket är till stor fördel för framtida och befintlig bebyggelse i området. Då nya kopplingar för gång- och cykel över Södra infartsleden inte planeras i detta skede kommer framkomligheten för gång och cykel inte att förbättras i paritet med bil och buss, vilket gör att åtgärder för gång och cykel kommer att behövas i framtida projekt för att de trafikslagets konkurrenskraft ska öka i motsvarande mån.

Trafiksimuleringar visar på ökade trafikmängder på Idrottsvägen i Örnros och på Radiatorvägen och Skvadronvägen jämfört med idag, till följd av de nya cirkulationsplatserna. De ökade trafikmängderna bedöms dock inte ha negativ påverkan på områdena och är främst en omfördelning av trafikflödena till följd av nya gatukopplingar. Trafikflödet i kritiska korsningspunkter har studerats

genom kapacitetsberäkningar, som visar att korsningarna har tillräcklig kapacitet för att hantera det ökade trafikflödet utan att någon ombyggnation krävs.

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. Den nya Spårparken, 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 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. Från Enheten för stadsmiljö och trafik har trafikplanerare Hanna Malm och landskapsarkitekt Tina Andersson deltagit. Planärendet har även tidigare handlagts av planarkitekterna Jimmy Bergkvist och Gustav Fornwall.

Hanna Bäckgren
Enhetschef Detaljplan

Jonas Bäckström
Planarkitekt

Plankarta:**Planbestämmelser**

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar.

Endast angiven användning och utformning är tillåten.

Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.

Gränsbeteckningar

— — — — — Planområdesgräns

— — — — — Användningsgräns

— · — · — · — Egenskapsgräns

Användning av mark och vatten**Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap**

GATA

Gata, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

PARK

Park, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

TORG

Torg, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

VÄG

Väg, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

Kvartersmark

T₁

Järnväg, PBL 4 kap. 5 § 1 st 3 p.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER ALLMÄN PLATS**Utformning**

järnvägsöverfart järnvägsöverfart, PBL 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

Administrativa bestämmelser**Genomförandetid**

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