

SAMRÅDSHANDLING



Planbeskrivning

Detaljplan för fastigheten Nikolai 3:306 m.fl.

(Örebro Södra)

Örnsro/Söder

Samrådstitid: 1 juni 2026 – 15 september 2026

Granskningstid: dag mån år – dag mån år

Antagen av Bygg- och miljönämnden: dag mån år

Laga kraft: dag mån år

Utökat planförfarande

Philip Cedergren

E-post: philip.cedergren@orebro.se

Innehållsförteckning

Planens bakgrund	6
Planens syfte	6
Beskrivning av detaljplanen	6
Läge	6
Genomförandetid	7
Detaljplanens huvuddrag	7
Allmän plats	9
Kvartersmark	18
Motiv till detaljplanens regleringar	28
Användning av allmän plats	28
Användning av kvartersmark	29
Egenskapsbestämmelser för allmän plats	30
Egenskapsbestämmelser för kvartersmark	31
Genomförandefrågor	38
Organisatoriska frågor	38
Markägförhållanden	39
Mark- och utrymmesförvärv	40
Fastighetsrättsliga frågor	40
Tekniska frågor	41
Ekonomiska frågor	42
Kulturvärden	43
Prövning enligt annan lagstiftning	44
Planeringsförutsättningar	45
Övergripande ställningstaganden	45
Kommunala ställningstaganden	45
Regionala	52
Riksintressen	52
Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken	53
Miljökvalitetsnormer	53
Miljö	54
Hälsa och säkerhet	57
Geotekniska förhållanden	63
Hydrologiska förhållanden	64
Kulturmiljö	64

Fysisk miljö	68
Sociala faktorer.....	72
Teknisk försörjning.....	73
Trafik	73
Konsekvenser	76
Fastigheter och rättigheter.....	76
Natur	76
Miljö	78
Miljö kvalitetsnormer.....	83
Hälsa och säkerhet	83
Kulturmiljö	90
Sociala faktorer.....	90
Riksintressen	91
Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken.....	93

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 utökat planförfarande.

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

Arbetet med denna detaljplanen påbörjades 2026-04-08. Vid planläggningen har Plan- och bygglagen (2010:900) tillämpats med ändringar till och med SFS 2025:1079 samt Boverkets allmänna råd BFS 2020:5.

Handlingar

Planhandlingen omfattar:

- plankarta i skala 1:1000 med planbestämmelser
- denna planbeskrivning med illustrationer
- samrådsredogörelse (*efter samråd*)
- granskningsutlåtande (*efter granskning*)
- fastighetsförteckning *
- undersökning om betydande miljöpåverkan
- bilagor:

Bilaga 1 – Miljökonsekvensbeskrivning, Norconsult, 2026-04-15

Bilaga 2 – Dagvatten- och skyfallsutredning för DP Nicolai 3:306 m.fl., DHI Sverige AB, 2026-02-11

Bilaga 3 – Riskanalys Örebro södra, Brandskyddslaget, 2026-04-22

Bilaga 4 – Illustrationsplan, Tengbom, 2026-04-29

Bilaga 5 – Gestaltungsprogram allmän plats Örebro Södra, Tengbom, 2026-04-29

Bilaga 6 – Historisk förundersökning av Nikolai 3:237 m.fl., Structor miljöteknik AB, 2016-08-15

Bilaga 7 – Översiktlig miljöteknisk markundersökning, Structor miljöteknik AB, 2017-06-08

Bilaga 8 – Översiktlig miljöteknisk markundersökning inför detaljplan, Structor miljöteknik AB, 2026-01-30

Bilaga 9 – Projekterings PM geoteknik och Markteknisk undersökningsrapport Geoteknik (MUR), Ramböll Sverige AB, 2016-08-29

*Fastighetsförteckning lämnas ut av kommunen vid begäran.

Planens bakgrund

Arbetet med planläggning av Örebro Södra inletts 2015 och ett planförslag samråddes under hösten 2019. På grund av svårigheter att få ihop genomförandekalkylen och att tidsaspekten mellan Trafikverkets och kommunens investerings/planeringsprocesser inte matchade, har arbetet i princip varit vilande sedan dess. Under 2024 återupptogs arbetet med detaljplanen. Som en del av kommunens åtagande i den avsiktsförklaring som tecknades mellan Kommunen, Trafikverket och Region Örebro Län, vars syfte var att samverka i frågor rörande:

- Utveckla området omkring Örebro Södra i enlighet med kommunens planerade detaljplan med tillhörande gång- och cykeltunnel under järnvägen
- Utreda och verka för en säkrare station
- Skapa en enhetlig syn på Örebro södras utveckling och framtid

2025 påbörjade Trafikverket sin del i arbetet med en säkrare station då ombyggnationen av en ny plattformslösning med två sidoplattformar med plattformsförbindelse över spåret inleddes.

Under tiden som planuppdraget har varit vilande har bland annat regelverk och lagstiftning ändrats och uppdraget har därför startats om för att kunna hanteras utifrån dagens förutsättningar.

Planens syfte

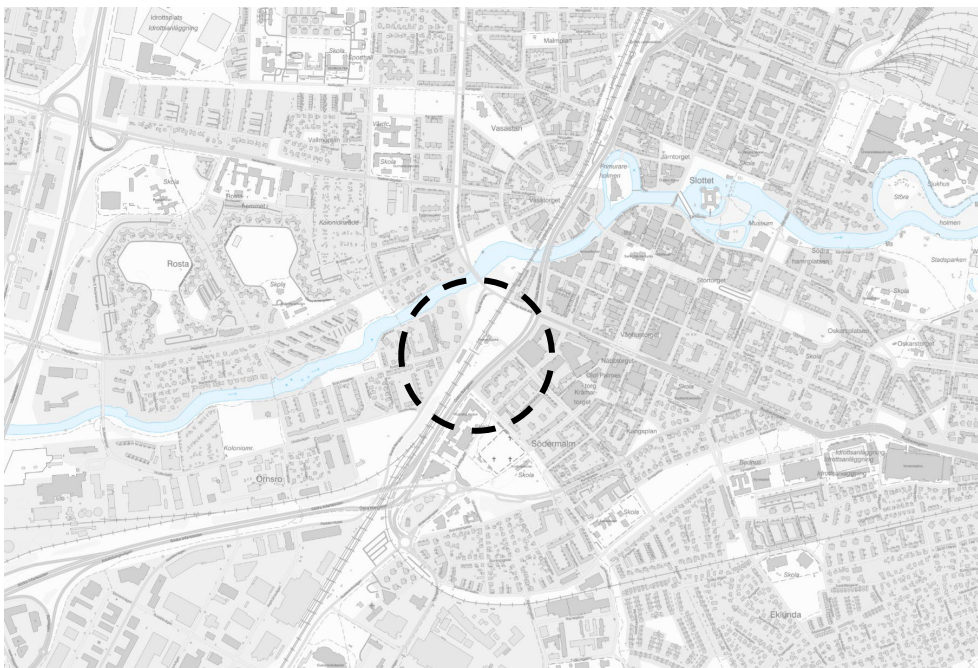
Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utveckling av Örebro Södra och dess funktion som järnvägsstation samt att utveckla platsen med ny bebyggelse i form av kontor, hotell och servicefunktioner kopplade till järnväg.

Vidare är syftet med detaljplanen att möjliggöra en gång- och cykelpassage under järnvägen samt att utveckla befintliga grönytor och säkerställa att godsmagasinet långsiktigt bevaras och kan användas för nya funktioner.

Beskrivning av detaljplanen

Läge

Planområdet omfattar ca 8 ha och ligger vid järnvägsstationen Örebro Södra i centrala Örebro. Planområdet berör järnvägsområdet runt stationen, Eugenparken, parkeringsytor på västra sidan järnvägen samt delar av Svartå Bangatan och Östra Bangatan.



Planområdet schematiskt markerad med svartstreckad cirkel.

Genomförandetid

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

Detaljplanens huvuddrag

Inom planområdet ligger Trafikverkets järnväg med tillhörande infrastruktur. Örebro kommun, Trafikverket och Region Örebro län samarbetar för att utveckla området kring Örebro Södra för att skapa en säker, attraktiv och urban pendelstation (TORG₁). Under hösten 2025 påbörjade Trafikverket arbetet med en ny plattformslösning, vilket bland annat innefattar en ny sidoplattform på den västra sidan av stationen samt att gångbron över spåret ska kompletteras med hissar. Det pågår även ett gemensamt arbete mellan kommunen och Trafikverket för att möjliggöra en ny gång- och cykelpassage under järnvägen vilket regleras genom en bestämmelse som anger *Markreservat för tunnel avseende allmännyttig gång- och cykeltrafik* (t₁). Genom en gång- och cykelpassage under järnvägen skapas en permanent möjlighet att passera området i öst-västlig riktning och minska den barriäreffekt som spåren utgör. Denna passage är dock ännu inte beslutad, men utgör en viktig del av utvecklingsinriktningen för området.

Utveckling av platsen kring Örebro Södra bygger på möjliggörandet av nya byggrätter för kontor (K), hotell (O₁), kompletterande servicefunktioner (C₁) samt parkeringsmöjligheter (P) på respektive sida järnvägsområdet. De nya byggnaderna är tänkta att uppföras till en höjd på mellan tre och 14 våningar och ska utföras med en hög arkitektonisk kvalitet som motsvarar byggnadernas centrala och viktiga placering i staden och deras funktion som markörer för platsen (f₇). En övergripande ambition med detaljplanen är att tillgängliggöra området och öka attraktiviteten. Markytor

närmast järnvägsområdet föreslås användas som resenärsytor med hämta/lämna funktion, bilparkering och cykelparkering, entrézon till plattformarna fram till den dagen då Trafikverket prioriterar att genomföra en större ombyggnation av spårområdet. Befintligt godsmagasin föreslås bevaras på platsen och kan rustas upp och tillgängliggöras för att tillsvidare inrymma stationsfunktioner i form av väntsal, cykelparkering och servicefunktioner kopplat till stationsområdet.

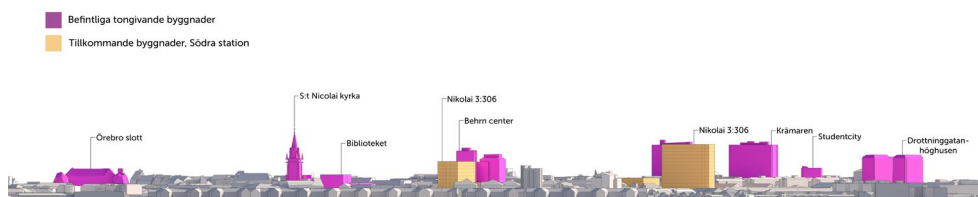
En förutsättning för att omvandla platsen är att det befintliga stationshuset rivs för att ge plats åt nya byggnader men även för att möjliggöra standardhöjning av Trafikverkets östra plattform. Av samma anledning minskas den södra delen av Eugenparken. Två nya byggrätter tillskapas även på västra sidan utmed Svartå Bangata och med exponerat läge från Hertig Karls allé. I en del av den nordvästra byggrätten är tanken att ett mobilitetshus i upp till tre våningar kan inrymmas (P).

Som en del i projektet ingår även att Östra Bangatan och Svartå Bangata görs mer stadsmässiga med planteringar, nya gång- och cykelbanor, passager och busshållplatser. (GATA). Eugénparkens norra del (PARK) bevaras och ska utvecklas som en del av det resterande stadionområdet.

I planområdets södra del planeras en pendlarparkering (P-PLATS) samt yta för att hantera skyfall och dagvatten (SKYDD₁).



Flyggbild mot söder som visar detaljplanens föreslagna byggrätter samt föreslagna utformning av stationsområdet. Byggnadsvolymerna är endast skisser och visar en möjlig utformning. Källa: Tengbom.



Bilden visar detaljplanens byggrätter markerade som gula volymer i förhållande till andra högre byggnader i staden. Källa: Norconsult.

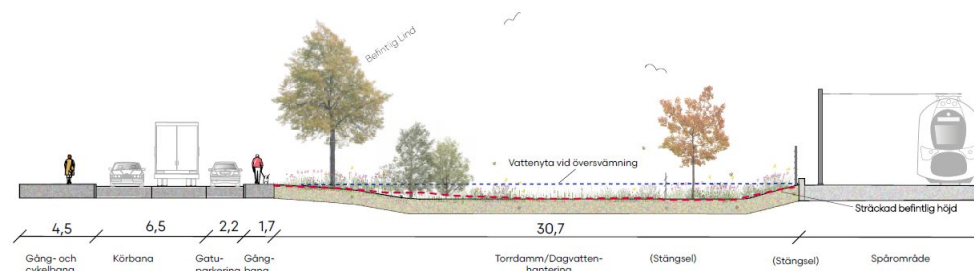
Allmän plats

Mark och vegetation

Nya gatuträd ska planteras längs Östra Bangatan och Svartå Bangata i samband med att gatorna byggs om. Inom de ytor som planläggs för skyfallshantering och för att säkerställa tillräckligt säkerhetsavstånd från järnvägen kommer träd både att ny- och återplanteras.

I planområdets sydvästra spets finns en lågpunkt och en större fördröjningsyta för skyfallsvatten vilket regleras genom en bestämmelse om översvämningsyta (SKYDD₁). Lågpunkten innehåller en torrdammlösning med syfte att skapa en yta för vattnet att stå under ett skyfall och säkerställer att inte fastigheter nedströms påverkas negativt av ökande flöden. Vid extrema väderhändelser, 100-årsregn, ska dammen klara att däckas till ett vattendjup upp till 90 cm vilket motsvarar ca 3000 kubikmeter vatten. Dammbotten ska ligga ovanför grundvattennivån och föreslås ha höjden +27,0 meter. Dammens slänter varierar mellan lutning 1:3 och 1:6, beroende på möjlig utbredning med hänsyn till spårområdet.

I anslutning till torrdammen föreslås en långtidsparkering (P-PLATS). Vid ett 100-års regn tillåts parkeringen att svämma över till ett maximalt vattendjup på 0,2 meter.



Sektion som visar Svartå Bangata, den föreslagna torrdammen och delar av spårområdet. Källa: Tengbom.

Park

Planförslaget innebär att delar av Eugénparken söder om stationshuset bebyggs med ny kontors, hotell- och verksamhetsbebyggelse. Ytorna bedöms dock inte utgöra de mest värdefulla eller nyttjade delarna av parken. I samband med detaljplanens genomförande föreslås upprustning och omvandling av kvarvarande delar av Eugénparken som syftar till att höja parkens kvalitet, värden och användning för att kompensera för de negativa effekter som byggandet på befintliga grönytor medför. Parkområdet regleras genom en bestämmelse som anger park (PARK).

När parken utvecklas ska de kulturvärden och de strukturer liksom träd som kvarstår från parkens tillkomstperiod vid sekelskiftet 1900 utgöra utgångspunkt och tillvaratas som en tillgång. Att stärka parken utifrån ursprunget som en järnvägsarkitektur är ett sätt att kompensera för de kulturvärden som försvinner när den ursprungliga bebyggelsen i stationsmiljön rivs.

Tengbom har på uppdrag av Örebro kommun tagit fram ett gestaltningsprogram, se bilaga 5. Syftet med uppdraget var bland annat att ta fram underlag för gestaltning av allmän plats som kan utgöra grund i det fortsatta planarbetet och framtida projektering. Utgångspunkten har varit att utveckla vistelsevärden med upplevelser, rekreation och aktiviteter för både resenärer och nya målgrupper. Förslaget lägger också fokus på rörelseflöden med förtydligade stråk genom parken och mer annonserade entréer. Parkens ytor delas in i ett antal olika zoner med en central ”aktiv” yta i parkens mitt och mer skyddade och lugna ytor längre in mot spårområdet.

En mindre del av Eugénparkens sträckning mot Östra Bangatan behöver även tas i anspråk för gatans ändamål, på denna sträckning kan befintliga träd i parken behöva tas ned. Befintliga träd i parken föreslås i övrigt i största möjliga utsträckning bevaras. Mot Östra Bangatan föreslås parken förses med bullerskydd i form av en låg mur som bidrar till en bättre ljudmiljö.

Närmast järnvägsområdet föreslås parken förses med en bullerdämpande vall med låga, överblickbara planteringar vilket skapar ökade parkkvaliteter med buller och mer grönska. Ytan där störningsskyddande åtgärder kan utföras regleras genom en bestämmelse som anger område som skyddas mot olyckor och störning (SKYDD₂). Inom området kommer en utformning av parken som ej lockar till stadigvarande vistelse att genomföras.

Torg och stationsområde

Nya torgplatser föreslås på både västra och östra sidan av stationen. Dessa ytor regleras genom en bestämmelse som anger stationsområde (TORG₁). Syftet med torgen är att skapa ett attraktivt och fungerande stationsområde där smidiga byten mellan olika trafikslag står i fokus. Torgytorna kommer primärt att utformas för att ge plats åt resandefunktioner, däribland angöring (hämta/lämna ytor) parkering för såväl bil och cykel och ska fungera som gångytor mellan stationsområdets olika funktioner och intilliggande infrastruktur. Torget blir också en viktig del för de nya byggrätterna som kommer angränsa till dessa.

I gestaltningsprogrammet för allmän plats presenteras ett förslag på hur torgytorna kan utformas och gestaltas. Torgplatserna föreslås få en enhetlig markbeläggning och tydlig utformning som bildar en harmonisk bas och bidrar till att ge stationen en egen identitet. Grönska blir ett genomgående tema för hela stationsområdet som knyter samman de mer hårdgjorda platserna med Eugénparken. De tillförda gröna värdena inom stationsområdet och dess närmiljö blir även ett sätt att kompensera för den parkmark som försvinner i och med planförslaget.

Stationstorgen utformas med stort säkerhetsfokus. Inom 25 meter från spårmittpunkt kommer en utformning som inte bjuder in till stadigvarande vistelse att appliceras. Det innebär t.ex. att de på dessa ytor inte kommer finnas sittplatser i grupp,

uteserveringar eller liknande utformning som drar till sig samlingar av människor (scener, utegym eller dyl). En nivåskillnad mellan Torgytan och plattformarna för att undvika att fordon oavsiktligt kommer ut på spåret är ett annat exempel på säkerhetsfokus som kommer tillämpas tillsammans med naturliga barriärer i form bl.a. av planteringar



Utsnitt från förslaget för hur stationsområdet kan utformas med markbeläggning och gröna inslag.
Källa: Tengbom.

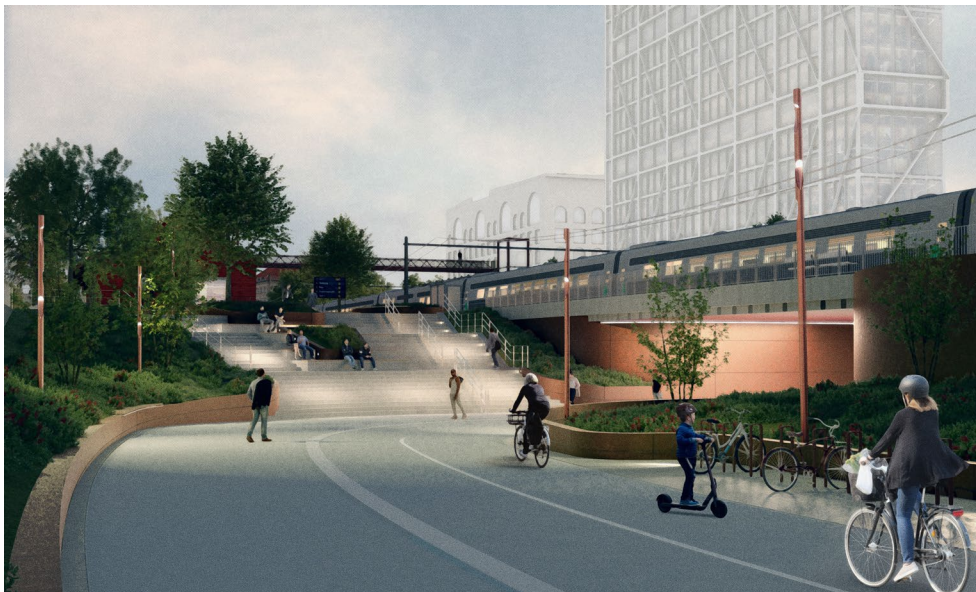
Gator och trafik

Vägområdena regleras genom en bestämmelse som anger gata (GATA) och omfattar ytor för bil samt gång- och cykeltrafik.

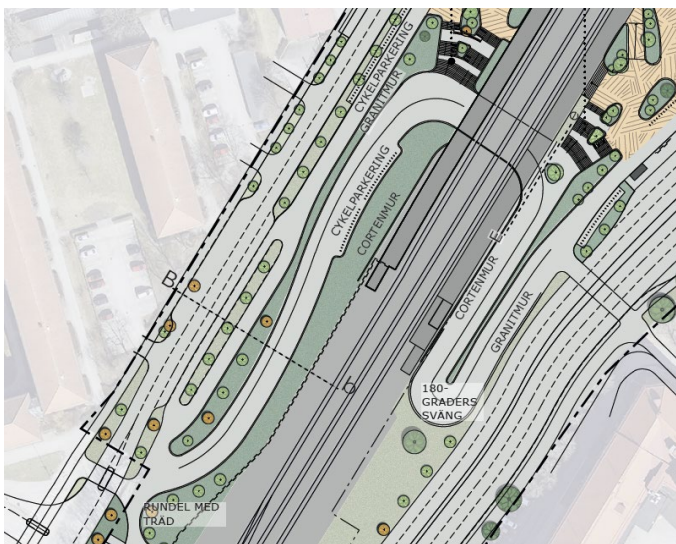
Gång- och cykel

Cyklennätet kopplas samman och leds bl.a. in i stationsområdet via nya passager vid korsning mot Södra Allén i öster och Ånstagatan i väster. Passagen vid Idrottsvägen flyttas något norrut för att möta den föreslagna gång- och cykelpassagen. Nya gång- och cykelbanor anläggs på Östra Bangatans Västra sida och Svartå Bangatans Östra sida för att tillgängliggöra stationsområdet.

Den föreslagna passagen under järnvägen blir en viktig länk i öst-västlig riktning för stadsdelarna kring Örebro Södra. För att uppnå god komfort och en trygg miljö krävs att passagen är cirka fyra meter under spårområdet. Detta medför långa ramper för att säkerställa tillgängliga lutningar om högst fem procent och med mellanliggande vilplan. Under järnvägsbron är passagen 26,5 meter lång. Vid passagens mynningar under bron har markytan utvidgats mot de föreslagna trapporna och radien gjorts vidare för att få ner mer ljus till platsen och in under passagen. Föreslagen bredd är 11,5 meter, fördelat på fem meters gångbana, 5,5 meter cykelbana och 0,5 meter säkerhetszon mot passagens sidor.



Bilden visar den föreslagna gång- och cykelpassagen sett från Svartå Bangata. Byggnadsvolymer i bakgrunden är endast skisser och visar en möjlig utformning som detaljplanen möjliggör. Källa: Tengbom.



Utsnitt från förslaget för hur stationsområdet och ramper till gång- och cykelpassagen kan utformas. Källa: Tengbom.

Totalt föreslås ca 470 cykelparkeringar inom stationsområdet. 50 % av dessa ska placeras under tak, längs med fasader eller möbleringszoner mot cykelstråken. Norr om godsmagasinet föreslås en cykelparkering med tak. Cykelparkering i form av cykelgarage kommer även finnas tillgängligt som en del av godsmagasinet som kompletterar utbudet med ytterligare ca 100 platser.

Östra Bangatan

Östra Bangatan föreslås omvandlas till en funktionell och grön, välkomnande entrégata till staden. Gatan bedöms även i framtiden ha en stor mängd biltrafik som utformningen behöver kunna hantera. I förslaget har gatan anpassats för att inrymma flera nya funktioner och samtidigt kunna hantera förväntade eller framtida

trafikmängder.

Gatan föreslås göras om till två separata körfält i vardera riktning och mittrefug. Kapaciteten kommer att bibehållas men gatans barriäreffekter minskas med ny passage, 3,25 meter breda körfält, samt ökad prioritering av gång- och cykeltrafikanter och buss, med separat busskörfält på delar av sträckan. Sektionens bredd varierar och även marknivåerna, varav den västra sidan planeras lägre än den östra som en klimatanpassningsåtgärd för att kunna hantera skyfall. Östra Bangatans utformning anpassas efter ytbehovet för ramperna till den föreslagna gång- och cykelpassagen.

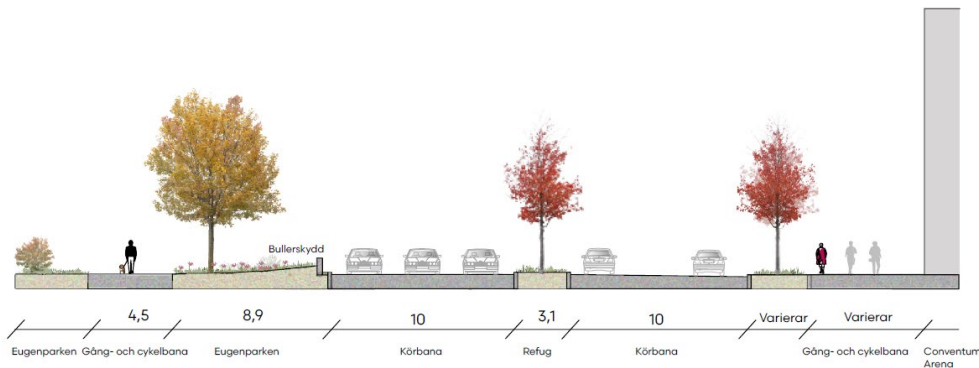
Busshållplatserna anpassas för att kunna hantera en ökad mängd resenärer med kollektivtrafiken och möjliggöra specifika hållplatslägen till olika busslinjer. Ett busskörfält anläggs i riktning mot centrum för att spara tid för bussarna. Analyser visar att busskörfältet gör stor nytta för restiden i rusningstid in mot centrum.

Östra Bangatan klimatanpassas för att bättre kunna hantera skyfall och dagvatten. Detaljer kring detta bestäms i projekteringen men det handlar dels om höjdsättning av gatan och hur den lutar, dels om att anlägga planteringar som fördröjer dagvatten, samt andra åtgärder för att säkerställa att framkomligheten för bl.a. räddningstjänsten bibehålls under kraftiga regn. Träd och planteringar kommer anläggas längsmed Östra Bangatan för att få in grönska i den nya sektionen. Förslaget är att dessa planteras som en buffert mellan biltrafik och gång- och cykeltrafiken för att både fungera som en skyddszon mellan dessa men även för att bidra till skugga under varma sommardagar.

Gång- och cykelvägar byggs för att möjliggöra säker transport för oskyddade trafikanter. En ny passage för gång- och cykel föreslås i korsningen med Södra Allén vid Virginska skolan och ansluter i väst till den nya gång- och cykelpassagen under järnvägen. Denna passage föreslås bli signalreglerad för att skapa en säker trafikmiljö.



Föreslagen sektion Östra Bangatan, vy mot nordost med tillkommande byggrätt till vänster i bild.
Källa: Tengbom.



Föreslagen sektion Östra Bangatan med Eugenparken till vänster. Källa: Tengbom.

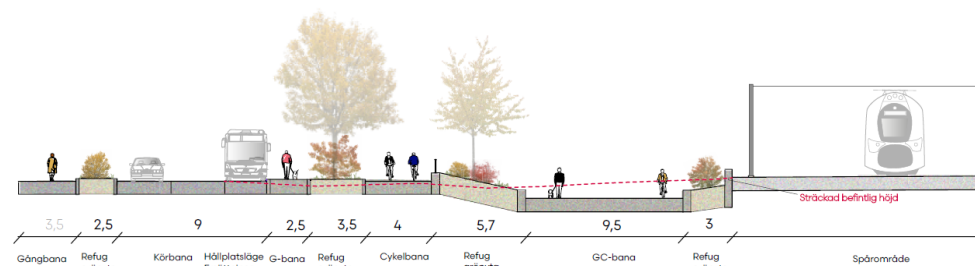
Svartå Bangata

Svartå Bangatan förväntas få en något ökad trafikmängd jämfört med dagsläget. Gatan föreslås även i framtiden att få ett körfält i vardera riktning, men gång- och cykeltrafiken kommer separeras från biltrafiken. Gångbana kommer finnas på båda sidor av gatan medan cykeltrafiken får sin plats på gatans östra sida för att koppla samman stråket med den nya järnvägspassagen och Stationsområdet. Med separering mellan trafikslagen och breddade planteringsytor mellan körbana och de nya gång- och cykelbanorna kommer trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna längs gatan att öka.

Från gatan nås även en ny hämta/lämna slinga som föreslås ligga inne på Torget/stationsområdet norr om godsmagasinet. Bil- och cykelparkering finns både i anslutning till denna hämta/lämna slingan men även i söder vid översvämningsytan.

En del av de trafikalkrande funktionerna som t.ex. taxi flyttas från stationens östra sida. Förutom taxi kommer ersättningstrafik och övrig busstrafik i framtiden angöra längs Svartå Bangata. Två platser i vardera riktningen planeras för att tillgodose detta behov och lokaliseras mellan Idrottsvägen och Ånstagatan. Stadsbusslinje 4 som idag trafikerar gatan kommer göra det ett par år till, men i framtiden är planen att denna linje slutar trafikera sträckan.

Svartå Bangatans korsning med Hertig Karls Allé föreslås att byggas om och en ny passage för gång- och cykel föreslås i riktning mot Västparken.



*Föreslagen sektion Svartå Bangata med rampen ner mot ny passage under järnvägen, vy mot nordväst.
Källa: Tengbom.*

Eugénplatsen

Eugénplatsen kommer enligt förslaget fortsatt vara en allmän gata som avslutas i en vändplats. Eugénplatsen kommer främst att fungera som en angöringsyta för byggrätternas behov men kommer även utgöra en sekundär ansöringsyta vid stationen och åtkomst till stationsområdet.

Eugénplatsen planeras att utformas som ett låghastighetsområde och är tänkt att fungera som en förlängning av stationsrådets torgtor där människor på väg till/från stationen ska kunna röra sig fritt i ett lugnt trafiktempo. Biltrafiken styrs in i p-anläggningar under byggrätter via Eugénplatsen och nyttotrafiken kan antingen angöra runt kvarteret via körväg på stationsområdet eller via p-anläggningen. Eugénplatsen med dess torgliknande utformning blir en välkomnande plats för såväl pendlare som besökare och arbetande i de nya byggrätterna och bidrar till en naturlig övergång mellan Eugénparken och Stationsområdet.

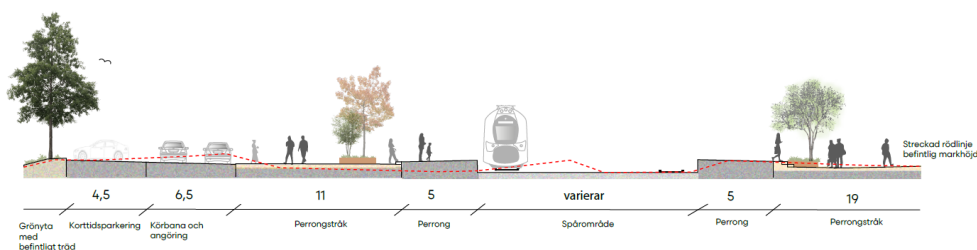


Illustration och volymstudie för ny möjlig bebyggelse och föreslagen utformning av Eugénplatsen och Eugénparken. Byggnadsvolymer som skymtar till höger är endast en skiss och visar en möjlig utformning. Källa: Tengbom.

Angöring och allmän parkering

Örebro Södra är en transportnod i staden där möjligheten att smidigt byta mellan färdmedel är en viktig förutsättning för att platsen ska vara attraktiv. Smidiga gångvägar mellan plattformar och busshållplatser är en förutsättning för detta. En annan är tillgången till och placering av cykel och bilparkering. För det allmänna behovet av parkering möjliggör planen för cykelparkering i nära anslutning till plattform och även i godsmagasinet. Angöring och korttidsparkering med bil kan se i direkt anslutning till perrong på stationens västra sida. För de som behöver parkera sin bil för att byta till annat färdmedel finns en pendlerparkering i planens sydvästra del. Denna parkering är på allmän plats och regleras genom (P-PLATS).

Med utbyggt förslag, kommer de huvudsakliga angöringsfunktionerna med personbil och taxi att flyttas från Eugénplatsen till torget norr om Godsmagasinet. Där kommer det finnas ca 12 platser för angöring och korttidsparkering samt parkering för rörelsehindrade. Även angöring för färdtjänst kommer kunna ske i rundkörningsslingan på platsen. Ytan ligger i direkt anslutning till den västra plattformen och bron som förbinder den östra och västra plattformarna med varandra och med godsmagasinet och dess planerade väntsal. Vid Eugénplatsen kommer en allmän vändslinga att anläggas som kommer fungera som en sekundär plats att kunna hämta/lämna vid stationen.



Sektion vid hämta- och lämnaområdet längs Svartå Bangata, vy mot nordväst. Källa: Tengbom.



Illustration och volymstudie för möjlig ny bebyggelse och föreslagen utformning av hämta- och lämnaområde längs Svartå Bangata. Godsmagasinet till höger i bild. Källa: Tengbom.

Genom detaljplanen möjliggörs total ca 75 st allmänna parkeringsplatser i markplan, dels inom stationsområdet, dels längs med Svartå Bangatan och dels i planområdets södra del. Dessa regleras genom markanvändningen *parkering* (P-PLATS). Parkeringen är placerad med ett minsta avstånd från spårmitt på 15 meter med hänsyn till de risker som finns kopplat till spårområdet. Parkeringen är placerad inom ett område som förslås användas som översvämningsskydd vid skyfall (SKYDD₁) men parkeringsplatserna föreslås placeras på en upphöjd yta för att inte hamna under vatten vid skyfall.



Illustration och volymstudie för ny möjlig bebyggelse och föreslagen utformning av hämta- och lämnaområde längs Svartå Bangata. Godsmagasinet i mitten av bilden. Källa: Tengbom.

Kollektivtrafik

Genom förslaget förbättras och effektiviseras förutsättningar för busslinjerna. Ett busskörfält skapas på Östra Bangatan i norrgående riktning mot centrum, vilket minskar fördröjningar för busstrafiken på grund av köbildning vid trafiksignalerna. Längs Östra Bangatan angör både stads- och regionbussarna. I södergående riktning har regiontrafiken tre lägen för av- och påstigande och en extra för enbart avstigande.

Vid de tillfällen ersättningsbuss för tåg behövs, kommer de att avgå från ett läge strax norr om järnvägspassagen.

Huvudmannaskap

Kommunen föreslås vara huvudman för allmän plats.

Kvartersmark**Bebyggelse**

Det huvudsakliga syftet med detaljplanen är att möjliggöra och skapa byggrätter för kontorsändamål (K), men även för hotell (O₁) och centrumfunktioner som är begränsade till handel och service (C₁) samt parkeringsändamål (P₁). Förslaget innebär fyra nya byggrätter.

De föreslagna byggrätternas höjd regleras med en bestämmelse om högsta nockhöjd mellan 10 och 54 meter över marknivå, vilket motsvarar ett spann på mellan tre och 14 våningar. Höjdbestämmelserna är satta så att den högre delen är placerad i den södra delen längs Östra Bangatan för att markera stationsområdet och den framtida gång- och cykelpassagen samt för att minimera byggrätternas skuggning av Eugénparken. Den västra byggrätten medger en lägre huskropp på fem våningar närmast mot Hagabrohusen, för att möta skalan på dessa bostadshus. Närmast mot korsningen Hertig Karls allé medges en nockhöjd motsvarande 10 våningar. Parkeringsanvändningen som finns inom denna byggrätt möjliggör parkeringslösning på upp till tre våningar. Inom de tillkommande byggrätterna finns möjligheten att anordna parkering för deras ändamål i byggrätten genom att placera dessa under mark i exempelvis garage. *Marken får underbyggas med underjordiskt garage eller källare (f₂).*

I direkt anslutning till byggrätterna är trafikrummen breda och dominerade med järnväg, Östra Bangatan och korsningen Hertig Karls Allé-Svartå Bangatan. Bredden på dessa utrymmen bedöms medge en högre bebyggelse då skalmötet mellan höga hus och brett gaturum gör sig mer naturligt än låga hus intill brett gaturum.

De befintliga byggnaderna längs Östra Bangatan utgörs av fyra till fem våningsvolymmer med slutna kvarter på uppemot 150 meter och även om de är varierade i sin utformning bjuder de inte in till något stadsliv i form av entréer eller butiker. Den bebyggelse som föreslås i detaljplanen är utformad med ett fast avstånd mellan byggrätterna vilket regleras genom prickmark. Mellanrummen bedöms som viktiga för att få platsen att upplevas som luftig och tillgänglig. Detaljplanen medger att tillkommande byggnader kan bli ungefär 50 meter långa men med generösa mellanrum mellan dessa för att möjliggöra aktiva bottenvåningar och plats för t.ex. entréplatser, cykelparkering och dagvattenhantering.

De tillkommande volymerna kräver en hög arkitektonisk nivå som svarar mot det centrala läget. Volymerna blir påtagliga i stadsbilden och signalerar visuella entréer till stationsområdet sett från Östra Bangatan och Svartå Bangata.

Transformatorstationer

Nya transformatorstationer behöver uppföras för den tillkommande bebyggelsen och för att klara områdets elförsörjning (E₁) *transformatorstation*. Detaljplanen möjliggör både fristående och inbyggda transformatorstationer jäg men eftersom kvartersmarken är begränsad så bör dessa placeras inne i byggnaderna. Eftersom transformatorstationer betraktas som en samhällsviktig funktion ska de placeras på en nivå över beräknat högsta flöde (BHF). Utifrån beräkningar för BHF har detaljplanen därför utformats med en bestämmelse som anger *Transformatorstation ska utföras så att naturligt översvämmade vatten upp till +30 meter över nollplanet inte skadar dess funktion*.

Rekommendationer enligt miljökonsekvensbeskrivningen

Planförslaget och de föreslagna volymerna är analyserade och bedömda i

Miljökonsekvensbeskrivning, 2026-04-15, bilaga 1, framtagen av Norconsult på uppdrag av Örebro kommun.

I miljökonsekvensbeskrivningen betonas betydelsen av gestaltningsmässig anpassning för att minska negativ påverkan på kulturmiljö och stadsbild. Rekommendationer i MKB:n anger bland annat att ny bebyggelse bör utformas med lägre, uppbrutna volymer med tydligt markerade mellanrum mellan byggnadskropparna vilket kan bidra till att mildra effekten på det intilliggande riksintresset. Genom en varierad och avtrappad volymuppbyggnad minskar risken för att ny bebyggelse uppfattas som dominerande eller, genom sin sammantagna höjd och bredd, som en mur i förhållande till omgivande lägre bebyggelse. Uppdelade volymer kan i sin tur bevara läsbarheten i de befintliga miljöernas arkitektur, skala och karaktär.

Eftersom detaljplanen generellt medger högre byggnadsvolymer och byggnaderna kommer att vara väl synliga i stadslandskapet och fungera som landmärken innebär det att deras utformning får stor betydelse för stadens helhetsbild. Ett sätt att minska påverkan på omkringliggande kulturmiljövärden kan vara att arbeta med indragna och/eller nedtrappade våningsplan. Vidare kan fasader delas upp och artikuleras så att volymerna upplevs lättare och mer småskaliga. Även takformerna kan bearbetas, exempelvis genom en sadelform eller avfasad volym, för att undvika ett kubiskt uttryck och ge byggnaden ett mer integrerat och platsanpassat formspråk.

Förslaget bedöms inte innebära betydande negativ påverkan på riksintresset men negativ effekt kan uppstå genom byggnadernas höga volymer samt den nordvästra byggnadskroppens placering i förhållande till Våghustorget utblick. Gestaltningen av denna byggnad är därför av extra stor betydelse.

Den identifierade miljöpåverkan bedöms dock som acceptabel under förutsättning att exploateringen genomförs med omsorgsfull gestaltning och tydlig hänsyn till platsens befintliga kultur- och stadsbildsvärden. Ytterligare uppdelning av volymerna inom byggrätterna, där byggnadskropparna görs fler, smalare och successivt nedtrappade i höjd, kan enligt miljökonsekvensbeskrivningen bidra till att minska påverkan på riksintresset. Detta främst genom att bebyggelsen då inte upplevs som lika storskalig och kompakt och därmed inte bildar en sluten vägg i stadsbilden.

Utifrån rekommendationerna ska tillkommande bebyggelse utformas och utföras med hög arkitektonisk och materialmässig kvalitet för att ansluta till närliggande kulturhistoriskt värdefulla byggnader och riksintresse. Bebyggelsen behöver också utformas med det offentliga läget i åtanke exempelvis gällande placering och utformning av entréer samt vid utformning av bottenvåningar, eventuella uteserveringar och förgårdsmark.

Byggrätterna har utifrån rekommendationerna delats in i två volymer. Dels med hänsyn till kulturmiljövärdena dels för att öka byggbarheten samt skapa större möjligheter att utforma ytor för entréer, cykelparkering och logistik.

Gestaltning

De föreslagna byggrätterna är placerade på kommunal mark. Vid genomförande av detaljplanen är kommunens avsikt att markanvisa de byggrätter som föreslås i detaljplanen.

Örebro kommun har en särskild modell för markanvisning. Modellen syftar till att snabba på processen från planläggning till färdigt projekt. Grunden i modellen bygger på att kommunen skapar detaljplaner som är flexibla för framtiden och att kommunen behåller kontrollen över vad som byggs (och kvaliteten på projekten) genom att inte sälja marken förens projektet har börjat byggas. Modellen bygger på en avtalskedja med tre steg: förstudie, reservationsavtal (markanvisningsavtal) och köpeavtal. Modellen innebär att kommunen har rådighet över vad som ska byggas och hur det ska gestaltas vilket sker i dialog med den eller de aktörer som beviljats förstudie. Valet av aktör sker utifrån ett urval och i dagsläget är det inte bestämt vem eller vilka det blir. Örebro kommun vill därför inte låsa fast en viss gestaltning eller utformning i planförslaget. Kommunen kan däremot ställa krav på, och till stor del styra, byggnadernas gestaltning eftersom marken inte kommer att säljas förrän bygglov beviljats och projektet har påbörjats.

Under markanvisningsprocessen kommer kommunen ställa krav på gestaltning utifrån planområdets centrala läge och att det kommer bli ett tydligt nytt inslag i Örebros stadsbild. Med hänsyn till omfattningen och höjden på de byggnader som föreslås kommer materialval och färgsättning för både byggnader och anslutande markområden ha stor betydelse för upplevelsen av området. Hänsyn behöver tas till byggnader i närområdet samt hur de nya byggnaderna kommer att upplevas från längre avstånd då de genom sin skala kommer att utgöra nya landmärken.

Eftersom den nya bebyggelsen kommer uppföras centralt i staden, i ett visuellt exponerat läge och inom en särskilt värdefull kulturmiljö är det angeläget att bebyggelsen genomgående genomförs med hög arkitektonisk kvalitet vilket regleras genom bestämmelsen *Byggnader ska utföras med hög arkitektonisk (f7)*. Detta innebär bland annat omsorgsfull bearbetning och utformning av volymer, detaljer samt ytskikt. Byggnadernas gestaltning behöver hanteras både utifrån hur de upplevs på nära håll vid stationsmiljön och på längre avstånd som tillkommande märkesbyggnader i staden. Principer för gestaltningen kommer att bearbetas och utvecklas under planprocessen. I planhandlingen kommer det tydliggöras vad eller vilka krav samt ambitioner som kommunen kommer ställa på gestaltning och utformning vid ett genomförande.

Byggnaderna ska utformas med delvis indragna bottenvåningar som kan ge byggnaden

ett publikt uttryck och tydliggöra siktlinjer samt underlätta rörelse runt byggnaderna. Utkragande byggnadsdelar ska ha en lägsta frihöjd på 4,7 meter (f_2). Gränsen är satt med hänsyn till funktionskrav för bland annat sophantering och utifrån lämplighet ur ett gestaltningsperspektiv.

Entréerna är viktiga komponenter som skapar variation i gaturummet men på byggrätterna längs Östra Bangatan får dessa utifrån framtagna riskutredning inte placeras mot spårområdet. Stationsnära entréer för service, möjliga uteserveringar för lokaler eller butiker kan förläggas utmed byggrätternas kortsidor i söderläge och utanför riskavståndet från järnvägen på 25 meter. Sekundära entréer och t.ex. cykelrum kan placeras mot byggnadernas långsidor. Utifrån rekommendationer i riskutredningen har detaljplanen en bestämmelse som bland annat reglerar placeringen av entréer. *Fasad mot järnvägsspår på första radens bebyggelse från farligt godsled järnvägen ska utföras med obrännbart material. Fönster på denna fasad får inte vara öppningsbara. Entréer ska vändas bort från järnvägen. Sekundära entréer mot järnvägen tillåts dock för resandefunktioner samt för byggnadens servicefunktioner. (f_6)*

Kvartersmark mellan volymerna är tänkt att fylla en viktig funktion i att skapa finmaskighet i bebyggelsen och möjliggöra rörelse till och från stationsområdet, detta gäller framförallt kvartersmarken närmast Östra Bangatan. Kvartersmarken är tänkt att utföras så att den hänger ihop med anslutande allmän plats och stationsområde med grönska samt funktioner kopplade till byggrätterna som t.ex. cykelparkering. Ytorna mellan byggnaderna är inte tänkt att användas för motortrafik.

Detaljplanens genomförandeambitioner gällande utformningen och gestaltningen av området visas i bilderna nedan. Illustrationerna är framtagna av Tengbom på uppdrag av Örebro kommun och utgör dock endast ett exempel på hur detaljplanen skulle kunna genomföras. Vidare bearbetning av detaljplanens riktlinjer för tillkommande bebyggelse och ytor är tänkt att ske efter samrådet.



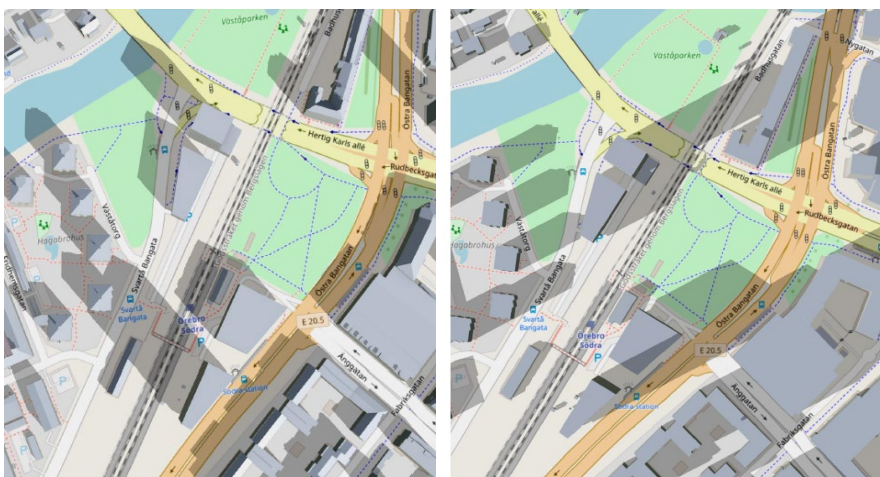
Stationsområdet med möjliga byggnadsvolymer sett från Östra Bangatan mot nordost. Källa: Tengbom.



Vy från Östra Bangatan mot sydväst med Eugenparken till höger i bild. Byggnadsvolymerna är endast skisser och visar en möjlig utformning. Källa: Tengbom.

Skuggstudie

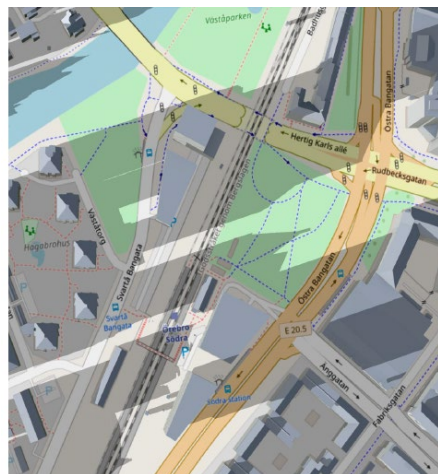
En skuggstudie har tagits fram av Örebro kommun för att undersöka planförslagets påverkan på ljus- och skuggförhållanden inom och utanför planområdet. Skuggstudien visar att delar av Eugenparken kommer att skuggas i större utsträckning än idag. Eftersom Eugenparken föreslås omvandlas i samband med planens genomförande bedöms det dock att dessa negativa effekter kan hanteras genom att parken utformas med dem i åtanke. Detta kan exempelvis ske genom att vistelsezoner placeras på delar av parken som inte är föremål för skuggning.



Vårdagjämning 20 mars kl 18 klockan 10 och 16 (klockan 18 har solen gått ner).



Sommarsolstånd 20 juni klockan 10 och 18.



Höstdagjämning 22 sep klockan 10 och 18.



Vintersolståndet 21 december kl 18 klockan 10 och 12 (klockan 16 har solen gått ner).

Solstudien visar även att den intilliggande bostadsbebyggelsen i kvarteren Hyvlaren,

Glasmästaren och Tågmästaren kommer att vara föremål för större skuggning än idag. Skuggningen bedöms dock inte vara av sådan karaktär att den medför en betydande olägenhet på dessa bostäder. Den föreslagna bebyggelsen ligger på ett relativt stort avstånd från bostäderna och volymerna har brutits upp och i möjligaste mån gjorts smala för att minimera längre stunder med skugga och i och med det negativ påverkan.

Kulturmiljö

Inom planområdet finns två byggnader med kulturvärden – ett f.d. godsmagasin på västra sidan av järnvägen och ett stationshus på östra sidan av järnvägen. Se bilder under planeringsförutsättningar. Byggnadernas värde och möjligheten att bevara dem har utvärderats under planprocessen.

Stationshuset är placerat på mark som föreslås tas i anspråk för ytor kopplade till stationsfunktionen i form av angoringsytor samt för en eventuell framtida brokoppling över järnvägen. Stationshuset bedöms ha ett begränsat kulturvärde sett till de förändringar som skett av byggnaden över tid som lett till att byggnadens ursprungliga karaktär är mycket förändrad. Möjligheten att förstå och avläsa byggnaden som en stationsbyggnad från sekelskiftet 1900 har minskat. Byggnaden bedöms inte längre vara en representativ eller tidstypisk stationsbyggnad från sin uppförandetid. Vid en avvägning mellan det allmänna intresset att bevara byggnaden på dess befintliga plats och samhällsintresset att utveckla stationsområdet och dess tillhörande funktioner bedömer Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen att det senare väger tyngre. Byggnaden föreslås i första hand rivas. Platsens funktion som stationsmiljö planeras att bibehållas och utvecklas. Även stationens parkmiljö Eugenparken planeras att utvecklas för att stärka och förbättra parkområdet.

Det före detta godsmagasinet är ett välbevarat exempel på det sena 1800-talets och det tidiga 1900-talets godsmagasin vid landets järnvägar. Det är det enda kvarvarande av det stora antal som tidigare funnits vid bangården i Örebro. Byggnaden har betydelse utifrån stadens historiska utveckling, som del av järnvägsmiljön vid Södra stationen och dess närhet till bl a skoindustrierna i södra Örebro.

Byggnaden bedöms utgöra en särskilt värdefull byggnad utifrån PBL 8 kap 13§ och godsmagasinet förses därför med skydds- och varsamhetsbestämmelser.

Byggnadens viktigaste och huvudsakliga karaktärsdrag bedöms vara följande:

- Liggande träpanel som målats med faluröd slamfärg. Större delen av byggnaden har träpanel på förvandring medan den norra, varmbonade delen är klädd med spontpanel.
- Sockel av huggen granit.
- Sadeltak som idag är belagt med trapetskorrugerad plåt. På äldre foton syns att taket tidigare varit täckt med tegel, vilket är mer lämpligt för byggnadens karaktär och ålder.
- Fönster av trä. I norra delen av byggnaden är fönstren kopplade korspostfönster och av något senare datum än övriga fönster som är småspröjsade. På södra gaveln finns en stor fönsteröppning som tillfälligt täckts med skivor.
- Skjutportar av trä klädda med stående pärlspont, som finns på byggnadens

- längsidor.
- Lastbrygga av trä längs västra fasaden. Tidigare fanns också en lastbrygga mot öster.

Byggnaden kommer att få nya användningsområde i och med omvandlingen av området. Byggnaden planeras att användas som vänthall, cykelparkering och kiosk eller annan liknande resandeservice vilket regleras genom C₁ (centrum som endast omfattar handel och service).

Byggnadens utformning

Byggnadens fasad är klädd med liggande träpanel på förvandring som målats med faluröd slamfärg. Byggnadens norra del klädd med bred liggande spontpanel, rödfärgad som resten av huset. Grunden är en kryppgrund med sockel av huggen granit. En skarv mellan det ursprungliga magasinet och den norra expeditionsdelen syns i såväl sockelsten som i panel. Byggnader har ett sadeltak som idag är täckt med trapetskorrugerad plåt. På äldre foton syns att taket tidigare varit täckt med tegel. Det vore positivt att återgå till ett mer traditionellt takmaterial vid kommande renoveringar. Den nuvarande plåten överensstämmer inte med byggnadens ursprungliga karaktär.

Fönstren i norra delen av byggnaden är kopplade korspostfönster av senare datum än övriga fönster som är småspröjsade. Samtliga fönster är av trä. På södra gaveln har en stor fönsteröppning satts igen med skivor.



På godsmagasins västra längsida syns skillnaderna i panel och fönstertyper mellan den norra och södra delen av byggnaden. Bilden till vänster visar godsmagasinet norra gavel med korspostfönster och spontpanel. Bild: Örebro kommun.

Riksintresse kulturmiljövård

Detaljplanen omfattar ett område strax söder om Örebros historiska stadskärna i anslutning till det område som är utpekad som riksintresse för kulturmiljövården. I motiveringen till riksintresset framgår att dess uttryck bland annat är knutet till stadens successiva utbyggnad med tydliga årsringar i bebyggelsen, stadskärnans bebyggelse i en jämn höjdskala med enstaka accenter och byggnader ut till gatulinjen i slutna kvarter, det medeltida gatunätet och de siktlinjer detta medför.

För att utreda planförslagets påverkan på närliggande riksintresseområden och övriga höga kulturvärden har en miljökonsekvensbeskrivning med fokus på kulturmiljöfrågor tagits fram, *Miljökonsekvensbeskrivning, 2026-04-15*, bilaga 1. Av resultatet från

miljökonsekvensbeskrivning framgår att planförslaget innebär en tydlig skalförändring genom tillkommande höga volymer, vilket påverkar stadsbilden, vissa siktlinjer och rumsliga samband i närområdet. Kulturhistoriska samband kring stationsmiljön försvagas, särskilt genom rivning av stationsbyggnaden och genom att godsmagasinet omges av storskalig bebyggelse. Effekterna på omgivande kulturhistoriskt värdefull bebyggelse varierar men bedöms i flera fall som måttliga. Påverkan på riksintressena bedöms vara begränsad och huvudsakligen lokal.

Järnväg

Planområdet berörs av *Godsstråket genom Bergslagen* som är en järnvägslinje som går mellan Storvik i Gästrikland och Mjölby i Östergötland. Banan är huvudsakligen enkelspårig, men det finns dubbelspåriga partier, bl.a. genom Örebro. Banan trafikeras av både persontrafik och godstrafik. I den södra delen av planområdet finns ett kommunägt industrispår som går till E.ON söder om planområdet. Utanför industrispåret finns spår som går till uppställningsspår längre söderut. Hastigheten på industrispåret är 30 km/tim. Järnvägsområdet regleras genom en bestämmelse om järnväg (T₁).

Under hösten 2025 påbörjades arbetet med en ny plattform av Trafikverket på västra sidan av spåret. Det innebär att befintlig mittenplattform ska avvecklas och plattformsövergången tas bort. Åtgärden vidtas för att höja säkerheten för resenärer.

Den nya plattformen tas i bruk under sommaren 2026. För att ta sig mellan plattformarna hänvisas resenärerna till den befintliga gångbron som går över spårområdet vilket regleras genom en bestämmelse som anger *Markreservat för bro för allmännyttig gång- och cykeltrafik* (t₂). Trafikverket har en planerad investering för att bygga hissar till bron för att öka tillgängligheten i området. När mittenplattformen har rivits kommer hastigheten på banan förbi planområdet höjas till 100 km/tim.

Nya sidoplattformar ger möjlighet att öppna upp stationsområdet och minska längden på nuvarande inhägnad. Som komplement förbättras säkerheten norr och söder om plattformarna med nya spårskydd och kompletterande stängsel regleras genom en bestämmelse som anger *Stängsel ska finnas*. Anläggningarna placeras helt inom kommunens mark och med möjlighet för Trafikverket att drifva från båda håll.

Trafikverket har även en planerad investering att förlänga och rusta upp den östra plattformen, längs nuvarande stationsbyggnad, för att skapa ökad tillgänglighet och jämn standard på stationen. För att kunna genomföra detta enligt plan måste befintligt stationshus rivas.

Framtida förändringar

Under 2019 presenterade Trafikverket en funktionsutredning som omfattar en åtgärdsvalsstudie med syfte att säkerställa en väl fungerande och attraktiv järnvägsanläggning genom Örebro för person- och godstrafik med bäring på att klara kapacitet för trafiken år 2050. I åtgärdsvalsstudien analyseras olika framtida utformningar av järnvägsanläggningen utifrån en tänkt framtida trafikering och anslutningar mot industrispår samt den tänkta tågdepån för regionaltåg i Aspholmen. Studien föreslår en inriktning för fortsatt arbete där alternativet inte innebär fler spår över Svartån men däremot förlängs plattformarna vid Örebro Södra och en ny mittplattform byggs. Dessutom föreslås en planskild anslutning till

plattformarna för att öka trafiksäkerheten.

Om föreslagen utformning enligt funktionsutredningen genomförs kommer spårområdet att breddas vilket medför att godsmagasinet inte kan vara kvar. Det innebär att nya spår på västra sidan hamnar närmare planerad byggrätt. Med den nya spårutformningen hamnar kontorsbyggnaden ca 20 meter från närmaste spår och det planerade parkeringsgaraget ca 10 meter från närmaste spår. Östra sidan blir opåverkad. Hänsyn har tagits till detta och på plankartan finns utformningsbestämmelser som anger: *Fasad mot järnvägsspår på första radens bebyggelse från farligt godsled ska utföras med obrännbart material. Entréer ska vändas bort från järnvägen. Sekundära entréer mot järnvägen tillåts dock för resandefunktioner samt för byggnadens servicefunktioner (f₆) samt villkor för startbesked genom bestämmelsen: Startbesked får inte ges för ändrad markanvändning förrän antingen urspårningsskydd för spår på angränsande järnvägsområde upprättats eller genom att gavlar och fasad på tillkommande bebyggelse närmast spår område uppförs med en påkörningsskyddad konstruktion till en höjd av minst 4,7 meter (a₂).*

Det pågår även diskussioner om att upprätta en snabbare förbindelse mellan Stockholm och Oslo. Det är dock inget som Trafikverket prioriterat i förslaget på nationell plan för perioden 2026-2037. Om snabbspårssatsningen blir aktuell uppskattar kommunen att antalet resenärer vid Örebro Södra kan komma att öka från dagens ca 1 400 resenärer per dag till 2 000 – 2 500 resenärer.

Angöring och parkering kvartersmark

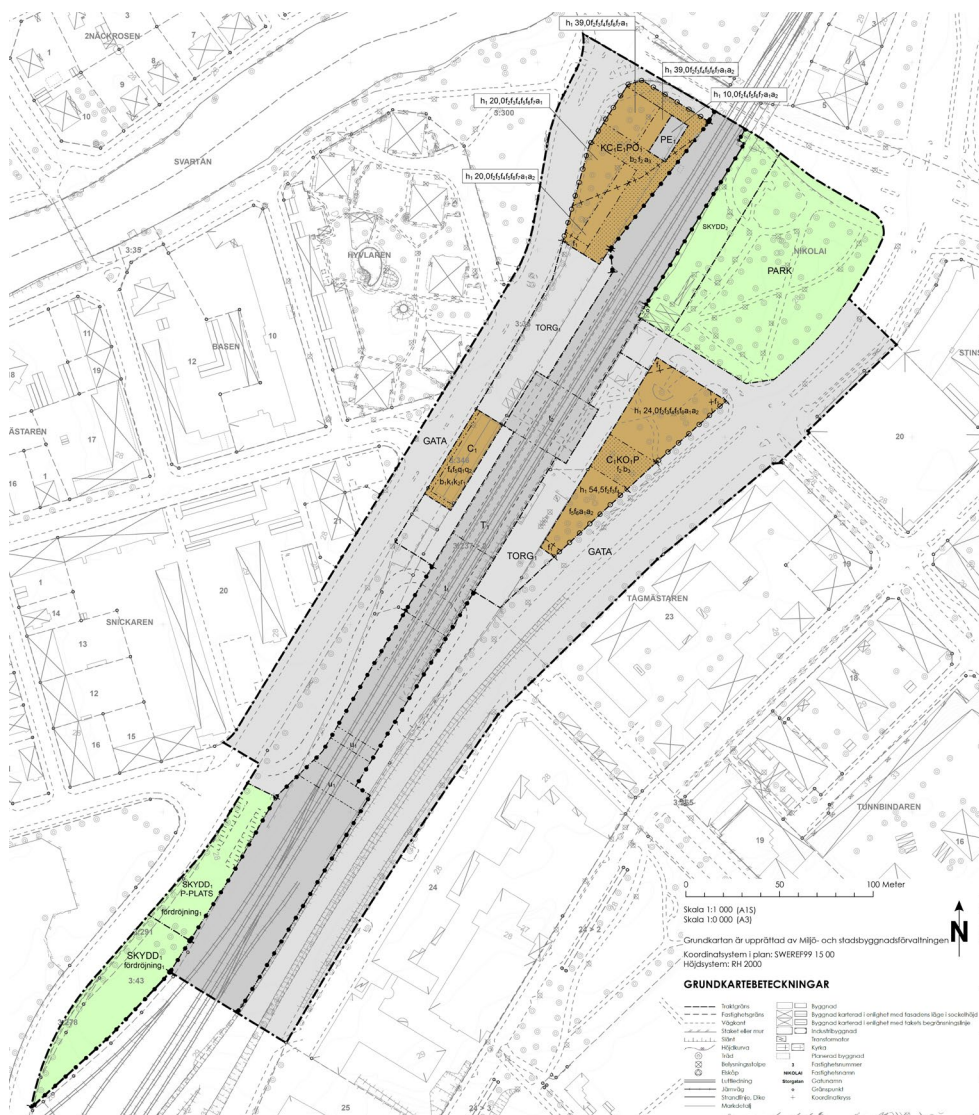
Detaljplanen möjliggör både parkering i markplan och underjordiska lösningar för bilparkering och logistik *Marken får underbyggas med underjordiskt garage eller källare (f₂)* Med underjordiskt menas betongkonstruktioner som ligger under marken. Läget i staden är att likställa med city vilket innebär att angöring och nyttotrafik kopplat till byggrätterna i viss mån kan ske på allmän plats. Den generella parkeringsfunktionen möjliggörs genom en bestämmelse som anger parkering (P₁).

I samband med förstudiearbetet behöver byggaktörerna redovisa hur angöring till byggrätterna ska anordnas samt hur parkering ska lösas. Parkering för rörelsehindrade förutsätts tillgodose inom kvartersmark. Örebro kommun avser att styra kraven i kommande markanvisning och även införa ett flexibelt parkeringstal. Eftersom platsen har goda förutsättningar för kollektivtrafik- och cykelpendling kan ett lägre eller lågt p-tal användas.

Mobilitetshus

Det finns en idé om att kunna tillhandahålla ett mobilitetshus i området för att samla mobilitetsfunktioner på ett ställe. En sådan mobilitetslösning kan placeras i/under någon av byggrätterna i området. Förslagsvis på västra sidan där detaljplanen har utformats med en dedikerad yta för parkering (P) och transformatorstation (E₁). Ett mobilitetshus ska tillskillnad från ett parkeringshus tillhandahålla mer än bara parkering för bil. Exempel på tjänster som kan erbjudas är: cykelparkering, bilpool, uthyrning av bil och cykel, och reparation/service. För att kunna förverkliga idén om ett mobilitetshus måste en aktör finnas som kan och vill investera i en sådan lösning.

Motiv till detaljplanens regleringar



Förslag till plankarta. Inte skalriktig.

Användning av allmän plats

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
GATA	<i>Gata</i> Motivet till bestämmelsen är att reglera befintlig väginfrastruktur för att möjliggöra ombyggnation av körfält samt omdragning av gång- och cykelvägar inom planområdet.

PARK	<i>Park</i> Motivet till bestämmelsen är att reglera den befintliga Eugenparken för att göra investeringar och omgestaltning enligt det framtagna gestaltungsförslaget.
P-PLATS	<i>Parkering</i> Motivet till bestämmelsen är att möjliggöra allmänt tillgänglig markparkering som komplement till den parkering som föreslås finnas inom torgområdet.
SKYDD₁	<i>Översvämningsyta</i> Syftet med bestämmelsen är att säkerställa en yta för hantering av i första hand skyfall men i viss mån även för att fördröja dagvatten.
SKYDD₂	<i>Område som skyddar mot olyckor och störning</i> Området är utformat som park och har fungerat som park i över 100 år. Syftet med bestämmelsen är att tydliggöra att området närmast spårområdet inte ska utformas så att det uppmuntrar till stadigvarande vistelse samt för att säkerställa, det enligt framtagna riskutredning, rekommenderade avståndet från närmsta spårmit. Inom användning finns det även möjlighet att uppföra t.ex. bullerskydd för ökad trivsel i parkmiljön.
TORG₁	<i>Stationsområde</i> Motivet till bestämmelsen är att i enlighet med detaljplanens syfte för att kunna utveckla Örebro Södra och dess funktion som järnvägsstation men även att möjliggöra ombyggnation av ytorna närmast järnvägsområdet och utforma dessa enligt framtagna gestaltungsförslag med planeringar, anslutningsytor samt parkering.

Användning av kvartersmark

C₁	<i>Centrum som endast omfattar handel och service</i> Syftet med användningen är att möjliggöra en blandning av funktioner som t.ex. kiosk, vänthall, cykelgarage och liknande funktioner som bör ligga
----------------------	---

	i anslutning till ett stationsområde. Användningen är preciserad för att utesluta vissa verksamheter som inte bedöms som lämpliga på platsen med anledning av närhet till järnvägsspår och risker kopplade till farligt gods. Det är därmed inte tillåtet med t.ex. samlingslokaler eller andra funktioner av karaktären tillfällig vistelse eller kontor.
K	<i>Kontor</i> Motivet till bestämmelsen är i enlighet med detaljplanens syfte för att kunna utveckla Örebro Södra till en attraktiv plats för arbete och pendling.
E₁	<i>Transformatorstation</i> Motivet till bestämmelsen är att säkerställa funktioner som krävs för områdets tekniska infrastruktur i form av elförsörjning. Transformatorstationer bör vara inbyggda men kan vara fristående i den mån som det är möjligt.
T₁	<i>Järnväg</i> Motivet till bestämmelsen är att reglera och säkerställa område och funktioner för befintlig järnvägsinfrastruktur.
P	<i>Parkering</i> Syftet med användningen är att möjliggöra parkering och mobilitetslösningar både i markplan samt under mark och i källarplan.
O₁	<i>Hotell</i> Motivet till bestämmelsen är i enlighet med detaljplanens syfte för att kunna utveckla Örebro Södra till en attraktiv plats för arbete och besök.

Egenskapsbestämmelser för allmän plats

	<i>Utfartsförbud</i> Syftet med bestämmelse är att begränsa antalet in- och utfarter mellan kvartersmarken och allmän plats gata. Detta är viktigt för att begränsa
--	--

	potentiella kollisionpunkter. Syftet är vidare att utforma området säkert och tryggt för gående och cyklister genom att minska antalet möjliga korsningspunkter.
	<i>Stängsel ska finnas</i> Stängsel eller annan avgränsning som t.ex. plank ska finnas för att förhindra otillåten passage över spåren.
fördröjning₁	<i>Fördröjningsmagasin för skyfall och dagvatten</i> Motivet till bestämmelsen är att säkerställa en yta där vatten kan samlas och fördröjas under ett skyfall samt även för att i viss mån hantera dagvatten.
Bestämmelsen gäller inom all allmän plats	<i>Dagvattenfördröjning med en total volym av minst 447 kubikmeter ska anordnas inom allmän plats</i> Motivet till bestämmelsen är att säkerställa fördröjningsbehovet för rening av dagvatten inom de ytor som planläggs som allmän plats.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

	<i>Marken får inte förses med byggnad</i> Motivet till bestämmelsen är att säkerställa föreslagen struktur i området och för att skapa ytor som kan användas för t.ex. dagvattenhantering, cykelparkering och angöring samt att även förhindra att byggnader kommer för nära gator och järnvägsområde.
h₁ 0,0	<i>Högsta nockhöjd är angivet värde i meter.</i> Motivet till bestämmelsen är att begränsa bebyggelsen till en höjd som bedömts som lämplig i förhållande till omgivande bebyggelse, riksintresse samt parkmiljöer men samtidigt möjliggöra en effektiv markanvändning.

u₁	<i>Markereservat för allmännyttiga underjordiska ledningar.</i> Motivet till bestämmelsen är att säkerställa ytor för ledningar under mark.
t₁	<i>Markereservat för tunnel avseende allmännyttig gång- och cykeltrafik</i> Motivet till bestämmelsen är att i enlighet med detaljplanens syfte säkerställa ett område under järnvägen där en gång- och cykelpassage kan placeras.
t₂	<i>Markereservat för bro för allmännyttig gång - och cykeltrafik</i> Motivet till bestämmelsen är att reglera och säkerställa ett område där det idag finns en gångbro över järnvägen.
f₁	<i>Lägsta frihöjd 4,7 meter. Angränsas med sekundär egenskapsgräns</i> Syftet med bestämmelsen är att reglera höjden på utkragande byggnadsdelar för att skapa stadsmässighet men även för att underlätta för t.ex. snöröjningsfordon och transporter av olika slag.
f₂	<i>Marken får underbyggas med underjordiskt garage eller källare</i> Motivet till bestämmelsen är att möjliggöra byggnation av t.ex. parkeringslösningar under byggnader men även där byggnadsdelar och konstruktioner är placerade direkt under markytan.
f₃	<i>Utrymmen på tak får uppföras 3 meter över högstanockhöjd. Dessa ska utföras indragna med minst 6 meter från takfot och med en största yta av 200 kvadratmeter för att minimera utrymmenas synlighet från gata.</i> Motivet till bestämmelsen är att öka flexibiliteten i detaljplanen och möjliggöra tekniska utrymmen samt vistelseytor i form av t.ex. takterrasser men även för att säkerställa att exempelvis hisstoppar inte dominerar intrycket av byggnaderna.

f₄	<i>Samtliga ytor där människor vistas stadigvarande ska ha tillgång till en utrymningsväg som mynnar bort från järnvägen.</i> Motivet till bestämmelsen är att i enlighet med den framtagna riskutredningen säkerställa att det ska vara möjligt att utrymma byggnader genom dörrar som är placerade så att de är vända bort från järnvägen.
f₅	<i>Luftintag för ventilation ska placeras inom skyddat utrymme på tak eller fasad som är vänd bort från järnvägsområdet.</i> Motivet till bestämmelsen är att i enlighet med den framtagna riskutredningen hindra gaser från att läcka in i byggnader vid eventuella olyckor inom järnvägsområdet (T₁).
f₆	<i>Fasad mot järnvägsspår på första radens bebyggelse från farligt godsled ska utföras med obrännbart material. Entréer ska vändas bort från järnvägen. Sekundära entréer mot järnvägen tillåts dock för resandefunktioner samt för byggnadens servicefunktioner.</i> Motivet till bestämmelsen är att i enlighet med den framtagna riskutredningen reglera så att fasader och gavlar som vetter direkt mot järnvägen, inklusive fönster och glaspartier i dessa fasader utföras så att en vidare brandspridning förhindras vid olycka inom järnvägsområdet (T₁). Vidare är syftet med bestämmelsen att styra placering av entréer. Fönster bör utföras så att de är intakta och sitter kvar under hela brandförloppet genom att använda brandklassade, härdade eller laminerade glas. Med obrännbart material avses konstruktioner som motsvarar lägst brandteknisk klass EI 30. Fönster och glaspartier i dessa fasader bör utföras i lägst brandteknisk klass EW 30. Parkeringsgarage och parkeringsdäck bör utföras utan öppningar i fasad mot järnvägen för att få ett heltäckande brandskydd. Med resandefunktioner och servicefunktioner avses t.ex. teknikutrymmen och miljörum.

f ₇	<i>Byggnader ska utföras med hög arkitektonisk kvalitet</i> Planbestämmelsen syftar till att säkerställa att gestaltningen av den tillkommande byggnaden håller en hög kvalitet. Området ligger i ett exponerat läge och det är därför viktigt att den nya bebyggelsen får ett tydligt eget uttryck. Det är även av särskild vikt att byggnadsdetaljer är väl gestaltade och genomarbetade eftersom de har stor påverkan på intrycket av byggnaden som helhet.
a ₁	<i>Startbesked får inte ges för väsentlig ändring av markens användning förrän markförening har åtgärdats till en för ändamålet lämplig nivå.</i> Motivet till bestämmelsen är att säkerställa att markföreningarna inom planområdet tas omhand så att människors hälsa inte påverkas negativt.
a ₂	<i>Startbesked får inte ges för ändrad markanvändning förrän antingen ett skydd som står emot ett ursparat tåg från intilliggande järvägsområde har upprättats eller genom att gavlär och fasad på tillkommande bebyggelse närmast spår område uppförs med en påkörningsskyddad konstruktion till en höjd av minst 4,7 meter.</i> Motivet till bestämmelsen är att i enlighet med den framtagna riskutredningen förhindra negativa konsekvenser för de människor som vistas i tillkommande byggnader. Ursparningsskydd kan t.ex. vara skyddsräll eller barriär med en robust konstruktion av betong eller stål som placeras i marken. En påkörningsskyddad konstruktion innebär att första våningen på byggnadens fasad och gavlär ska konstrueras för att stå emot påkörning och inte rasa ihop. Påkörningsskyddet behöver inte finnas på hela byggnaden utan endast upp till 4,7 meter. Material som är energiupptagande bör användas.

q ₁	<i>Äldre träfönster ska bevaras exteriört och får endast ersättas av nya med motsvarande utformning, upphängningssätt, kulör och material vid skada eller om deras tekniska skick kräver det.</i> Motivet till bestämmelsen är att byggnaden har bedömts utgöra en särskilt värdefull byggnad utifrån PBL 8 kap 13§. Bestämmelsen syftar till att bevara byggnadens ursprungliga karaktär och material med syfte att skydda och bevara ursprungliga byggnadsdetaljer av mycket hög kvalitet i material och utförande. Fönster får i sin helhet bytas ut till likvärdiga endast om de skulle skadas genom exempelvis brand eller skadegörelse eller om det behövs för att utföra bulleråtgärder. Utbyte av rötskadade delar får göras vid reparation.
q ₂	<i>Sockel i granit ska bevaras exteriört. Vid reparation och underhåll ska natursten motsvara befintlig.</i> Motivet till bestämmelsen är att byggnaden har bedömts utgöra en särskilt värdefull byggnad utifrån PBL 8 kap 13§. Bestämmelsen syftar till att bevara byggnadens ursprungliga karaktär och material med syfte att skydda och bevara ursprungliga byggnadsdetaljer av mycket hög kvalitet i material och utförande.
a ₃	<i>Strandskyddet är upphävt. Avgränsas med sekundär egenskapsgräns</i> Motivet till bestämmelsen är att upphäva den del av strandskyddet som berör planområdet. Ytorna som är aktuella att upphäva utgörs i dagsläget av parkeringsyta och bedöms därmed inte ha någon väsentlig funktion för vare sig allmänhet, djur- eller växtliv.
b ₁	<i>Dagvattenfördröjning med en total volym av minst 13 kubikmeter ska anordnas inom användningsområdet.</i> Motivet till bestämmelsen är att säkerställa fördröjningsbehovet för rening av dagvatten för kvartermarken i anslutning till godsmagasinet.

b₂	<i>Dagvattenfördröjning med en total volym av minst 24 kubikmeter ska anordnas inom användningsområdet.</i> Motivet till bestämmelsen är att säkerställa fördröjningsbehovet för rening av dagvatten för de tillkommande byggrätterna.
b₃	<i>Dagvattenfördröjning med en total volym av minst 35 kubikmeter ska anordnas inom användningsområdet.</i> Motivet till bestämmelsen är att säkerställa fördröjningsbehovet för rening av dagvatten för de tillkommande byggrätterna.
Bestämmelse som gäller inom all kvartersmark	<i>Transformatorstation ska utföras så att naturligt översvämmade vatten upp till +30 meter över nollplanet inte skadar dess funktion.</i> Eftersom transformatorstationer betraktas som en samhällsviktig funktion ska de placeras på en nivå över beräknat högsta flöde (BHF). Nivån är satt efter beräkningar i dagvattenutredningen.

k₁	<i>Byggnadens karaktär ska bibehållas utifrån volym, takform, fönstersättning, material- och kulörval samt detaljeringsgrad.</i> Motivet till bestämmelsen är att byggnaden har bedömts utgöra en särskilt värdefull byggnad utifrån PBL 8 kap 13§. Värdebärande aspekter att särskilt beakta: • Liggande träpanel som målats med faluröd slamfärg. Större delen av byggnaden har träpanel på förvandring medan den norra, varmbonade delen är klädd med spontpanel. • Sockel av huggen granit. • Sadeltak som idag är belagt med trapetskorrugerad plåt. På äldre foton syns att taket tidigare varit täckt med tegel, vilket är mer lämpligt för byggnadens karaktär och ålder. • Fönster av trä. I norra delen av byggnaden är fönstren kopplade korspostfönster och av något senare datum än övriga fönster som är småspröjsade. På södra gaveln finns en stor fönsteröppning som tillfälligt täckts med skivor. • Skjutportar av trä klädda med stående pärlspont, som finns på byggnadens långsidor. • Lastbrygga av trä längs västra fasaden.
k₂	<i>Befintliga portöppningar får försees med glaspartier vid behov av ytterligare ljusinsläpp.</i> Motivet till bestämmelsen är att byggnaden har bedömts utgöra en särskilt värdefull byggnad utifrån PBL 8 kap 13§.
r₁	<i>Byggnaden får inte rivas.</i> Motivet till bestämmelsen är att byggnaden har bedömts utgöra en särskilt värdefull byggnad utifrån PBL 8 kap 13§.

Genomförandefrågor

Organisatoriska frågor

Tidplan

Arbetet inriktar sig på att detaljplanen får laga kraft under 2027.

Planavtal

Något planavtal kommer inte att tecknas mellan fastighetsägarna och Örebro kommun.

Exploateringsavtal

Något exploateringsavtal kommer inte tas fram.

Överenskommelse om fastighetsreglering

En överenskommelse om fastighetsreglering kommer att tecknas mellan markägarna, för del av de områden som enligt detaljplanen ska utgöra allmän plats men idag ägs av Trafikverket.

Arrendeavtal

Ett arrendeavtal kommer att tecknas mellan markägarna, för de områden som enligt detaljplanen ska utgöra allmänplats men fortsatt ska ägas av Trafikverket.

Markanvisningsavtal

I syfte att vara snabba och att skapa detaljplaner som har flexibilitet för framtiden, men ändå ha kontroll över vad som byggs när kommunen säljer mark har Örebro kommun sedan länge utvecklat en egen modell för markanvisning.

Modellen bygger på en avtalskedja med tre steg: förstudie, reservationsavtal (markanvisningsavtal) och köpeavtal. Det uttalade syftet med modellen är:

- att säkerställa att marken bebyggs och inte läggs ”på lager” hos någon enskild intressent.
- att undvika markspekulation samtidigt som markpriserna är marknadsneutrala. Att kommunen ska kunna påverka byggnadernas utformning och bostäders upplåtelseform.

Under förstudien redovisas vad intressenten avser att göra på fastigheten. Både innehållsmässigt d.v.s. vilka funktionella krav som ska lösas och gestaltningsmässigt d.v.s. vilket uttryck dessa lösningar får.

Kedjan ser lika ut vid samtliga markanvisningar, men vägen till en förstudie kan skilja sig åt. Valet av metod för att inleda en förstudie avgörs från fall till fall. De metoder som Örebro kommun använder för att starta en markanvisning är följande:

Urval

Då det finns flera intressenter för samma område görs ett urvalsarbete där hänsyn tas till flera kriterier. Örebro kommun eftersträvar vid valet av byggherre en mångfald av aktörer i Örebro för att det ska finnas goda konkurrensförhållanden på marknaden. Urvalet tar hänsyn till t.ex. framtida hyreskostnader, tidigare genomförda projekt samt nytänkande eller engagemang för att skapa bra livs-, verksamhets- och stadsmiljöer. Både små och stora byggherrar, lokala och nationella/internationella, ska ges möjlighet

att delta i Örebro utveckling. Örebro kommun eftersträvar även en blandad bebyggelse med olika hustyper, arkitektur, skala och upplåtelseformer för att skapa en varierad och levande stadsmiljö.

Marknadsanvisningstävling En markanvisningstävling vänder sig till exploatörer som vill vara med och utveckla attraktiv kommunal mark. Syftet är att få fram så bra förslag som möjligt på hur ett område kan exploateras. Förslagen ska utgå från de förutsättningar som kommunen ger. Vinnande förslag tecknar ett reservationsavtal med kommunen för att starta genomförandet av förslaget. Förstudieskedet blir därmed inte aktuellt.

Anbudsförfarande

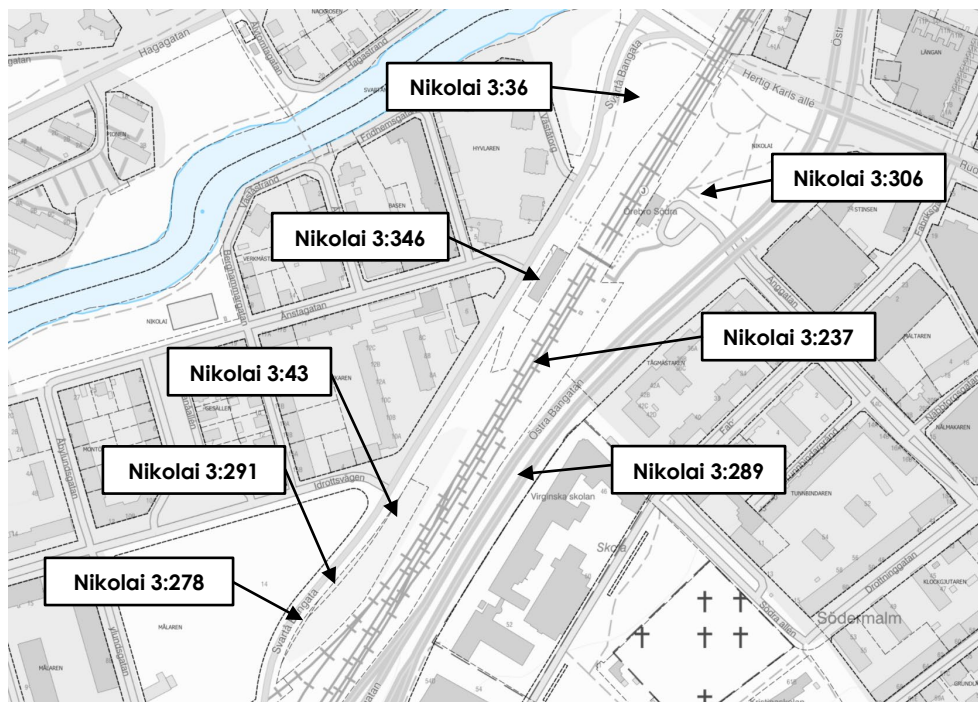
Örebro kommun erbjuder här mark till försäljning via en öppen anbudsinbjudan. Detta alternativ kan vara aktuellt då kommunen själv står som slutlig hyresgäst av fastigheten och byggnaden för kommunal verksamhet. Marken tilldelas i detta förvarande det anbud som kommer bäst ut vid värderingen av de olika anbuden i förhållande till, på förväg uppsatta kriterier och viktningar av dessa. Vinnande förslag tecknar ett reservationsavtal med kommunen för att starta genomförandet av förslaget. Förstudieskedet blir därmed inte aktuellt.

Direktanvisning

Vid direktanvisning kan motivet till val av byggherre vara att öka konkurrensen, det vill säga att marktilldelningen går till en byggherre som saknar projekt i Örebro eller för att just den byggherren har ett intressant koncept som Örebro kommun vill möjliggöra.

Markägoförhållanden

Planområdet berör åtta fastigheter: Dels fastigheterna Nikolai 3:36, 3:289, 3:306 och 3:346, som ägs av Örebro kommun, dels fastigheterna Nikolai 3:43, 3:237, 3:278 och 3:291, som ägs av Trafikverket.



Kartan visar de fastigheter som berörs av förslaget till detaljplan.

Mark- och utrymmesförvärv

Skyldig inlösen, huvudman

Kommunen är skyldig att lösa in mark eller annat utrymme som enligt detaljplanen ska användas för allmän plats inom planområdet om fastighetsägaren till fastigheterna Nikolai 3:43, 3:237, 3:278 och 3:291 begär det. Kommunen är även skyldig att på fastighetsägarens begäran lösa in mark eller annat utrymme som ska användas för annat än enskilt byggande.

Någon inlösen kommer inte att bli aktuell, då formerna för överlåtelsen kommer att regleras i överenskommelse om fastighetsreglering som tecknas innan detaljplanen antas.

Rätt till inlösen, huvudman

Kommunen har rätt att lösa in allmän plats inom planområdet. Någon inlösen kommer inte att bli aktuell, då formerna för överlåtelsen kommer att regleras i överenskommelse om fastighetsreglering som tecknas innan detaljplanen antas.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter och rättigheter

Fastigheter och rättigheter inom planområdet anges i fastighetförteckningen.

Fastighetsrättsliga åtgärder

Örebro kommuns fastigheter:

- Nikolai 3:36

Fastigheten tillförs mark från fastigheten Nikolai 3:237. Fastigheten tillförs all mark som idag tillhör fastigheterna Nikolai 3:43, 3:278 och 3:291.

- Nikolai 3:289 och 3:306

Fastigheterna tillförs mark från Nikolai 3:237.

- Nikolai 3:346

Ingen förändring.

Trafikverkets fastigheter

- Nikolai 3:43, 3:278 och 3:291

Fastigheternas all mark förs till Nikolai 3:36.

- Nikolai 3:237

Kommunen arrenderar ett område av fastigheten, mellan spårområdet/perrongen och Svartå Bangata.

Tekniska frågor

Fastighetsägaren svarar för och bekostar iordningställande av kvartersmark och därmed sammanhängande utredningar, undersökningar samt eventuella åtgärder och tillstånd m.m.

Tekniska undersökningar och utredningar

Genomförda innan och under planframtagandet:

- Markteknisk utredning, Ramböll 2026
- Projekterings PM Geoteknik, Ramböll 2016
- Förprojektering gc-tunnel, WSP
- PM, Gc-ramp, WSP 2019-04-11
- PM, planskild förbindelse Örnsro – Söder City, WSP 2018-09-25
- Dagvatten- och skyfalsutredning DP Nicolai, DHI, 2026
- Geoteknisk utredning vid växlar Örebro Södra, Banverket 2004
- Inventeringsrapport Örebro S och C, Trafikverket 2012
- Kompletterande miljöteknisk utredning Södra Station, Structor, 2026
- Markteknisk undersökningsrapport, Ramböll 2016
- Miljöteknisk utredning Södra Station, Structor 2017
- PM Markmiljöundersökning uppställningsspår Örebro S, Trafikverket 2021
- Projekterings PM Geoteknik, Ramböll 2016
- Södra Station, Historisk undersökning, Structor 2016
- Södra Station, provtagningsprogram, Structor 2017-02-20

Utbyggnad allmän plats

Kommunen är ansvarig för utbyggnad av allmän plats.

- Flytt av teknik TRV västra sidan (kontaktledningsbryggor)
- Flytt av teknik i stationshus
- Flytt av teknik TRV östra sidan
- Riva stationshus
- Byggnation Stationstorg Väst inkl grönska vid tunnelramper
- Byggnation Svartå Bangata
- Ombyggnation Godsmagasinet
- Cykelparkering Godsmagasinet

- Byggnation Östra Bangata
- Byggnation Park och grönska vid tunnelramper
- Byggnation Stationstorg öst inkl. Eugénplatsen/gatan
- Byggnation tunnel inkl. ramper
- Pendlarparkering
- Dagvattenlösning

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

Genomförandekalkyl planekonomi

Kalkylen beskriver kommunens kostnader för genomförande av detaljplanen.

UTGIFTER	MSEK	Finansiering
Utredning - Attraktiv och framtidssäkrad pendlarstation Örebro Södra (helhetsanalys, inkl. förprojektering light av ytorna)	1,1	SoT och Exploatering
Östra Bangatans förprojektering och simulering	0,4	SoT
Miljöteknisk markundersökning vid garaget	0,2	Exploatering
MKB (Byggnadsantikvarisk/ Riksintresset centrala Örebro)	0,8	Exploatering
Riskutredning	0,2	Exploatering
Flyghindersanalys	0,1	Exploatering
Dagvatten/Översvämningsutredning	0,4	Exploatering
Geoteknik (skred, vibrationer,mm)	0,3	Exploatering
Biotopskyddsdispans	0,2	Exploatering
Fastighetsutredning (gränskvalitet och rättighet)	0,1	Exploatering
Planavgift	1,5	Exploatering
Trädinventering	0,1	SoT
Flytt av teknik TRV västra sidan (kontaktledningsbryggor)	0,8	SoT och Fastighet
Flytt av teknik TRV östra sidan	8	Exploatering
Marklösen TRV (stationsområdet + byggrätter)	1	Exploatering
Riva stationshus	1	Exploatering
Järnvägsplan	10	SoT
Marklösen Södra Allén (parkeringar, ej byggrätt)	5,5	Exploatering
Förberedande arbeten ledningsflyttar (VA, E.ON el och FJV)	16	Exploatering
Genomförande Stationstorg Väst inkl grönska vid tunnelramper	21	SoT och Exploatering

Genomförande Svartå Bangata	30	SoT
Ombyggnation Godsmagasinet	20	Fastighet
Cykelparkering Godsmagasinet	5	SoT
Genomförande Östra Bangata	90	SoT och RÖL
Genomförande Park och grönska vid tunnelramper	20	Exploatering
Genomförande Stationstorg öst inkl. Eugénplatsen/gatan	40	SoT och Exploatering
Genomförande Tunnel inkl. ramper	150	SoT, Exploatering och ev. RÖL
Pendlarparkering	5	Exploatering
Dagvattenlösning	10	Exploatering
Fastighetsbildning	0,1	Exploatering
Administration	0,3	Exploatering
Övriga kostnader/Oförutsett	21	Exploatering
Summa utgifter	460	

Förklaring till tabellen:

Exploatering – Åtgärden finansieras genom försäljning av byggrätter

SoT – Åtgärden finansieras av skattemedel, efter beslut i Mark- och Exploateringsnämnden

RÖL – Åtgärden finansieras externt, efter beslut av respektive myndighet

Fastighet – Åtgärden finansieras i första hand genom hyresintäkter

Kommunal exploatörskalkyl

Kalkylen beskriver de intäkter som kommunen har i rollen som exploatör.

INTÄKTER	MSEK
Markförsäljning	170,0
Summa intäkter	170,0

Planavgift

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

Drift allmän plats

Tillkommande driftkostnader för allmän platsmark

Driftkostnader gata, park etc.	Kr/år
Gata	235 000

Kulturvärden

Rivningsförbud

Rivningsförbudet finns i gällande detaljplan. Bestämmelsen om rivningsförbud innebär inte någon förändring jämfört med nuvarande situation.

Prövning enligt annan lagstiftning

Fornlämningar

Om fornlämningar påträffas i samband med exploateringen ansvarar exploatören för anmälan till länsstyrelsen enligt 2 kapitlet 10 § kulturmiljölagen.

Biotopskydd

Ansökan om dispens för att ta ner en allé kommer lämnas in till Länsstyrelsen i enlighet med 7 kapitlet 11 § miljöbalken.

Planeringsförutsättningar

Övergripande ställningstaganden

I början av 2024 skedde en tragisk dödsolycka vid Örebro Södra. Olyckan har bidragit till att Örebro kommun, Trafikverket och Region Örebro län gemensamt arbetar med stationsområdet. Parterna har ingått en avsiktsförklaring, Moe 609/2024, i syftet att:

- På lång sikt utveckla området omkring Örebro Södra i enlighet med kommunens planerade detaljplan med tillhörande gång- och cykelpassage under järnvägen
- På kort sikt utreda och verka för en säkrare station
- Skapa en enhetlig syn på Örebro Södras utveckling och framtid

Trafikverket har genomfört en funktionsutredning för ökad säkerhet vid Örebro Södra, Moe 735/2024. I denna pekas en ny sidoplattform ut som den åtgärd som ska genomföras för att förbättra säkerheten på stationen, detta i kombination med bl.a. rivning av befintlig mittplattform och planpassage, nya hissar till bron och upprustning av plattform öst.

En förstudie för den tilltänkta gång- och cykelpassagen ska genomföras och kommer bl.a. resultera i om en järnvägsplan behöver tas fram inför byggnation av åtgärden. Trafikverket tar fram järnvägsplan samt utför byggnation av gång- och cykelpassage under järnvägen vid Örebro Södra, Moe 610/2024.

Kommunala ställningstaganden

Detaljplan

Planområdet omfattas av följande gällande detaljplaner:

1880-P406, Detaljplan för Södra Station m.m, laga kraft 22 september 2006. Reglerar järnvägsområdet, parkeringsytor och Eugenparken. Mindre ytor vid Virginska tänkta att användas för parkering och angöring regleras som skola och industri.

1880-P419, Detaljplan för Stinsen 19, laga kraft 13 november 2006. Reglerar mässlokaler och parkering. Reglerar Östra Bangatan och Änggatans gatuområden som huvudgata respektive lokalgata på de delar som ligger vid fastigheten. På kvartersmarksyta närmast Östra Bangatan regleras att vattenspegel ska upprättas.

1880-P728, Detaljplan för del av Tågmästaren 23 m.fl, laga kraft 8 september 2011. Reglerar byggrätt för bostäder, handel och kontor i 16 våningar på del mot Östra Bangatan. Reglerar i övrigt gårds- och komplementytor tillhörande bostäderna. Reglerar användning park på anslutande allmän plats mot Östra Bangatan.

1880K-A715, Förslag till ändrad stadsplan för kvarteret Baningenjören m.m, laga kraft den 2 juni 1984. Reglerar användning industri samt i vissa fall handel och hantverk till en höjd på 4 våningar och 29 metersbyggnadshöjd över nollplanet för fastighet med tidigare Skofabriksbyggnad på fastigheten Tågmästaren 24, Virginska skolan. Ytor närmast Östra Bangatan regleras med prickmark och omfattas av en bestämmelse om att mark ska vara tillgänglig för gemensam förbindelseled samt ledningsområde.

1880K-A318, Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen kvarteret 124 Mälaren m.m, laga kraft den 1 november 1966. Reglerar användning för järnvägsändamål på delar som berörs av ny detaljplan. Reglerar gata på delar av Svartå Bangatan som berörs av den föreslagna detaljplanen.

1880K-A254, Förslag till ändring av stadsplanen för kvarteret 118a Ritaren, 118B muraren och 119 Snickaren, laga kraft 18 augusti 1961. Reglerar användning för bostadsändamål i sammanbyggda hus till en höjd av tre våningar och 10,5 meters byggnadshöjd på fastighet inom kvarteret Snickaren. Reglerar användning gata på delar av Svartå Bangatan som berörs av den föreslagna detaljplanen.

1880K-A205, Förslag till ändring av stadsplanen för delar av Nikolai och Olaus Petri församlingar i Örebro, laga kraft den 20 mars 1957. Reglerar användning gata på delar av Svartå Bangata och Rudbecksgatan och Hagatunneln som omfattas av den föreslagna detaljplanen. Reglerar användning allmän plats på ytor i korsningen Svartå Bangata – Rudbecksgatan närmast spårområdet samt på mindre del av Väståparken närmast Rudbecksgatan.

Översiktsplan

I den kommunala översiktsplanen, antagen av kommunfullmäktige 2018-04-25, 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.

Översiktsplanen anger att Örebros innerstad ska vara en tät, sammanhållen och sammanhängande stad som växer i alla väderstreck. Staden ska i huvudsak utvecklas genom förtätning av befintliga områden, omvandling av centralt belägna områden, exempelvis verksamhetsområden samt genom utveckling av nya områden i nära anslutning till den befintliga staden. Utöver detta innehåller översiktsplanen bland annat följande ställningstaganden för utvecklingen av staden:

- Staden kan förtätas genom kompletteringsbebyggelse som inte är markerade i kartan som utvecklings- eller omvandlingsområde. Möjligheten till kompletteringsbebyggelse bedöms från fall till fall. Hänsyn till starka allmänna intressen som anges i översiktsplanen, som tillgång till friytor och grönsstruktur, utgör viktiga bedömningskriterier.
- När staden kompletteras med ny bebyggelse ska det ske med hänsyn till platsspecifika förutsättningar, kulturmiljövärden, befintliga stadskaraktärer och stadskvaliteter.
- Bebyggelsens täthet, höjdskala och gestaltning ska dels anpassas till läget i staden och dess helhet, dels förhålla sig till bebyggelsemiljöer och landskapselement som finns på eller intill platsen.
- Enstaka högre hus kan uppföras för att tydliggöra strategiska platser som stadsdelscentra och andra viktiga mål- och mötespunkter. Ineffektivt nyttjade ytor exempelvis längs huvudgator och infarter kan bebyggas för att förtäta staden, alternativt nyttjas som park eller andra mötesplatser.
- Stadens entréer ska utformas med omsorg. Oavsett färdstätt skapar stadens entré det första intrycket. Bebyggelse som placeras invid stadens entréer ska därför hålla god arkitektonisk kvalitet. Av samma skäl kan vissa verksamheter

till och med vara direkt olämpliga för dessa lägen.

Området ingår i det tematiska området ”innerstaden”. För innerstaden anger översiktsplanen bland annat följande ställningstaganden:

- I stadskärnan eftersträvas en bra balans mellan bostäder, handel och arbetsplatser, med publika lokaler i bottenvåningarna.
- Stadskärnan ska ha en extra god gestaltning och utformas och utvecklas med omsorg om dess unika historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden. Tillägg, förändringar, ombyggnader och tillkommande bebyggelse ska samspela med och respektera, snarare än att reducera, kvaliteter och värden i den befintliga bebyggelsen.
- Nya tillägg ska spegla även 2000-talet och ge nya årsringar till innerstadens bebyggelse och på så vis fortsätter stadens historiska utvecklingsmönster.
- Höga byggnader i den befintliga innerstaden måste utformas med högsta arkitektoniska klass och med extra hög medvetenhet om relationen till den befintliga bebyggelsen.
- De huvudgator som passerar genom innerstaden ska omvandlas för att bättre passa in i innerstadens karaktär och funktioner.
- Innerstadens innergårdar är en viktig del i stadens grönstruktur och ska endast bebyggas i undantagsfall.
- I innerstadsnära lägen kan nya höjdskalor växa fram om det sker i stråk, exempelvis längs med stora trafikrum eller där marken byter användning, samt vid strategiska platser.
- I Örebro finns det flera stora trafikleder som leder in och ut från innerstaden. Dessa stråk är viktiga entréer in till innerstaden och behöver utvecklas mot ett mer stadsmässigt uttryck och anpassas för att rymma fler funktioner än idag.

Översiktsplanen pekar även ut specifika utvecklingsstrategier och ställningstaganden kopplat till olika geografiska området. Örebro Södra utpekas i översiktsplanen som en regional pendlarstation med tågstopp som ska utvecklas i enlighet med den FÖP för järnvägsområdet som tagits fram. Översiktsplanen anger att Örebro Södra ska utvecklas med personalintensiva arbetsplatser som tar hänsyn till det centrala läget och den goda tillgången till kollektivtrafik som finns på platsen. Platsen kan utvecklas med en hög täthet. Östra Bangatan och Rudbecksgatan med dess förlängning mot Hertig Karls Allé är markerade som huvudnät för kollektivtrafik, vägtrafik och cykeltrafik. Östra Bangatan ska anpassas för att kunna rymma mer kapacitetsstark kollektivtrafik samt fördes med cykelbana.

Järnvägsområde mellan Södra Alléns förlängning mot Östra Bangatan och Svartå Bangata är markerad som en viktig framtida passage för gående och cyklister.

Planområdet omfattar ett järnvägsområde som löper igenom centrala Örebro. Översiktsplanen anger att mark ska reserveras genom Örebro för framtida behov av utökat spårkapacitet, för verksamheter kopplade till transporter, för nya transportlösningar och för utvidgning av stationer och bytespunkter. Ett utredningsarbete om ett framtida snabbspår mellan Oslo och Stockholm via Örebro och möjliga spårvägar genom kommunen pågår. Översiktsplanen anger att mark ska reserveras för att möjliggöra för en sådan koppling och ska ges högsta tänkbara skyddsstatus mot andra konkurrerande intressen. En alternativ sträckning för

kopplingen ska även utredas med anledning av de osäkerheter som finns kring det sträckningsalternativ som föreslås i översiktsplanen. Översiktsplanen anger att Örebro Södra ska utvecklas som pendlarstation med stopp för tåg och buss. Säkerheten för resande ska förbättras.

Översiktsplanen anger en långsiktig målsättning om att leda om godstrafiken till en sträckning utanför centrala Örebro för att minska de störningar, risker och barriäreffekter som godstrafiken medför.

Detaljplanen bedöms vara förenlig med kommunens översiktsplan.

Fördjupning av översiktsplan

Området runt Örebro Södra omfattas av en fördjupad översiktsplanen för järnvägsområdet mellan Svampen och Gustavsvik, antagen av kommunfullmäktige 2015-03-25. I den fördjupade översiktsplanen omnämns stationen som ”Södra Station”, och följande framgår om utvecklingen av området:

- Södra station ska utvecklas som pendlarstation och tågstopp. Säkerheten för resande ska förbättras, samtidigt som stationen görs attraktiv och effektiv. Södra station ska bindas ihop med övriga staden på ett säkert sätt. De utbyggnadsmöjligheter som finns kring Södra station tas tillvara och fler stationsnära arbetsplatser skapas. Det finns stor potential att omvandla platsen och skapa en stadsmiljö där man vill vistas.
- Den nuvarande stationsbyggnaden kan rivas för att ge plats för ny bebyggelse. Området söder om Eugénparken kan då bebyggas med kontor och resandeservice i bottenvåningen. Vid stationen ska resenärerna kunna uträtta ärenden i vardagen. För att maximera parken bör ytorna för taxi och bilangöring minimeras. I framtiden kan Hagatunneln utvecklas som entré till Södra station.
- Planskild passage byggs över eller under spåren.
- Största delen av Eugénparken bevaras och utvecklas som park. Parkens södra del kan bebyggas förutsatt att så mycket som möjligt av parken och befintliga träd sparas.
- Byggnaden ska ha service för resandet i bottenvåningen. Närmast spåren läggs ett parkeringshus.
- Området på västra sidan om stationen kan bebyggas. Närmast spåren ett parkeringshus, kanske där godsmagasinet ligger idag.
- Busskörfälts skapas på Östra Bangatan i norrgående riktning mot centrum, vilket minskar fördröjningarna för busstrafiken på grund av köbildning vid trafiksignalerna.
- Hagatunneln byggs om med breda dubbelriktade gång- och cykelbanor och stråk som pekar mot Södra station och Änggatan.
- På längre sikt och i samband med en järnvägsutbyggnad (framtid 20-50 år) kan fler ytor bebyggas och även omfatta Hagatunneln med entréfunktion, cykelhus och resandeservice.

FÖP:en beskriver utvecklingen av Östra Bangatan enligt följande:

Östra Bangatan ska behålla sin funktion som huvudgata och kunna hysa en betydande trafikmängd, men trafikytorna runt om är överdimensionerade. En del av ytan ska användas för att skapa en mer attraktiv stadsmiljö. Gatan ska utvecklas som en

grönare och mer attraktiv stadsgata som bland annat minskar barriäreffekter. Det innebär bland annat att den ska ha gång- och cykelmöjligheter, grönska, flera korsningar och så små mått som möjligt. Ett nytt cykelstråk längs Östra Bangatan kan bidra till att avlasta Drottninggatan som cykelstråk i nordsydlig riktning genom stadskärnan. Kollektivtrafikens framkomlighet längs Östra Bangatan är mycket viktig.

FÖP:en anger följande ställningstaganden för Östra Bangatans utveckling:

- Östra Bangatan ska ha smalare körfält och mindre refugyta. Körfälten kan minskas i bredd och gatan anpassas till innerstadens struktur och utformning.
- Gång- och cykelbanor byggs, till att börja med på östra sidan.
- Gatan ska kantas med träd som bildar en allé.
- Två av gatans fyra körfält ska öronmärkas för kollektivtrafik, i först hand norr om Nobeltunneln och söder om Rudbecksgatan. Resterande sträckor behöver ingående detaljutredning så att inskränkningar i kapaciteten inte får negativ inverkan på bussarnas framkomlighet.
- Busshållplatser ska vara av typen körbanehållplatser för att förbättra bussarnas framkomlighet.
- Ljusen på fasader, belysning av gatan och skyltar bör utformas med hänsyn till att Östra Bangatans ljus ska upplevas som ett kontinuerligt ljusrum.
- När gatan byggs om som bör det kombineras med dagvattenrening, till exempel att använda mittremsan eller sidoområdet som lokalt biofilter eller ledning till lokal infiltration. Vid höga flöden kan Svartån vara slutdestination för vattnet, och där renas via biofilter.



Utdrag ur kartbild från den fördjupade översiktsplanen med ställningstaganden för Örebro Södras utveckling.

Trafikstrategi

Örebro Kommuns trafikstrategi, antagen i kommunfullmäktige 2024-10-23, utgör en konkretisering av översiktsplanen med fokus på mobilitet, tillgänglighet och transporteffektivitet. Det övergripande målet i trafikstrategin är att andelen resor till fots, med cykel och kollektivtrafik ska öka och att antalet bilresor i Örebro tätort ska minska. Utöver det övergripande målet finns kompletterande mål med tillhörande indikatorer så att utvecklingen kan mätas och följas över tid. Ett urval av dessa mål relaterar tydligare till fysisk planering, exempelvis att invånare i kommunens större tätorter ska ha gångavstånd till daglig service och grönska samt cykelavstånd till övriga viktiga målpunkter och att trafiksystemet ska vara utformat för att bidra till aktiv mobilitet där det primära sättet att ta sig till förskola, skola och arbetsplats ska vara med någon form av aktiv resa. Exempel på prioriterade insatsområden som gäller den fysiska planeringen i trafikstrategin är att kommunen ska verka för:

- en hög bebyggelsetäthet i anslutning till busshållplatser utmed de kapacitetsstarka kollektivtrafikstråken.
- att verksamhetsområden ska placeras och planeras så de blir möjliga att försörja med kollektivtrafik.
- en utbyggnad av trygga och attraktiva omstigningspunkter mellan olika färdmedel.
- att utvecklingsarbetet vid Örebro resecentrum och Södra station ska fortsätta.
- att det finns trafiksäkra gång- och cykelvägar till alla förskolor och skolor och viktiga besökspunkter.
- att minimera motortrafik såväl i stadskärnan samt runt skolor och förskolor.

Grönstrategi

Grönstrategin, antagen av kommunstyrelsen 2017-12-13, 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 som är viktiga för att skapa en hållbar och attraktiv bebyggelse.

I grönstrategin fastställs fem övergripande strategier som handlar om att säkerställa en god tillgång till parker och naturområden och höja deras sociala värden, utveckla grönstrukturen till ett sammanhängande nätverk, utveckla Örebros karaktärsdrag och gröna kulturvärden utifrån landskapet samt att utveckla stadens ekosystemtjänster. Därutöver finns även kvantitativa och kvalitativa riktvärden för invånarnas tillgång till parker, naturområden och lekmiljöer som ska användas i den fysiska planeringen. Till exempel bör varje invånare nå en kvarterspark inom 200–300 meter från bostaden.

Inom planområdet finns Eugénparken som är en stadspark med lång historia. Vid Hagabro-hus finns en mindre parkyta och Väståparken ligger på ett avstånd av ca 100 meter nordost från planområdet.

Strategi för arkitektur och byggande i Örebro kommun

Strategin för arkitektur och byggande, antagen av Programnämnd samhällsbyggnad 2018-05-31, 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.

Strategin innefattar en kategorisering av stadens olika delar i stadsdelstyper med en beskrivning av värden och ställningstaganden rörande utveckling för respektive del. Planområdet ingår i stadsdelstypen ”Stadskärnan och innerstaden”. Strategin beskriver stadskärnans och innerstadens karaktär och värden främst finns i dess kvartersstadsstruktur, i dess årsringar och blandning av stil och ålder på bebyggelsen och i dess sammanhållna stadsbild och jämna höjdskala som bryts av enstaka accent- och symbolbyggnader. Störst förändring och utveckling bör ske intill stationsområden, längsmed större trafikrum och i övergångszoner till omvandlingsområden och näraliggande stadsdelar. Örebro Södra listas specifikt som ett område där utrymme för förändring och ny bebyggelse finns. Tillägg ska göras med stor respekt för de befintliga värden som finns hos befintlig bebyggelse. Tilläggen ska samspela med den befintliga bebyggelsen så att stadsmiljön som helhet blir attraktiv och fungerande. Örebro Södra listas som en av platserna där yteffektiva och moderna arbetsplatser kan skapas i stadskärnan, med en prioritering av kunskapsintensiva företag som kan ta fördel av det centrala och kollektivtrafikhöga läget.

I strategin anges att större gator och genomfartsleder i staden på sikt bör omvandlas till mer stadsmässiga gaturum för att bidra till en attraktivare innerstad, minska gatornas barriäreffekter och skapa större möjligheter för hållbara transportmedel i form av gång-, cykel- och kollektivtrafik. Östra Bangatan utgör ett exempel på en sådan central trafikled som föreslås omvandlas.

Strategin för arkitektur och byggande innefattar ett antal generella ställningstaganden om var i staden som en högre bebyggelseskala kan vara lämplig. En högre höjdskala bedöms framförallt lämplig längs stadens större stråk i form av exempelvis Rudbecksgatan och Östra Bangatan, samt i stadens omvandlingsområden där det finns mindre befintliga intressen att förhålla sig till. Strategin beskriver vidare att platser som fyller viktiga funktioner i staden kan markeras med en högre skala som kan innefatta byggnader upp mot 15-20 våningar. Dessa byggnader ska fungera som landmärken och markörer för viktiga platsen i staden och kraven på arkitektonisk kvalitet ska motsvara den symbolverkan som så pass höga byggnader ofta får i staden. Södra Station listas i strategin som ett exempel på ett område som kan vara aktuellt för denna typ av höjdskala i den tillkommande bebyggelsen.

Strategi för arkitektur och byggande om riksintresset Centrala Örebro

I strategin för arkitektur och byggande finns ställningstagande för hur riksintressets värden ska tillvaratas. Strategin beskriver att riksintresset är ett uttryck för Örebros kontinuerliga framväxt, en viktig del i utläsandet av Örebros historia och en kvalitetsstämpel för de värden som finns i Örebros centrala delar. Strategin beskriver att den grundläggande inriktningen för utveckling i stadskärnan är att dess kvaliteter och karaktärsdrag ska bevaras och förstärkas och att de kulturhistoriska värdena ska ses som en tillgång som stärker stadens attraktivitet och avläsbara tidsdjup. Bebyggelse i en jämn skala med byggnader ut till gatulinjen i slutna kvarter ska eftersträvas. Siktlinjer och gatusträckningar ska inte störas av sammanbindande byggnader mellan kvarter och de spår av medeltida gatunät som finns ska bevaras. Innerstadens jämna siluett med enstaka accenter ska värnas.

Regionala

Oslo – Stockholm 2.55

Örebro kommun arbetar gemensamt med Karlstad kommun, Västerås stad, Region Örebro län, Region Värmland och Region Västmanland för att påskynda utbyggnaden av bättre tågtrafik mellan Oslo och Stockholm och på delsträckor däremellan. Arbetet har samlingsnamnet Oslo – Stockholm 2.55 som syftar på målsättningen att skapa resetider med järnväg mellan de två huvudstäderna på under tre timmar.

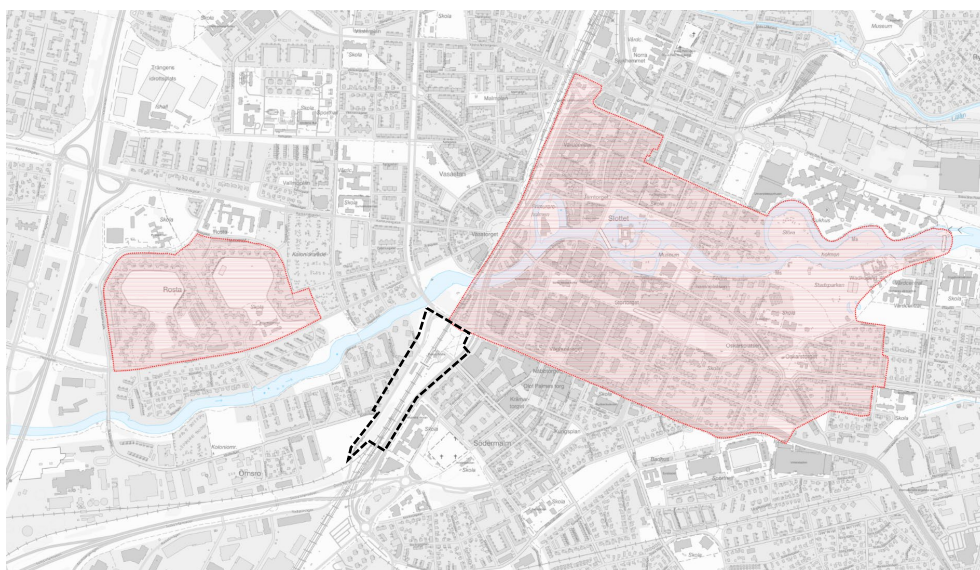
Riksintressen

Kulturmiljövård

Centrala Örebro

Planområdet ligger strax söder om Örebros historiska stadskärna och det område som är utpekad som riksintresse för kulturmiljövård för centrala Örebro. Riksintresset motiveras utifrån centrala Örebros speglande av utvecklingen från medeltida fäste vid mötet mellan viktiga kommunikationsleder till dagens stadsmiljö som präglats av utveckling under 1600-talet, 1800-talets senare del och det tidiga 1900-talet.

Uttryck för riksintresset, nuvarande avgränsning: *Dominerande slottsanläggning i mötet mellan Svartåns vattenled och den nord-sydliga åsvägen. Stadsplan med enstaka medeltida drag och rätvinklig rutnätsstruktur som grundlades på 1650-talet och fullföljdes på 1850-talet samt utvidgades vid 1900-talets början. Den medeltida Nikolaikyrkan, bebyggelse i den förindustriella tidens lägre skala, mer storstadsmässig stenbebyggelse från tiden kring sekelskiftet 1900 och tiden före andra världskriget. Residensstadens karaktärsbyggnader, parker och grönstråk.*



Kartan visar nuvarande utbredning för riksintresse kulturmiljövård Centrala Örebro och Rosta. Planområdet schematiskt markerat med svartstreckad linje.

Rosta

I nära anslutning till planområdet finns även det mindre riksintresseområdet Rosta. Riksintresset motiveras utifrån dess värde som bostadsområde som utgör en viktig

förebild, nationellt och internationellt, för efterkrigstidens flerbostadsbebyggelse.

Uttryck för riksintresset: Riksintresset består av 130 stjärnhus från åren 1948-1952, sammankopplade i kedjor kring gårdsbildningar och omgivande större grönytor. Tidstypiska trafiklösningar, gestaltningsmässiga värden, välstuderade planlösningar och byggnadsdetaljer.

Järnväg

Planområdet berörs av riksintresset för järnväg. Stambanan passerar genom planområdet och trafikeras av gods samt persontåg. I Örebro kommuns översiktsplan från 2018 görs följande ställningstaganden kring järnvägens utveckling i Örebro kommun. Ställningstagandena syftar bland annat till att tillgodose riksintresset för järnväg.

- Mark reserveras genom Örebro för framtida behov av utökad spårkapacitet, för verksamheter kopplade till transporter, för nya transportlösningar och för utvidgning av stationer och bytespunkter.
- Den befintliga persontågstrafiken genom Örebro behåller sin spårdragning i marknivå enligt tidigare beslut.
- Kommunen vill möjliggöra en ny snabb järnvägsförbindelse mellan Oslo och Stockholm, med stopp i Örebro. En möjlig sträckning Kristinehamn–Arboga har utretts under namnet FASE 2. Sträckningen pekas ut som reservat i översiktsplanen. Reservaten behöver ges högsta tänkbara skyddsstatus i jämförelse med andra konkurrerande intressen.
- Kommunen önskar minska störningar och barriäreffekter från järnvägen genom centrala Örebro genom att leda godset utanför stadskärnan. Det kommer att behöva utredas vidare om godstrafiken i framtiden ska gå genom Örebro innerstad som idag, eller i det reservat som lagts längs motorvägen, eller i en sträckning längre ut från staden.
- Södra station ska utvecklas som pendlarstation med stopp för tåg och buss. Säkerheten för resande ska förbättras.
- Om befintliga industrispår i staden tas ur bruk ska sträckningen bevaras obebyggd för framtida handlingsfrihet att skapa till exempel grönstråk, gång- och cykelbanor eller för framtida kollektivtrafik.

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

Ekologiskt särskilt känsliga områden

I Eugenparken finns ett antal stora träd med höga biologiska värden, och längs gatorna inom planområdet växer träd som ingår i alléer och som omfattas av biotopskydd.

Miljökvalitetsnormer

Luft

I luftkvalitetsförordning (2010:477) finns miljökvalitetsnormer för luft som syftar till att undvika negativ påverkan på människors hälsa och säkerhet.

Miljökvalitetsnormerna ska följas vid planläggning enligt PBL inklusive detaljplanläggning. Förordningen innefattar normer för koncentrationer av partiklar med partikelstorlek PM_{2,5} och PM₁₀ i utomhusluft. Utöver maximalt tillåtna

koncentrationer av partiklar i utomhusluft finns det också normer för koncentrationer av hälsoskadliga ämnen. Utsläppskällorna är oftast diffusa, dvs att utsläppen inte går att koppla till en specifik verksamhet eller plats utan uppstår som ett resultat av många mindre utsläpp. I urbana miljöer handlar frågor om luftkvalitet ofta om partiklar och gaser som uppkommer från trafik och olika förbränningsprocesser. I husansamlingar på landsbygden kan utsläpp från småskalig vedeldning utgöra hälsofara.

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.

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

Strandskydd

Planområdets nordvästra del omfattas av strandskydd kopplat till Svartåns vattenområde.

Enligt 7 kap. 18 g § miljöbalken återinträder strandskyddet automatiskt när en detaljplan upphävs eller ersätts vilket betyder att för rubricerad detaljplan kommer ett upphävande av strandskyddet att krävas. För aktuellt område är det ett strandskydd på 100 meter som återinträder och som i samband med aktuell detaljplan måste upphävas.



Röd yta visar strandskyddets utbredning längs Svartån och vitt streck visar schematiskt den del av detaljplanen som berörs.

Dagvatten

Planområdet ingår i dag i verksamhetsområdet för dagvatten och är anslutet till VA-huvudmannens dagvattensystem. Inom Örebro kommun är verksamhetsområdet för dagvatten indelat i *dagvatten gata* och *dagvatten fastighet*. I nuläget omfattas planområdet av dagvatten gata, men i samband med den framtida utvecklingen av området avses indelningen justeras. Nya fastigheter inom detaljplanen planeras att ingå i dagvatten fastighet, medan övriga markytor fortsatt kommer att tillhöra dagvatten gata.

I enlighet med Örebro kommuns dagvattenstrategi ska så stor del av dagvattnet som möjligt hanteras lokalt innan anslutning till det allmänna systemet, gärna genom infiltration där markförhållandena tillåter.

Planområdet är anslutet till det kommunala ledningsnätet och ingår i verksamhetsområdet för dagvatten. I dagsläget finns det två fastigheter inom planområdet, stationshuset och godsmagasinet, som är anslutna till det kommunala ledningsnätet. I framtiden kommer ledningsserviserna att justeras för att ansluta de nya fastigheterna inom området och ingå i verksamhetsområdet. Planområdet har ett flertal anslutningar till det kommunala ledningsnätet.

Trafikverket är ägare av järnvägsanläggningen och ansvarar för dess avvattning. I den, till detaljplanen, framtagna dagvattenutredningen har ingen information erhållits om hur avvattningen av järnvägen är utformad eller fungerar. Därmed är systemets utformning och funktion inte fastställd. Det finns en möjlighet att järnvägen har anslutningar till det kommunala ledningsnätet, men var dessa anslutningar i så fall är belägna har inte kunnat verifieras.

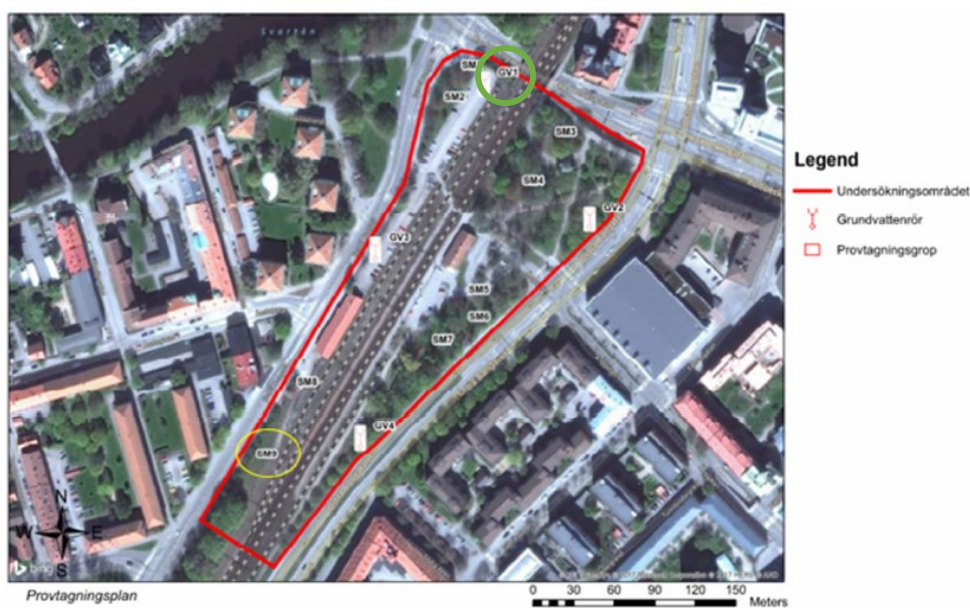
Förorenad mark

I samband uppstarten av detaljplanearbetet utförde Structor miljöteknik AB, på uppdrag av Örebro kommun, en historisk förundersökning, 2016-08-15, bilaga 6. Uppdragets syfte var att utreda om det har förekommit tidigare verksamheter inom

planområdet som kan ha gett upphov till eventuella föroreningar. I rapporten listas möjliga föroreningskällor.

Structor miljöteknik AB har även utfört en översiktlig miljöteknisk markundersökning, 2017-06-08, bilaga 7. I undersökningen konstateras att större delen av planområdet består av fyllningsmassor med låga föroreningshalter. Eftersom det rör sig om fyllnadsmassor kan föroreningshalterna dock skifta stort inom planområdet. Resultatet visade på generellt låga halter, underskridande MKM. I en provpunkt i den sydvästra delen påvisades dock halter överskridande nivån för farligt avfall med avseende på bly, koppar, zink samt PAH-H, se gul cirkel i bild nedan.

I nordvästra delen av undersökningsområdet, GV1, grön cirkel i bild nedan, påvisades förhöjd halt av koppar i grundvattnet men inga förhöjda halter av koppar påvisades i uttagna jordprover.



Bilden visar undersökningsområde i den översiktlig miljöteknisk markundersökningen som utfördes 2017. Källa: Structor miljöteknik AB

Eftersom utredningen inte omfattade hela planområdet har Structor Miljöteknik AB, på uppdrag av Örebro kommun, utfört en kompletterande översiktlig miljöteknisk markundersökning för planområdet, 2026-01-30, bilaga 8. Provtagningens syfte var att utöka undersökningsområdet så det omfattar hela planområdet, exklusive spårområdet, samt vidare undersöka och översiktligt avgränsa tidigare påvisade föroreningar i jord för att bedöma markens lämplighet med avseende på planerad markanvändning.

Utredningen visar att det finns lokalt begränsade föroreningar av metaller och PAH i ytliga fyllnadsmassor inom en mindre del av planområdet, främst väster om spårområdet. Se bild nedan markerat med rött. Halter som kan innebära hälsorisk har endast påträffats i ett fåtal närliggande provpunkter och bedöms vara ytligt och tillräckligt avgränsade i både plan och djup. I övriga delar av området har inga halter över riktvärden för mindre känslig markanvändning påvisats. Undersökningar av mark

i anslutning till tidigare ställverk visar ingen förekomst av PCB, och tidigare användning av bekämpningsmedel bedöms inte utgöra någon risk utanför spårområdet. Grundvattenanalyser visar generellt låga halter av föroreningar. Påvisade PFAS-halter bedöms inte innebära risk för människors hälsa eller vattenförekomster vid planerad markanvändning.

Sammantaget bedöms området till största delen vara lämpligt för den planerade detaljplanen, och eventuella risker kan hanteras genom avgränsande åtgärder i exploateringsskedet.



Bilden visar utsnitt från provplan med område markerat i rött där förhöjda halter påvisades vid båda undersökningarna utförda 2017 och 2025. Källa: Structor miljöteknik AB

Hälsa och säkerhet

Omgivningsbuller

Planområdet är utsatt för höga bullernivåer på grund av dess närhet till järnväg och till större vägar. Enligt kommunens bullerkartering från 2022 utsätts planområdet för ekvivalenta ljudnivåer på upp till 75 dBA, där järnvägstrafiken utgör den mest påtagliga bullerkällan.

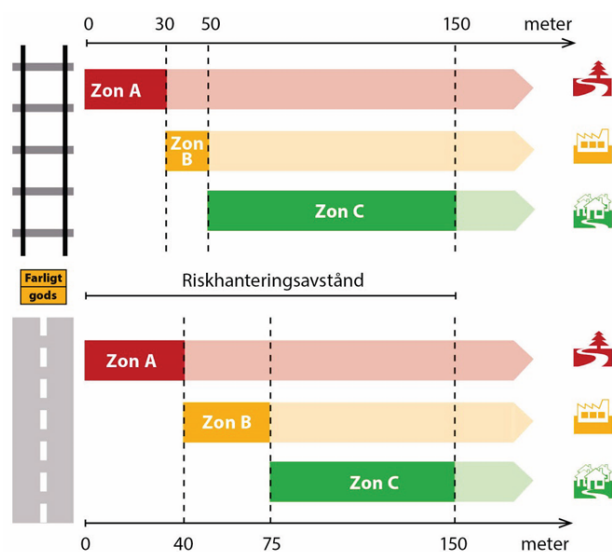
Risk för olyckor

I Sverige finns inga nationellt fastställda riktlinjer för hur risker med farligt gods ska värderas inom samhällsplanering. Flera länsstyrelser har tagit fram riktlinjer och vägledningar för riskhänsyn i samhällsplaneringen och planläggning intill transportleder för farligt gods. Länsstyrelsen i Örebro län har inte upprättat några egna riktlinjer utan hänvisar till de riktlinjer som Länsstyrelsen i Stockholms län har tagit fram. Syftet med riktlinjerna är att ge vägledning och underlätta hanteringen av riskfrågor. Länsstyrelsen anser att möjliga risker ska studeras vid exploatering närmare än 150 meter från en riskkälla. I vilken utsträckning och på vilket sätt riskerna ska

beaktas beror på hur riskbilden ser ut för det aktuella planförslaget. I riktlinjerna presenterar Länsstyrelsen skyddsavstånd till olika verksamheter. Dessa rekommendationer redovisas nedan.

För ny bebyggelse inom redovisade skyddsavstånd behöver en riskutredning göras som undersöker om planförslaget är lämpligt och vilka eventuella skyddsåtgärder som behövs.

Intill primära transportleder för farligt gods rekommenderar Länsstyrelsen ett bebyggelsefritt skyddsavstånd på minst 25 meter. Åtgärder ska åtminstone vidtas inom 30 meter från väg och järnväg.



Rekommenderad markanvändning inom respektive zon

Zon A	Zon B	Zon C
G – drivmedelsförsörjning (obemannad)	E – tekniska anläggningar	B – bostäder
L – odling och djurhållning	G – drivmedelsförsörjning (bemannad)	C – centrum
P – parkering (ytparkering)	J – industri	D – vård
T – trafik	K – kontor	H – detaljhandel
	N – friluftsliv och camping	O – tillfällig vistelse
	P – parkering (övrig parkering)	R – besöksanläggningar
	Z – verksamheter	S – skola

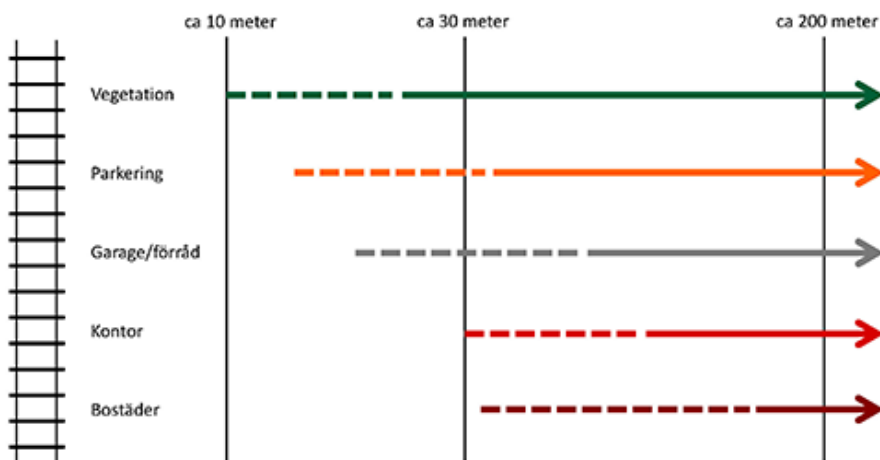
Rekommenderade skyddsavstånd till olika markanvändning. Källa: Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods, Fakta 2016:4 Länsstyrelsen Stockholm

Trafikverket har tagit fram generella råd om avstånd till järnvägen för olika typer av verksamheter. Enligt dessa råd bör ny bebyggelse generellt inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen, närmaste spårmit. Detta ger ett skyddsavstånd för farligt gods vid urspärning samt utrymme för eventuella räddningsinsatser.

Trafikverkets generella råd omfattar även riktlinjer avseende avstånd till olika verksamheter som utöver risk även beaktar andra parametrar, t.ex. buller, luftkvalitet, vibrationer och elektromagnetiska fält.

Trafikverket förtydligar i sin rapport att avstånden inte utgör fasta regler utan verksamhetens lokalisering är en bedömningsfråga från fall till fall samt att

verksamheter som inte är störningskänsliga och där människor vistas endast tillfälligt, exempelvis parkering, garage och förråd kan finnas inom 30 meter.



Generella råd om avstånd till järnvägen för olika typer av verksamheter. Avstånden som anges utgör inte fasta regler utan verksamhetens lokalisering är en bedömningsfråga från fall till fall. Linjerna i figuren har därför streckats. Källa: Trafikverket

Planområdet omfattar och korsas av ett järnvägsområde som trafikeras med farligt gods vilken innebär risk för olyckor som kan påverka omgivningen. Hänsyn behöver därför tas till möjliga risker vid utveckling av området i anslutning till spåret. På Uppdrag av Örebro kommun har därför BSL Brandskyddslaget tagit fram en riskutredning, *Risikanalys Örebro Södra, 2026-04-22*, se bilaga 3. Syftet med risikanalysen är att undersöka lämpligheten med aktuellt planförslag genom att utvärdera vilka risker som människor inom det aktuella området kan komma att utsättas för samt i förekommande fall föreslå hur risker ska hanteras så att en acceptabel säkerhet uppnås. Även eventuella risker som planförslaget kan medföra för järnvägen och tågtrafiken har utretts.

Utifrån inventeringen av olycksscenarioer har en kvalitativ uppskattning av sannolikhet och konsekvens för respektive scenario gjorts i syfte att fastställa vilka scenarier som bedöms kunna medföra skadliga konsekvenser för människor i området och som därför behöver beaktas vid fortsatt planering. Scenarier som bedömts kunna påverka det aktuella området utgörs av urspårning, tågbrand samt olyckor med inblandning av farligt gods. En fördjupad analys av dessa scenarier har gjorts. Denna omfattar beräkning av risknivån i form av individrisk (den risk som en enskild person utsätts för genom att vistas i närheten av en riskkälla) och samhällsrisk (den risk som riskkällan utgör mot hela den kringliggande omgivningen).

Resultatet av risikanalysen har värderats utifrån Länsstyrelsens riktlinjer gällande riskhänsyn vid ny bebyggelse. Analysen visar att individrisken är oacceptabel närmast spåret (inom 10 meter) vilket beror på olyckor som leder till urspårning och tågbrand. Inom detta avstånd planeras endast ytor kopplade till stationsfunktionen, kommunikationsstråk och andra liknande funktioner som inte innebär att människor vistas där stadigvarande. Minsta avstånd till befintlig byggrätt är 17,5 meter och till nya byggrätter är det minst 25 meter från nuvarande spår, bortsett från en del av den nordvästra byggrätten där detaljplanen möjliggör för ett parkeringsgarage på ett

avstånd på 15 meter från närmaste spårmitt. Individrisken ligger på acceptabel nivå på avstånd över 22 meter från järnvägen.

Samhällsrisken är inte oacceptabel i någon del, men ligger på sådan nivå att åtgärder ska vidtas om det bedöms rimligt. De olycksrisker som till störst del bidrar till att höja samhällrisknivån är olycka som leder till tågbrand och olycka med brännbar gas eller brandfarlig vätska. Det är således framförallt dessa scenarier som detaljplanen kommer behöva hantera för att risknivån inom området ska kunna sänkas.

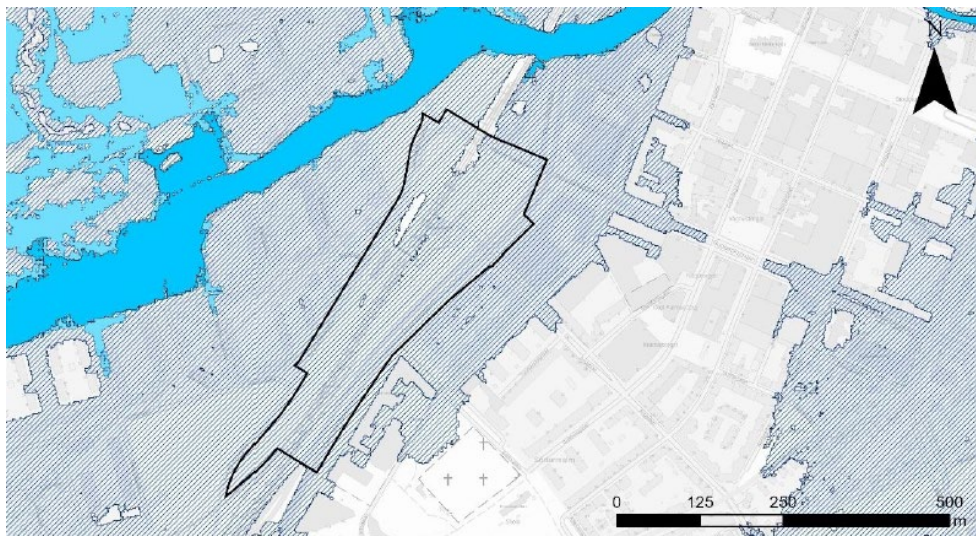
Åtgärder kommer att vitas i de nordvästra byggrätterna för att inte begränsa möjligheten att utöka järnvägens utbredning i enighet med Trafikverkets utredning (FU 2019). De åtgärder som kommer att vidtas kommer att utgå från UA2:s spärgeometri. Utöver de åtgärder som nämndes ovan kommer även skydd mot urspärning via fysisk barriär eller påkörningsskyddad konstruktion att villkoras genom startbesked: *Startbesked får inte ges för ändrad markanvändning förrän antingen ett skydd som står emot ett urspärat tåg från intilliggande järnvägsområde har upprättats eller genom att gavlar och fasad på tillkommande bebyggelse närmast spårområdet uppförs med en påkörningsskyddad konstruktion till en höjd av minst 4,7 meter (a₂).*

Risk för översvämning

Örebro är ett av de områden i Sverige som 2024 identifierades med betydande risk för översvämning från vattendrag och sjöar (MSB, 2024). Örebro är identifierat utifrån översvämningsrisk från Svartån. Urvalet är baserat bland annat på hur många som är bosatta och hur många som arbetar inom översvämningshotade områden.

På uppdrag av Örebro kommun har DHI tagit fram en dagvattenutredning, 2026-02-11, bilaga 2, där även översvämning hanterades.

I bilden nedan visas beräknad översvämningsutbredning vid ett 100-, 200-årsflöde år 2100 samt beräknat högsta flöde (BHF) hämtat från MSB. BHF uppskattas i storleksordningen 10 000 års återkomsttid. Som framgår av bilden bedöms ett 100- eller 200-årsflöde inte medföra en skada eller risk för översvämning inom planområdet medan vid BHF visar resultatet att hela planområdet riskerar att översvämmas. Marknivåerna inom planområdet skiljer sig relativt lite och varierar mellan +27,9 m och +29,1 m. BHF är beräknat till +30,0.

**Örebro Södra****Översvämningsutbredning vid höga flöden i Svartån**

Bilden visar översvämningsutbredning vid 100-årsflöde, 200-årsflöde år 2100 och BHF i Svartån. Planområde illustreras med svart linje. Underlag hämtat från Översvämningsportalen. Källa: MSB, u.å.

Risk för skyfall

I bilden nedan visas maximala översvämningsdjup och utbredning vid regn med 100 års återkomsttid, 6 h varaktighet och 1,25 klimatkoefficient. Dessa maximala översvämningsdjup inträffar inte samtidigt, utan inträffar någon gång under skyfallsförloppet. Beräkningsresultatet visar att vattnet samlas i en större lågpunkt i planområdets västra del vid Svartå Bangata och i Hagatunneln. (Hagatunneln omnämns eftersom den ingick i planområdet när dagvattenutredningen togs fram.) Det maximala vattendjupet i lågpunkten i den sydvästra delen av planområdet är enligt resultatet ca 1,1 meter vid befintlig situation. Den maximala volymen i lågpunkten beräknas till ca 2500 m³. Det maximala vattendjupet i Hagatunneln är enligt resultatet ca 3,2 – 3,3 meter vid befintlig situation. Resultatet visar att även en större marköversvämmning ansamlas på Östra Bangatan, det maximala vattendjupet varierar mellan 0,4–0,5 meter vilket medför att framkomligheten på vägen är begränsad.



Örebro Södra – Resultat befintlig situation
Maximalt vattendjup vid ett klimatanpassat 100-årsregn



DHI
Skala: 1:2 500
SWEREF99 15 00

Bilden visar maximala översvämningsdjup och utbredning vid regn med 100 års återkomsttid. Källa: DHI.

Risk för skred

Runt Hagatunneln samt på mindre delar längs järnväg kopplat till banvall finns en ökad ras- och skredrisk enligt data från SGU från 2016.



Bilden visar områden med ökad risk för ras- och skredrisk.

Geotekniska förhållanden

Enligt SGU:s jordartskarta utgörs marken inom planområdet främst av postglacial lera och fyllning. Enligt den framtagna översiktliga miljötekniska markundersökningen, utförd av Structor Miljöteknik AB, 2016, bilaga 6, består det övre markskiktet inom spår- och bangårdsområdena av makadam.

Berggrunden består huvudsakligen av granit. En geoteknisk utredning har på uppdrag av Örebro kommun utförts av Ramböll, *Projekterings PM geoteknik, Södra stationsområdet, Örebro, 2016-08-29*, bilaga 9. Syftet med rapporten är att redovisa rådande geotekniska förhållanden samt att ge underlag för detaljplanen. Området som undersöktes är begränsat till en mindre del av Eugenparken samt områden med tillkommande byggrätter.



Bilden visar undersökningsområdet i Projekterings PM geoteknik.

Den geotekniska utredningen visar att markytan inom undersökt område är relativt plan med inmätta nivåer som varierar mellan +27,9 och +29,1 meter över nollplanet. Grundvattennivån inom undersökningsområdet bedöms ligga på omkring +25,9 meter över nollplanet. Grundläggning under grundvattennivå medför vattentät konstruktion.

Marken består av fyllningsmassor ner till ett djup av ca en meter, därefter lera ner till ett djup om ca fyra till sex meter där morän vidtar. Slagsondering har stoppat mot berg eller block på nivåer mellan +21,6 och +18,3 meter över nollplanet, motsvarande 6,8 och 9,7 meter under befintlig markyta. Leran inom området bedöms vara sättningsbenägen vid ökade laster. Totalstabiliteten i relation till Svartåns vattenområde bedöms vara god och grundläggning av större flervåningshus grundläggs på pålar slagna till fast botten eller berg.

Inför granskningen av detaljplanen ska en kompletterande geoteknisk utredning tas fram. Syftet är bland annat att tydliggöra hur planerad bebyggelse men även föreslagna skyfallsanläggningar ska kunna genomföras utan att påverka järnvägsområdet negativt samt vilka åtgärder som behöver vidtas.

Radon

Planområdet ligger inte inom riskområde för radon.

Hydrologiska förhållanden

Planområdet tillhör Svartåns avrinningsområde. Enligt VISS-registret som samlar information om status för olika vattendrag i Sverige har Svartån otillfredsställande ekologisk status och problem med övergödning.

Kulturmiljö

Fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet.

Bebyggelse

1897 anlades Södra station på platsen där den nya Svartåbanan anknöts till Hallsbergsbanan. Stationen ersatte en tidigare hållplats som fanns nära korsningen med Rudbecksgatan. Den hade i sin tur tillkommit tjugo år efter invigningen av järnvägen, då man insett att avståndet från den södra delen av staden till Centralstationen var för långt. Härifrån drogs också industrispår till Skebäck och Pålshodabanan.

Stationshuset

Planområdet omfattar en stationsbyggnad från sekelskiftet 1900 som nyttjas som stationshus för Örebro Södras funktion som järnvägsstopp. Stationsbyggnaden uppfördes i trä efter SJ:s standardritningar i schweizerstil med två våningar, fasader av träpanel och dekorerad med lövsågerier. Vid mitten av 1900-talet moderniserades huset och övervåningen revs. Den ursprungliga karaktären förändrades helt och fönsterformerna tillhör ett av få tecken på att det rör sig om en byggnad från 1800-talets slut. I kommunens kulturmiljöinventering är byggnaden klassificerad som grön, vilket innebär att den har ett visst kulturhistoriskt värde och ett miljövärde.



Stationshusets ursprungliga utformning. Bild: Järnvägmuseet.



Stationshuset nuvarande utformning, sett från Eugénparken. Bild: Örebro kommun.

Godsmagasinet

Planområdet omfattar ett tidigare godsmagasin från 1897 som ingick i den ursprungliga stationsanläggningen.

I september 2021 väckte en privatperson fråga om att skydda godsmagasinet som byggnadsminne enligt kulturmiljölagen. Efter utredning av frågan beslutade Länsstyrelsen i december 2025 att godsmagasinet inte uppfyller kraven för att skyddas som byggnadsminne. Länsstyrelsen konstaterade däremot i beslutet att byggnaden är en viktig del av Örebros industri- och järnvägshistoria med ett betydande miljövärde för området kring Örebro Södra. Byggnaden har kvar karaktäristiska och tidstypiska stildrag och kvalitéer som betingar ett högt kulturhistoriskt värde.

I kommunens kulturmiljöinventering har byggnaden klassificerats som särskilt värdefull enligt PBL 8 kap 13§, med blå markering på kartan.



Godsmagasinet sett från Örebro Södras mittperrong. Bild: Örebro kommun.

Magasinet är av en typ som var vanligt förekommande vid järnvägsstationer i landet med rödfärgad träpanel och tidigare tegelklätt sadeltak. I Örebro har ett antal godsmagasin funnit dels vid centralstationen, dels i norra delen av bangården. Detta godsmagasin är idag det enda som finns bevarat. Ursprungligen var magasinet kortare och utvidgades norrut till dagens längd någon gång före 1914.

Som en rest av den ursprungliga stationsmiljön och i egenskap av en äldre idag ovanlig byggnadstyp har byggnaden ett högt kulturvärde. Den har även kulturvärden genom sin betydelse för stadens utveckling som del av Södra station samt dess närhet till bland annat skoidustrierna i södra Örebro. Byggnaden har även ett betydande miljövärde för stadsdelen Örnsro. Fasadens breda liggande träpanel, granitsockeln, lastbryggan, skjutportarna och sadeltak liksom fönsterutformningen är de huvudsakliga karaktärsdragen

Den långa röda träbyggnaden vid bangårdens yttersta spår, nu dock borttaget, är en markör för en svensk stationsmiljö från tiden runt 1900. En våning med vind under sadeltak, kryppgrund med granitsockel, liggande bred fasspontpanel som strukits med falurödfärg, skjutportarna till långsgående lastbryggor i trä och sparsamt med fönster som dock behövdes förr för dagsljusinsläpp. Det är de karaktärsdrag som samtidigt är igenkänningstecken för hustypen. Detta magasin har dessutom en tidigt tillbyggd

expeditionsdel, vid den norra gaveln, med utrymmen i två plan. Den södra gavelspetsen har fortfarande de karakteristiska parställda höga och spetsiga fönstren som hör ihop med 1800-talets nygotiska inspiration. Fönstren är idag övertäckta med skivor. Huset har genomgått en viss förändring genom årens lopp, t ex modernisering av expeditionen. Vid det tillfället byttes fönstren mot kopplade bågar och målades vita. Gamla bilder visar att de varit mörka. Taket som tidigare var belagt med tegel har fått korrugerat plåttak. Skjutportarna är sannolikt inte ursprungliga. Efter försäljning till kommunen av en avstyckad fastighet runt godsmagasinet revs lastbryggan mot bangården.

Eugenparken

Redan i 1888 års stadsplan för Örebro fanns utbredning av den kommande parken inplanerad som grönområde. 1897 invigdes Örebro Södra station, men parken var då inte mer än en skyddsplantering. Ganska snart, troligen kring 1901, formades det gröna på både SJ:s och kommunens mark till en representativ stationspark och attraktiv flanörpark. Parken namngavs efter prins Eugén, den konstituerade "målarprinsen" som hade tjänstgjort vid livregementet i Örebro och som också närvarade vid stationens invigning. Parken begränsades av järnvägen i väster, Rudbecksgatan i norr och Vestergatan (som senare byggdes om till Östra Bangatan) i öster.

Närmast järnvägen vände sig parken mot spåren, där välformade blomsterrabatter gav ett prydligt första intryck för tågresenärerna. Den östra parkdelen riktade sig mot den omgivande stadsmiljön, och bjöd in flanörer till promenad i en omväxlande grön oas i stil med engelsk landskapspark. Här fanns en struktur av ett flertal mjukt böjda gångvägar, parksoffor, träd och buskar. Under 1958 kapades delar av norra parkänden till förmån för den nyanlagda Hagatunneln, och tillgängligheten norrifrån till parken begränsades både visuellt och fysiskt. I övrigt gjorde små förändringar i parken. De ursprungliga gångarnas läge fanns kvar och träden hade vuxit upp. 1975 byggdes den bredare Östra Bangatan som ersatte Vestergatan. Befintliga bostadskvarter omformades och gatan fick en ny sträckning vilket fick till följd att norra änden av parken fick en större utbredning österut.



Stationshuset och Eugenparken foto 1910-tal. Bild: Örebro stadsarkiv.

Idag har partier av parken söder och öster om stationshuset fått dela med sig åt trafikändamål. Parkens gamla blomsterplanteringar är borta, men på senare år har en mängd krokuslökar satts som bjuder på anslående mattor av blomsterprakt under våren. De kan sägas vara dagens spegling av järnvägsparkernas prunkande blomsterideal. De träd som planterades har vuxit upp till kraftfulla volymer som ger pondus åt parken. Parken har även blivit betydelsefull som infartspark till Örebros centrala delar. Parken tillsammans med gatuträden på båda sidor om Östra Bangatan skapar ett sammanhållet grönt stråk av storgrodda träd, och parkens blomsterprakt syns tydligt från gatan.

Fysisk miljö

Bebyggelse

Bebyggelse inom planområdet

Inom planområdet finns två befintliga byggnader i form av stationshuset och ett godsmagasin på västra sidan järnvägen, samt mindre komplementbebyggelse och tekniska anläggningar kopplat till järnvägsområdet.

Bebyggelse i anslutning till planområdet

Befintlig bebyggelse finns på både östra och västra sidan om planområdet. Till väster ligger flerbostadshus i området Hagabrohus från 1940-talet i kvarteret Hyvlaren som består av sex punkthus i gult tegel i en arkitektur karakteristisk för 1940-talet.

I sydväst finns lamellhusbebyggelse från 1920-, 30- och 60-talen inom kvarteret Snickaren. Längre västerut finns villor och småhus från 1900-talets början i kvarteren Näckrosen och Kardborren. På västra sidan av järnvägen präglas bebyggelsestrukturen av hus i park eller i halvöppna kvarter med stor andel grönstruktur och grönstråk i anslutning till Svartån.

Bebyggelsen på östra sidan är mer präglad av verksamheter. På fastigheten Tågmästaren 24 vid planområdets sydöstra hörn finns Oscarias tidigare skofabrik från sekelskiftet som idag nyttjas som gymnasieskola för Virginska skolans verksamhet. Under 1900-talets första hälft var Oskaria Sveriges största skofabrik. Byggnaden utgör ett välbevarat exempel på industriarkitektur från 1900-talets början och fyller idag en viktig funktion som en av de främsta exponenterna för Örebros industriella historia.



Kvarteret Tågmästaren 24 med Virginska skolan, sett från Svartå Bangatan den dunge där en torrdamm föreslås. Bild: Örebro kommun.

Direkt öster om planområdet ligger kvarteret Tågmästaren 23 med bostadsbebyggelse från 1980-talet. Fasaden mot Östra Bangatan är varierad genom indrag och olika takvinklar men är helt sluten. I anslutning till detta område, vid Södra Allén, finns en outnyttjad byggrätt som medger bostadsbebyggelse upp till 16 våningar.



Bostadsbebyggelse i kvarteret Tågmästaren. Bild Örebro kommun.

I planområdets nordöstra del ligger kvarteret Stinsen som består av en större evenemangsbyggnad tillhörande Conventums konferensanläggning samt ett befintligt kontorshus i fem våningar. Detaljplanen för det norra huset medger en utökning av hushöjden till åtta våningar med en högdal på 26 våningar mot korsningen Östra Bangatan – Rudbecksgatan samt 16 våningar på del mot Fabriksgatan.

Norr om planområdet finns nyare bostads- och verksamhetsbebyggelse från 2000-talet inom kvarteret Längan samt ett antal välbevarade och kulturhistoriskt värdefulla bostadsbyggnader om fem våningar plus vindsvåning från sekelskiftet i kvarteret Glasmästaren.

Sydväst om planområdet ligger kvarteret Mälaren med verksamhetsmark och tidigare huserat tryckeriverksamhet. Tryckeribyggnaden på fastigheten är riven och det pågår just nu detaljplanearbete för bostäder.

Bebyggelsen på östra sidan av planområdet har en tätare struktur med längre fasader men med en tydligare stadsmässighet jämfört med området på västra sidan av järnvägen. Inom både kvarteret Tågmästaren och Virginska skolan är fasaderna nästan 150 meter långa vilket skapar en viss slutenhet mot Östra Bangatan.

Mark och vegetation

Eugénparken

Planområdet omfattar Eugénparken som är en park med lång historia som sträcker sig från sekelskiftet och framåt. Parken är en av få stationsparker kopplad till områdets järnvägsfunktion som finns kvar i Sverige idag och besitter därmed kulturhistoriska värden.

Parken har även blivit betydelsefull som infartspark till Örebro centrala delar. Parken tillsammans med gatuträden på båda sidor om Östra Bangatan skapar ett sammanhållet grönt stråk av storvuxna träd, och parkens blomsterprakt syns tydligt från gatan.

Parkens utbredning har varierat under årens lopp, och omgivningens utveckling har inneburit att parken fått nya sammanhang och förutsättningar. Parken fick sin nuvarande utbredning i samband med Östra Bangatans omdragning under 1970-talet.

Parkens biologiska och ekologiska värden består i första hand av den stora mängden uppväxta träd av ett flertal olika arter som återfinns i parken. Bland trädarterna återfinns lärk, avenbok (för Örebro unika exemplar), ask, rönn, bergek, vingnöt, bärapel, hästkastanj, bok, björk, pil och olika typer av lönnar och lindar. Parkens äldsta träd är daterad till 1901 då parken anlades. Enligt de trädinventeringar som utförts i parken finns den högsta koncentrationen av träd med höga ekologiska och biologiska värden i parkens äldsta delar närmast spårområdet, där det finns en större mängd stora träd av olika arter. Parken består även av planteringar, bland annat i form av större krokusplanteringar. Dessa blomstermattor är huvudsakligen orienterade längs parkens östra sida, hela sträckan längs Östra Bangatan, och uppmärksammas i hög grad av allmänheten under vårarna.



Eugénparken sett från stationsområdet. Bild: Örebro kommun.

Parken är överlag plan, och i större delen av parken är det god sikt under trädkronorna. Gångvägarna i parken har stor betydelse för hur man rör sig. De har en

mjukt böjd sträckning och är i asfalt eller stenmjöl. En stor del av parkens västra delar används i dagsläget till parkering för cyklar. Ett antal soffor finns i parken.

Västra delen av parken upplevs av många som mörk och otrygg. Delvis kan detta bero på det större sammanhängande buskaget och avsaknad av målpunkter närmast spårområdet. Belysningen vid denna del av parken är undermålig, och även dagtid kan det vara svårt att orientera sig på grund av begränsad sikt längs några av gångvägarna.

Parkens södra del, öster om Eugénplatsen, har färre sociala parkvärden, och även här har påtalats viss otrygghet. Många pendlare tar sig genom den delen av parken mellan stationsområdet och busshållplatsen längs Östra Bangatan.

Större delen av parken är i dagsläget utsatt för buller, både från spårtrafiken och biltrafiken vid omgivande gatunät.

Övriga grönytor

Planområdet omfattar ett antal grönytor av mindre värde på västra sidan av järnvägen. I planområdets nordvästra del finns en grönyta med uppväxta träd som idag ramar in en parkeringsyta. Ytan är upphöjd och skärmar av området från korsningen Rudbecksgatan – Svartå Bangata.

I planområdets sydvästra del finns en större yta med sporadisk grönska bestående av träd, sly och buskar. Dessa ytor bedöms sammantaget vara av ett lägre värde, både sett ur ekologisk och biologisk synpunkt även om flera av dem ingår i en biotopskyddad allé. Sett i ett socialt sammanhang är ytorna sparsamt använda. Inom området växer både planterade och förvildade träd. I kant mot Svartå Bangata dominerar lind och i bakkant mot spårområdet växer främst lönn och asp.

Gatuträd

Planområdet omfattar Östra Bangatan och Svartå Bangata som båda är gaturum med stora mängder befintliga gatuträd. Med gatuträd avses här både träd som utgör en del av gatan och träd som står i direkt anslutning till gatan på angränsande fastigheter och därmed utläses som en del av gatans grönstruktur. Längs Östra Bangatas östra sida finns en stor mängd befintliga träd på och i anslutning till fastigheterna Tågmästaren 23 och 24 samt en mindre del i anslutning till fastigheten Stinsen 18 i planområdets nordvästra del.

På Svartå Bangatans östra sida finns en längre sammanhängande rad av alléträd från Ånstagatan söderut. Träden står till största del på kvartersmark innanför gatan.

Sociala faktorer

För att resonera om platsen och vad som behöver göras för att öka trygghet och attraktivitet genomfördes under hösten 2025 en workshop om social hållbarhet utifrån tre åldersgrupper, 8, 25 och 80 år. Workshopen genomfördes som en gruppövning på tjänstemannanivå. Resultatet av workshopen har fungerat som grund för arbetet med utformningen av stationsområdet och ytorna runt föreslagen bebyggelse samt deras innehåll och funktion.

I arbetet med gestaltungsförslaget har även Tengbom analyserat platsen och det konstateras att stationsområdet som helhet kan upplevas som otryggt eftersom det är få människor på platsen kvällstid och stora ytor i området som inte är omhändertagna. Många resenärer uppfattar själva stationsområdet innanför

omgivande gator som isolerat, splittrat och torftigt, med spridda markparkeringar, mycket hårdgjorda ytor, lite omsorg om den allmänna markens utformning. Området upplevs dessutom bitvis som mörkt. Belysningen är bristfällig, vilket förstärker känslan av otrygghet.

Teknisk försörjning

Värme

Fjärrvärmeledningsnät finns vid anslutande gator. En fjärrvärmledning korsar järnvägsområdet i öst-västlig led i den södra delen av planområdet där detaljplanen möjliggör för en gång- och cykelpassage.

El

Planområdet omfattar en stor andel ledningar för el under anslutande gator. Ledningar finns även under Eugenparken. Ett antal ledningar korsar järnvägsområdet i östvästlig riktning.

Elektronisk kommunikation

Ledningar för telekommunikation finns draget i Östra Bangatan samt till stationshuset och Eugenparken. Ledningar för telekommunikation korsar även järnvägsområdet i östvästlig del i planområdets södra del.

Trafik

Gator och trafik

Gatunät

Planområdet omfattar och tangerar ett antal större gator som sträcker sig igenom centrala Örebro. Östra Bangatan som delvis ingår i planområdet är en av centrala Örebros mest trafikerade gator med trafikmängder på runt 12 000 fordon ÅDT (årsdygnstrafik) på dess sträckning förbi planområdet enligt mätningar från 2026. Vid planområdet är Östra Bangatan idag utformad med fyra till sex körfält med dubbla vänstersvängfält vid korsningspunkten mot Rudbecksgatan.

Rudbecksgatan med dess förlängning via Hagatunneln till Hertig Karls allé har en fordonsmängd på drygt 15 000 fordon ÅDT på gatans sträckning i anslutning till planområdet. Vid planområdet är Rudbecksgatan utformad med fyra till sju körfält. Korsningen Rudbecksgatan – Östra Bangatan är en av de mest trafikerade korsningarna i Örebro. Rudbecksgatan passerar järnvägsområdet genom Hagatunneln som utgör en av de viktigaste passagerna under järnvägen i centrala Örebro. Hagatunneln har fyra körfält och enkelriktade GC-vägar på vardera sida. Den befintliga tunneln är i behov av underhåll som är planerat att genomföras av Trafikverket. Östra Bangatan och Rudbecksgatan är utpekade i översiktsplanen som huvudnät för väg- kollektiv- och cykeltrafik. Östra Bangatan är utpekad som ett stråk där kollektivtrafik ska kunna prioriteras genom kollektivtrafikfält.

Östra Bangatan är en primär väg för utryckande fordon (brandkår, ambulans och polis) samt primärväg för specialtransporter (Maskinringen). Gatan fungerar även som omledningsväg till motorvägen och klassas därför som en del av europavägnätet.

På den västra sidan av planområdet finns Svartå Bangata som kopplar Rudbecksgatan

till bostads- och verksamhetsområdet Örnäs via Ånstagatan samt Idrottsvägen och ansluter till verksamhetsområdet Aspholmen längre söderut. Gatan är utformad med ett körfält i varje riktning och med cykelfält. Gatan breddas upp till fyra körfält i korsningen mot Rudbecksgatan. Gatan hade 2024 en uppmätt trafikmängd på ca 3 000 fordon ÅDT. Området Aspholmen som idag utgör ett renodlat verksamhetsområde planeras i framtiden att omvandlas till blandstadsbebyggelse med ett betydande inslag av bostäder varför gatans användning och betydelse sannolikt kommer öka. Svartå Bangata är i översiktsplanen utpekad som en del av huvudnät för väg- kollektiv- och cykeltrafik.

Gång-, cykel- och mopedtrafik

Rudbecksgatan är del av ett befintligt huvudcykelstråk i stadscykelnätet. Vid Hagatunneln, sträckan mellan Östra Bangata och Svartå Bangata, är cykeltrafik uppdelad i enkelriktade cykelbanor på vardera sida tunneln på grund av den smala passagen som Hagatunneln utgör.

Längs Östra Bangatan finns det inte någon kontinuerlig gång- och cykelbana och det är cykelförbud på större delen av sträckan. Östra Bangata är utpekad som ett framtida huvudcykelstråk i kommunens cykelnätsplan och översiktsplan då det utgör en viktig koppling mellan stadens olika områden och koppling till stationsområden. I höjd med Södra allén är det många gående som väljer att korsa Östra Bangatan och det finns därför ett behov av en gångbana och passage över Östra Bangatan.

En tillfällig gångbro och plattformsförbindelse över järnvägen uppfördes år 2019 av Trafikverket. Syftet var att förbättra säkerheten vid stationen genom att ersätta den tidigare planpassagen som fanns över alla trafikerade spår. Trafikverket kommer i samband med att den nya plattformen på västra sidan spårområdet byggs även att installera hissar till bron för att tillgodose tillgängligheten inom stationsområdet.

Cykelfälten på Svartå Bangata har i kommunens cykelnätsplan klassats som otrygga då hastigheten på Svartå Bangata är reglerad 50 km/h och då andelen fordonstrafik är mycket större än mängden cykeltrafik.

Kollektivtrafik

Örebro södra är en viktig knutpunkt för kollektivtrafik ur ett regionalt, kommunalt och lokalt perspektiv, då platsen möjliggör byte mellan tåg och buss. Persontågstrafik som går via Örebro C stannar även vid Södra Station och har bland annat anknytningar Stockholm - Göteborg och Hallsberg - Gävle via Bergslagen och Dalarna. Det har genomförts resanderäkningar på Örebro Södra och från dem har framkommit att Örebro Södra har mer frekventa resenärer som i hög grad pendlar till Kumla, Stockholm och Hallsberg samt att det reser ca 1400 personer varje dag till och från Södra station, vilket kan jämföras med ca 6500 som reser till/från Örebro Central.

Hållplatsläget för bussar finns vid Östra Bangatan i nära anslutning till stationsområdet och trafikeras av såväl regional som lokal busstrafik. För den regionala busstrafiken är Södra station en av de största hållplatserna med ca 630 påstigande resenärer per dag. Hållplatsen trafikeras av flera regionbusslinjer och en Stadsbusslinje.

Svartå Bangata har också hållplatslägen för lokaltrafik, linje 4, dessa är idag utspridda

på sträckan vilket skapar ett rörigt intryck för resenärerna.

Parkering och angöring

Inom planområdet finns större ytor för parkering och angöring kopplat till dess stationsfunktion. På den västra sidan järnvägen vid planområdets nordvästra del finns idag en långtidsparkering med ca 90 p-platser. På den östra sidan järnvägen vid stationshuset ligger stationens huvudsakliga angöringsplats med ca 10 parkeringsplatser för allmänhet och taxi. Därutöver finns i området totalt 230 cykelparkeringar, varav majoriteten har tak.

Åtkomstvägar till järnvägsområdet finns på båda sidor järnvägen söder om stationsområdet.

Järnväg

Planområdet korsas av godsstråket genom Bergslagen som är en järnvägslinje som går mellan Storvik (Gästrikland) och Mjölby (Östergötland) och passerar genom Örebro. Godståget genom Bergslagen utgör riksintresse för kommunikationer vilket bland annat innebär att järnvägen ska skyddas mot åtgärder som försvårar tillkomsten och nyttjandet av järnvägen. Ny bebyggelse får inte påverka nuvarande och framtida anläggning negativt vad gäller framkomlighet, tillgänglighet samt drift och underhåll.

Banan är huvudsakligen enkelspårig, men det finns dubbelspåriga partier, bl.a. genom Örebro. Banan trafikeras av ca 75 godståg och ca 110 persontåg per dygn. Nästan alla persontåg som passerar stannar både på Örebro Central och vid Örebro Södra.

Stationsområdet är utformat med två genomgående spår som förgrenar sig till fyra spår vid Örebro södra med en sidoplattform på stationens östra sida och en mittplattform som i nuläget nås via en plankorsning vid stationshuset. Från den västra sidan av järnvägsområdet nås stationsområdet och sidoplattformen via en gångbro som korsar järnvägsområdet.

I den södra delen av planområdet finns ett kommunägt industrispår som går till E.ON:s värmeverksanläggning i Örnsro, söder om planområdet. Utanför industrispåret finns spår som går till uppställningsspår längre söderut. Hastigheten på industrispåret är 30 km/tim.

Konsekvenser

Fastigheter och rättigheter

Fastigheterna inom planområdet ägs av Örebro kommun samt Trafikverket och berörs enligt följande:

Nikolai 3:306 är en större fastighet och omfattar bland annat Östra Bangatan, Eugenparken och nuvarande stationshus och ägs av Örebro kommun. Trafikverket ska förvärva en mindre del där gångbron står.

Nikolai 3:36 utgör i huvudsak Svartå Bangata och den mark som används som parkering i nordost. Fastigheten tillförs mark från fastigheten Nikolai 3:237. Fastigheten tillförs all mark som idag tillhör fastigheterna Nikolai 3:43, 3:278 och 3:291.

Nikolai 3:289 och 3:306 ägs av Örebro kommun och berör i huvudsak Östra Bangatan. Fastigheterna tillförs mark från Nikolai 3:237 som i huvudsak utgörs av spårområdet.

Nikolai 3:346 omfattar marken för godsmagasinet och ägs av Örebro kommun.

Nikolai 3:43 ägs av Trafikverket och förs över till Örebro kommun och föreslås användas för skyfallshantering. Nikolai 3:278 och Nikolai 3:291 utgör mindre remsor och förs i sin helhet över till Nikolai 3:36.

Nikolai 3:237 ägs av Trafikverket. Örebro kommun föreslås arrendera ett område av fastigheten, mellan spårområdet/perrongen och Svartå Bangata.

Natur

Mark och vegetation

Planförslaget innebär att ungefär 3 400 m² av Eugénparken planläggs som kvartersmark för kontors- och hotelländamål. Dessutom planläggs ungefär 1 700 m² parkmark som i huvudsak används som parkeringsplats på den västra sidan av järnvägen med samma markanvändning.

Ett antal befintliga träd i Eugénparken mot Östra Bangatan behöver tas ned för att möjliggöra en breddning av gatan. Trädens värden har inventerats och de föreslås ersättas med placering längre in i parken och som gatuträd på annan plats i Östra Bangatans nya sektion. Träd som ligger på allmän plats eller på mark tillhörande kommunala bolag ska ersättas eller kompenseras för i enlighet med kommunens trädpolicy. Eftersom detaljplanen föreslår en större mängd nyplantering av träd och satsningar i Eugénparken har detaljplanen bedömts täcka tillräckliga kompensationsåtgärder för att ersätta värden för de träd som behöver tas ned.

Eugénparken kommer få ett nytt sammanhang vid framtida utveckling av området, och kommer att påverkas både negativt och positivt. Örebro kommun har en målsättning att byggnation i befintliga parker i största mån ska undvikas. De åtgärder

som görs i samband med denna detaljplans framtagande bedöms vara ett undantag utifrån ställningstaganden i översiktsplanen samt för att utveckla det kollektivtrafikhänsynsplanen i staden och genomföra säkerhets- och standardhöjande åtgärder. Det finns även en plan för hur värden ska kompenseras. Parkens biologiska och ekologiska värden består i första hand av den stora mängden träd. Krokus som har planterats under de senare åren är även ett tydligt och uppskattat inslag. Parken har dock flertalet brister utifrån sociala värden. Den är utsatt för buller från både bil- och tågtrafik och västra delen av parken upplevs av många som mörk och otrygg. Parken har dessutom få vistelsevärden. Det är många som passerar men få som stannar. En stor yta i parken används dessutom för cykelparkering.

Värden som går förlorade genom planförslaget

- Minskad parkyta mellan järnvägen och Östra Bangatan
- Träd behöver tas ner
- Delar av parken kommer att skuggas av nya byggnader

Värden som tillförs genom detaljplanen

- Förutsättningarna förbättras för befintliga träd och några kan flyttas
- Komplettering med nyplanterade träd
- Komplettering med nya blomstervärden och biologiska värden
- Ökade sociala värden:
 - Nya vistelsevärden som t.ex. bänkar och konst
 - Ny belysning
 - Förbättrade gångstråk
 - Bullerdämpning från både tåg och bilar

Träd som ingår i alléer omfattas av biotopskydd enligt förordning (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m. Dispens krävs för avverkning av biotopskyddade träd och ska hanteras under planprocessen.

Geotekniska förhållanden

Byggnader ska utföras i enlighet med slutsatser från den geotekniska utredningen. Grundläggning av större flervåningshus grundläggs på pålar slagna till fast botten eller berg. Mindre byggnader kan grundläggas ytligt på platta om vissa sättningar kan accepteras. Möjligen kan åtgärder för att minska sättningarnas storlek vidtas, t.ex. kompensationsgrundläggning. Utförande av källarvåning innebär en viss lastkompensation då last motsvarande jorden som grävs bort kan påföras utan ge en ökad last i leran.

Inom vissa delar av området är den lösa lerans mäktighet mycket liten, vilket kan innebära att ytlig grundläggning inte är uteslutet även för byggnader i flera våningar. Att lermäktigheten varierar kan dock även ge upphov till ojämna sättningar. Ytterligare bedömning av sättningar ska göras i senare skede då planerad byggnation är känd.

Denna information finns med som en förutsättning för platsen och regleras inte på plankartan.

Miljö

Miljöbedömning

Planen bedöms medföra BMP

Förslaget till detaljplan har bedömts medföra en betydande miljöpåverkan i den mening som avses i miljöbalken. En strategisk miljöbedömning har därför tagits fram under planprocessen.

Följande miljöaspekter har bedömts kunna påverkas betydande av ett genomförande av detaljplanen och har hanterats genom en strategisk miljöbedömning:

- Påverkan på riksintresse för kulturmiljövården, Centrala Örebro
- Kulturvården och stadsbildskaraktär

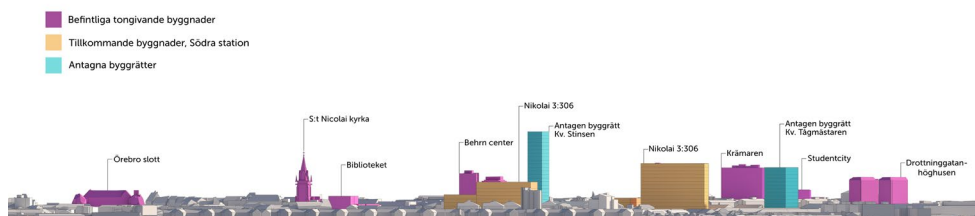
Beslut om betydande miljöpåverkan är taget på delegation för Bygg- och miljönämnden 2026-XX-XX. (Beslut tas inför granskningsutskick, senare under planprocessen.)

Miljökonsekvensbeskrivning

Miljökonsekvensbeskrivningen behandlar påverkan på kulturmiljön samt stads- och landskapsbilden i relation till kulturmiljön.

Planområdet ligger strax utanför riksintresset för kulturmiljövården Centrala Örebro. För detta riksintresse har även det reviderade, men inte beslutade, förslaget om utvidgning av riksintresset vägts in i miljöbedömningen. Planområdet ligger även i nära anslutning till riksintresset för kulturmiljövården Rosta. Detaljplanens föreslagna höjdskala har studerats i förhållande till dessa riksintressen och effekterna på siktlinjer och stadsbildskaraktär har utretts i ett större sammanhang.

Den föreslagna detaljplanens tillkommande volymer kommer att ha effekter på Örebros stadsbildskaraktär. En rad aspekter blir påverkade, däribland stadens siluett. Den nuvarande stadssiluetten presenterar en i huvudsak jämnhög bebyggelse med ett fåtal uppstickande signaturbyggnader som Örebro slott, S:t Nicolai kyrka, Behrn center och Krämarens. De tillkommande volymerna är markant högre än den något äldre bebyggelsen och medför, tillsammans med befintlig höghusbebyggelse och antagna detaljplaner, att stadens generella höjdskala ökar.



Bilden visar föreslagna byggrätter (gula) och befintliga högre byggnader (lila) samt högre byggnader som kan uppföras utifrån gällande detaljplaner runt planområdet (turkosa). Källa: Norconsult.

Obebyggd mark tas i anspråk genom den föreslagna detaljplanens nya volymer vilket

får konsekvenser på ett antal siktlinjer och vyer. En av de mer framträdande punkterna är via den infart i öster som bilburna anländer från E18 och E20 samt Södra infartsleden. Effekten blir en påtagligt ändrad entrévy som presenterar staden med en storskalig byggnad i fonden. Byggnaden kan komma att uppfattas som en ny signaturbyggnad eller ett landmärke för staden.

Påtaglig skada kan uppstå om:

- en åtgärd mer än obetydligt skadar något eller några av de värden som utgör grunden för riksintresset
- den negativa inverkan blir så stor att området i något avseende förlorar sitt värde som riksintresse

Planförslaget bedöms medföra måttligt negativa konsekvenser för kulturmiljön och stadsbilden, med lokalt större negativa konsekvenser i direkt anslutning till planområdet. För riksintresset Centrala Örebro bedöms konsekvenserna bli små till måttligt negativa och inte innebära påtaglig skada enligt miljöbalken. För riksintresset Rosta bedöms konsekvenserna bli små.

Måttlig negativ effekt uppstår när en föreslagen åtgärd medför att kulturmiljövärden fragmentiseras eller skadas. Värden går delvis förlorade så att helheten inte kan uppfattas och den historiska läsbarheten reduceras.

Under framtagandet av planförslaget har plankartan i viss mån bearbetats och rekommendationerna enligt ovan har integrerats i handlingarna. Volymer och byggnadshöjder har justerats så att det finns en tydlig och varierad skillnad mellan byggrätterna. Höjderna varierar mellan tre och 14 våningar. Detaljplanen säkerställer att det finns ett visst utrymme mellan byggnadskropparna för att minimera känslan av en lång sammanhängande vägg både mot Östra Bangatan och Svartå Bangata. Inom dessa ytor föreslås entréer placeras men där bör även finnas yta för cykelparkering och dagvattenhantering kopplat till byggrätterna.

För att säkerställa att tillkommande bebyggelse får ett attraktivt utseende har detaljplanen utformats med en bestämmelse som anger att *byggnader ska utföras med hög arkitektonisk kvalitet* (f₇). Detta innebär att frågor kopplade till gestaltning ska hanteras i samband med markanvisning och förstudieskede. Genom att Örebro kommun har rådgighet genom hela markanvisningsprocessen säkerställs vilka åtgärder som behöver vidtas för att övervaka och följa upp den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför.

Strandskydd

Planområdets nordvästra del omfattas av strandskydd kopplat till Svartåns vattenområde. För att kunna genomföra planförslaget föreslås strandskyddet upphävas genom en bestämmelse på plankartan (a₃) *Strandskyddet är upphävt*.

Kommunen får upphäva strandskydd för ett område som avses ingå i en detaljplan, om det finns så kallade särskilda skäl enligt 7 kap. 18 c § p 1–6 miljöbalken.

1. redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften,
2. genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen,

3. behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området,
4. behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området,
5. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området, eller
6. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett annat mycket angeläget intresse.

I denna detaljplan anses skäl enligt punkt 1, 2 och 4 ovan föreligga för att kunna upphäva strandskyddet.

Det är uppenbart att det inte finns något syfte med strandskydd inom området som berörs av strandskydd. Kvartersmarken inom planområdet utgörs av vägområde och parkeringsyta. Området har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften och har inte har någon funktion för livsvillkor för djur- eller växtliv och allmänhetens tillgång till strandområden försämras inte.

Området som berörs av strandskydd ligger väl avskilt från vattenområdet genom ett park- och vägområde. Fri passage finns i nuläget och det kommer inte att påverkas av planförslaget. Allmänheten har inte tillträde till spårområdet men genom detaljplanen kommer den yta som utgörs av parkeringsplats att tillgängliggöras och göras mer attraktiv. Genom detaljplanen kan både Örebro tätort och stationsområdet utvecklas vilket bedöms medföra långsiktiga fördelar för samhället. En tryggare passage under järnvägen kan skapas, platsen kan befolkas och utvecklas på ett attraktivt sätt. Även om det finnas andra platser att utveckla så bedöms andra lokaliseringar inte som möjliga att förtäta kopplat till de åtgärder som behöver göras för att öka tryggheten inom stationsområdet. Någon närmare eller ytterligare argumentation eller motivering berömds inte som motiverat.

Dagvatten

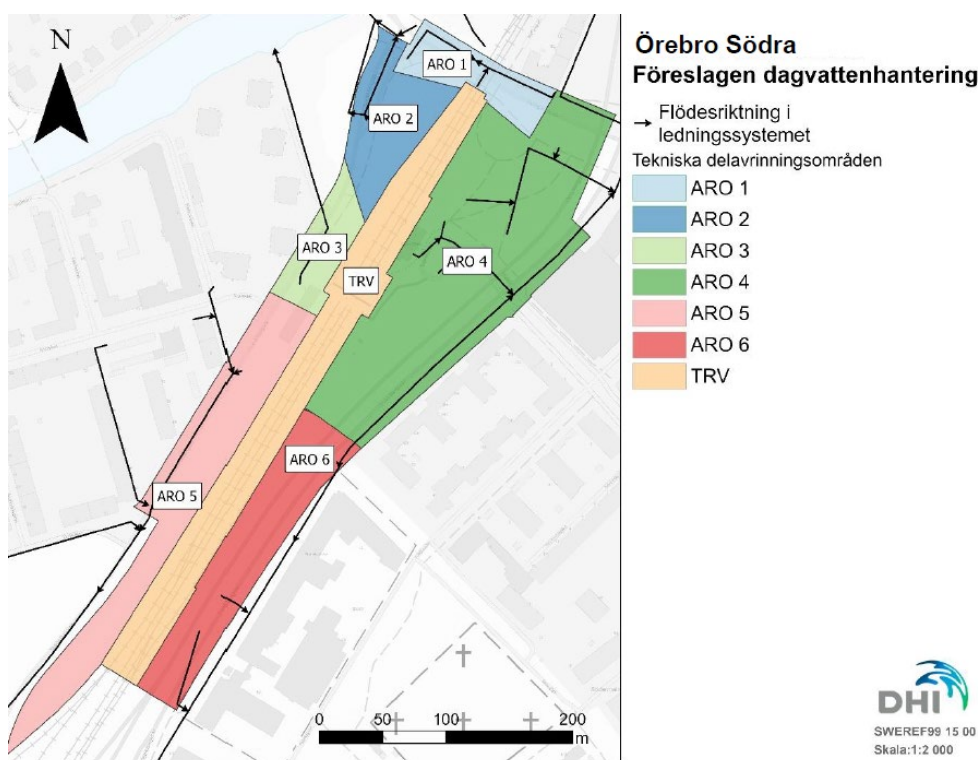
DHI har på uppdrag av Örebro kommun tagit fram en *dagvatten- och skyfallsutredning, 2026-02-11*, bilaga 2. Syftet med utredningen är att kartlägga hur dagvattenbelastningen och skyfallssituationen ser ut i dagsläget samt säkerställa att den inte förvärras vid genomförandet av detaljplanen. Dagvattenhanteringen som föreslås i utredningen är endast ett exempel på hur fördröjning och rening av dagvatten kan hanteras.

Planområdet klassas som ett centrumområde och dagvattenflöden och fördröjningsberäkningar har genomförts för återkomsttid 30 år med klimatfaktor 1,25. Utflödet från planområdet har begränsats till ett befintligt 10-årsregn. Inom planområdet beräknas det sammanlagda fördröjningsbehovet till ca 610 m³. Det finns generellt ett stort fördröjningsbehov i planen men volymfördelningen skiljer sig beroende på de tekniska delavrinningsområden som planområdet delats in i. Trafikverkets anläggning med närliggande infrastruktur har inte beaktats i utredningen. Dagvattenlösningar har inte heller föreslagits för avrinningsområdet som omfattar Hagatunneln då ingen ombyggnation inom det området planeras.

För att fördröja och rena dagvattnet från planområdet har ett flertal anläggningar föreslagits. BGG-system (avser blågröngrå system som är en integrerad lösning för dagvattenhantering, växtbäddar och hårdgjorda ytor) föreslås att anläggas i mittremsan av Östra Bangatan där öppet förstärkningslager i kombination med regnbäddar

föreslås. Underjordiska makadammagasin och regnbäddar föreslås omhänderta dagvatten från tak, torgytor och Svartå Bangata. I planområdets sydvästra del, vid Svartå Bangata, föreslås en torrdamm att anläggas för hantering av skyfall men i viss mån även omhänderta dagvatten från parkeringen. För att omhänderta dagvatten från parkeringen föreslås två alternativ, antingen via filterbrunn som därefter avleds till skyfallsytan för fördröjning och infiltration, eller via krossdike som anläggs intill parkeringen. Området för torrdammen regleras genom en bestämmelse som medger *översvämningssyta* (SKYDD₁)

Utlödet från planområdet ska begränsas till motsvarande 10-årsregn vid befintlig situation vilket således blir det styrande utflödet för att beräkna fördröjningsbehovet inom planområdet.



Bilden visar planområdets olika delavrinningsområden. Fördröjningsbehovet inom planområdet beräknas till ca 610 m³ i sin helhet där volymens fördelning skiljer sig stort i planen. Källa: DHI

Inom planområdet har ett antal avgränsningar utförts vid utformningen av dagvattenhanteringen:

- Det antas att Trafikverket ansvarar för att avvattna sin anläggning och att fördröjning och rening enligt Örebro kommuns dagvattenstrategi säkerställs. Delområde TRV har därav inte beaktats gällande föreslagen dagvattenhantering.
- Delområde ARO 1 som omfattar Hagatunneln planeras inte att byggas om med undantag för en mindre del av byggrätten intill Svartå Bangata. Fördröjningsbehovet för ARO 1 har därav inte beaktats. Fördröjningsbehovet från den delen av byggrätten adderas till

ARO 2 i stället.

- Inom delområde ARO 4 inbegrips Eugénplatsen med tillhörande gångbanor. Fördröjning för gångbanor och grönytor inom Eugénplatsen har ej beaktats. Likt som för ARO 1 planeras ingen ombyggnationer exploatering i denna del av parken och fördröjning och rening av dagvatten förutsätts att utföras likt befintliga förhållanden.
- Samma resonemang gäller för de grönytor som bevaras inom ARO 6 längs Östra Bangatan.

Inom planområdet har ett flertal dagvattenanläggningar föreslagits för att möjliggöra rening och fördröjning av dagvatten. Fördröjningsbehovet inom planområdet är stort men skiljer sig mellan de tekniska avrinningsområdena.

På plankartan föreslås följande volymer utifrån planområdets olika avrinningsområden:

Kvartersmark i anslutning till godsmagasinet regleras med en bestämmelse som anger *Dagvattenfördröjning med en total volym av minst 13 kubikmeter ska anordnas inom användningsområdet (b₁)*. Denna volym behöver dock justeras något eftersom ytan har utökats efter att dagvattenutredningen togs fram.

Kvartersmark i anslutning till byggrätten i anslutning till Svartå Bangatan regleras med en bestämmelse som anger *Dagvattenfördröjning med en total volym av minst 24 kubikmeter ska anordnas inom användningsområdet (b₂)*. Det möjliga mobilitetshuset förutsätts uppföras i samband med övrig bebyggelse inom denna yta och har därför ingen egen volym.

Kvartersmark i anslutning till kvartersmarken i anslutning till Östra Bangatan regleras med en bestämmelse som anger *Dagvattenfördröjning med en total volym av minst 35 kubikmeter ska anordnas inom användningsområdet (b₃)*.

Inom resterande del av planområdet och det som utgörs av allmän plats finns en generell bestämmelse som anger att *Dagvattenfördröjning med en total volym av minst 447 kubikmeter ska anordnas*. Även denna volym behöver justeras utifrån övriga justeringar av ytor enligt ovan och det kan bli aktuellt att studera volymfördelning mellan, torgytor, gator och det som planläggs som park.

I utredningen har i huvudsak tre typer av anläggningar föreslagits för att hantera dagvatten: underjordiskt makadammagasin/avsättningsmagasin, regnbäddar och BGG-system.

Förorenad mark

Enligt utförd översiktlig riskbedömning bedöms marken till stora delar vara lämplig för den planerade markanvändningen. Påvisade föroreningar bedöms inte vara av så omfattande eller av sådan komplicerad art att de utgör ett hinder för detaljplanen. Avseende uppmätta halter i grundvattnet bedöms det inte medföra risker för människors hälsa vid planerad markanvändning.

Hela planområdet bedöms i nuläget inte vara fullt ut lämpligt för planerad markanvändning. Enligt utredningen bedöms det dock möjligt att göra området lämpligt för planerad markanvändning. Undersökningar har påvisat halter av metaller och PAH överskridande MKM varför det i ett utförandeskede rekommenderas förtätad provtagning för avgränsning. På plankartan regleras detta genom en bestämmelse som anger att *startbesked inte får ges för väsentlig ändring av markens användning förrän markförorening har åtgärdats till en för ändamålet lämplig nivå (a₁)*.

Miljökvalitetsnormer

Luft

Eftersom planområdet ligger i centrala Örebro med närhet till ett antal större vägar i form av Östra Bangatan och Rudbecksgatan bedöms den främsta riskfaktorn gällande luftkvalitet vara utsläpp och biprodukter från vägtrafik. Mätningar av partikelhalter har tidigare utförts längs vid kvarteret Stinsen i direkt anslutning till planområdet och vid kvarteret Maskinisten längre österut längs Rudbecksgatan. Utifrån tidigare mätningar och planläggningar i anslutning till Östra Bangatan och Rudbecksgatan är bedömningen att riktvärden för MKN inte riskerar att överskridas som en följd av detaljplanens genomförande.

Vatten

Enligt EU:s ramdirektiv för vatten, även kallat vattendirektivet får inte verksamheter bidra till att vattnets kvalitet försämras eller riskera att MKN inte kan uppnås. Föroreningsmängden efter exploatering med rening i de föreslagna dagvattenanläggningarna har beräknats. I den framtagna dagvattenutredningen framgår att det finns ett behov av rening av dagvattnet. Föroreningsmängden till recipienten bedöms öka för samtliga parametrar med undantag för suspenderat materia efter exploateringen jämfört med befintlig situation.

Resultatet av analysen indikerar att nästintill samtliga utvärderade parametrar minskar när reningsåtgärder inkluderas. Undantag gäller för kväve, där beräkningarna visar en ökad belastning mot recipienten, vilket ur recipientperspektiv inte är fördelaktigt med hänsyn till övergödningsproblematiken. Skyfallsytan är inte inlagd i beräkningarna som en reningsanläggning vilket medför att viss ytterligare reduktion av kväve kan antas. Kväve är ett ämne som kan renas genom infiltration. Genom att anlägga en torrdamm med infiltrationsmöjlighet, vilket bedöms möjligt utifrån jordartskartan där fyllning förekommer i planområdets sydvästra infiltrationsmöjlighet, kan naturlig rening av kväve uppnås. Detta antas skapa förutsättningar för att tillräcklig rening av dagvattnet kan säkerställas inom planområdet.

I dagsläget saknas omfattande rening av dagvatten inom planområdet. Exploateringen medför en viss ökad belastning men genom föreslagna åtgärder bedöms den totala föroreningsmängden minska, vilket ger en övergripande positiv effekt för recipienten.

Hälsa och säkerhet

Risk för olyckor

Eftersom järnvägen går rakt genom planområdet behöver riskerna från

järnvägstrafiken hanteras. Med anledning av detta har Brandskyddslaget fått i uppdrag av Örebro kommun att göra en riskutredning för den tänkta exploateringen. *Risikanalys Örebro Södra, 2026-04-22, bilaga 3.* I utredningen har riskbilden för det aktuella området med hänsyn till befintlig järnväg samt med hänsyn till en framtida utbyggnad av spårområdet studerats. En kvalitativ uppskattning av sannolikhet och konsekvens för olika scenario har gjorts i syfte att fastställa vilka tänkta utfall som bedöms kunna medföra skadliga konsekvenser för människor i området och som därför behöver beaktas vid fortsatt planering.

Scenarier som bedömts kunna påverka det aktuella området utgörs av urspårning, tågbrand samt olyckor med inblandning av farligt gods. En fördjupad analys av dessa scenarier har gjorts. Denna omfattar beräkning av risknivån i form av individrisk (den risk som en enskild person utsätts för genom att vistas i närheten av en riskkälla) och samhällsrisk (den risk som riskkällan utgör mot hela den kringliggande omgivningen). Den fördjupade analysen har genomförts med hänsyn tagen till den prognostiserade trafiksituationen år 2045 där hänsyn tas till pågående säkerhetshöjande åtgärder samt planerad utbyggnad av järnvägen. Risknivån har även beräknats för nollalternativet, det vill säga ett framtida scenario som innebär att den aktuella detaljplanen inte realiserar.

Resultatet av riskanalysen har värderats utifrån Länsstyrelsens riktlinjer gällande riskhänsyn vid ny bebyggelse. Analysen visar att individrisken är oacceptabel närmast spåret, dvs inom 10 meter, vilket beror på olyckor som leder till urspårning och tågbrand. Inom detta avstånd planeras endast ytor kopplade till stationsfunktionen, kommunikationsstråk och andra liknande funktioner som inte innebär att människor vistas där stadigvarande. Minsta avstånd till befintlig byggrätt är 17,5 meter och till nya byggrätter är det 25 meter från nuvarande spår. Individrisken ligger på acceptabel nivå på avstånd över 22 meter från järnvägen.

Samhällsrisken är inte oacceptabel i någon del, men ligger på sådan nivå att åtgärder ska vidtas om det bedöms rimligt. De olycksrisker som till störst del bidrar till att höja samhällsrisknivån är olycka som leder till tågbrand och olycka med brännbar gas eller brandfarlig vätska. Det är således framförallt dessa scenarier som behöver hanteras för att risknivån inom området ska kunna sänkas.

Med syfte att hantera identifierade risker och sänka risknivån inom området har ett antal riskreducerande åtgärder studerats. Åtgärderna syftar till att minska persontätheten inom områdena närmast järnvägen samt öka skyddet av människor som vistas inomhus genom skydd mot brand och gasmolnsexplosion. De åtgärder som har ansetts vara rimliga och nödvändiga att genomföra redovisas nedan och är uppdelade på åtgärder utomhus och åtgärder inomhus. Bedömningen är att föreslagna åtgärder ger en tillräcklig riskreducerande effekt med hänsyn till studerade risker.

Föreslagna riskreducerande åtgärder utomhus

- Områden inom 25 meter från närmaste spårmitt ska utföras så att de inte uppmuntrar stadigvarande vistelse.

Detta kan t.ex. vara plattformar, väntytter, busstation, gatuområden, gång- och cykelvägar, markparkering, ytor med plantering eller liknande funktioner där tillfällig vistelse är acceptabel användning. På plankartan regleras detta som allmän plats,

stadionområde (TORG₁) och park (PARK) men även genom (SKYDD₂), (GATA) och (P-PLATS). Någon ytterligare restriktion kring nyttjande av dessa ytor har inte införts som bestämmelse på plankartan.

- Där risk föreligger för att fordon ska hamna inom spårområdet ska avåkningsskydd uppföras.

Detta kan t.ex. vara stödmur, trappor, avåkningsräcke eller annan barriär som hindrar ett fordon att lämna gatumark och hamna inom spårområdet. Barriären ska vara utförd på ett sådant sätt att den hindrar ett möjligt fordon som en t.ex. lastbil att i rimlig hastighet (t.ex. 30 km/tim) som kör in i barriären i en utifrån geometrin på platsen möjlig vinkel. Detta regleras inte med någon bestämmelse men i det gestaltningsförslag som är framtaget föreslås t.ex. att perrong ligger något upphöjd och nås via trappor eller ramper och avgränsas genom pollare och planeringar.

- Där risk för att spårspring förekommer ska icke klättringsbart staket finnas längs spårområdet, perronger undantagna.

Detta kan t.ex. vara staket med tät struktur med piggar på toppen. Detaljplanen har en bestämmelse som anger att staket ska finnas längs järnvägen. Staketets utformning regleras dock inte genom detaljplanen.

- Byggnad med stadigvarande vistelse som ligger inom 25 meter och parkeringsgarage inom 15 meter från närmaste spårmitt, utifrån framtida ny spårmitt enligt UA2, och där perrong eller annan barriär saknas ska skyddas från att allvarligt skadas om ett tåg spårar ur och kör in i byggnaden.

Skyddet kan placeras antingen mellan spår och byggnad i form av en barriär i tillräckligt robust utförande. Barriären ska utformas så att den inte innebär ökad risk för att resenärer i det urspårade tåget skadas. Skyddet kan även införas i den aktuella byggnaden genom att förstärka bottenvåningar och stommar inom det aktuella avståndet. Nya byggrätter har därför utformats med en bestämmelse som anger följande: *Startbesked får inte ges för ändrad markanvändning förrän antingen urspårningsskydd för spår på angränsande järnvägsområde upprättats eller genom att gavlar och fasad på tillkommande bebyggelse närmast spårområde uppförs med en påkörningsskyddad konstruktion till en höjd av minst 4,7 meter (a2).*

Föreslagna riskreducerande åtgärder inomhus

Åtgärderna gäller inom kvartersmark med följande användning och med hänsyn tagen till framtida ny spårmitt enligt UA2:

Kontor (K) inom 30 meter från närmaste spårmitt.
Hotell (O) inom 50 meter från närmaste spårmitt.
Centrum (C) inom 50 meter från närmaste spårmitt.
Parkeringsgarage (P) inom 30 meter från spårmitt.

- Samtliga ytor där människor vistas stadigvarande ska ha tillgång till en utrymningsväg som mynnar bort från järnvägen.

Detta regleras med en bestämmelse som anger att *Samtliga ytor där människor vistas*

stadigvarande ska ha tillgång till en utrymningsväg som mynnar bort från järnvägen (f₄). Bestämmelsen finns på samtliga byggrätter inom planområdet.

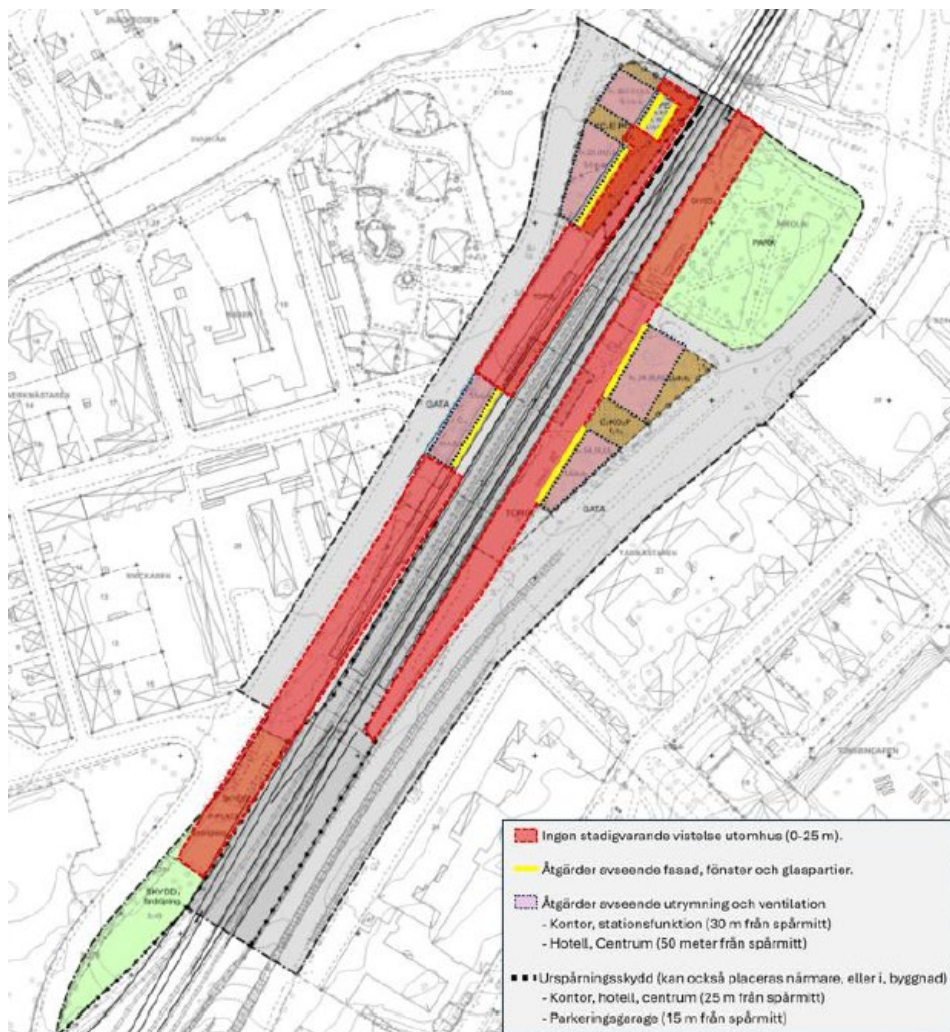
- Fasader som vetter direkt mot järnvägen, inklusive fönster och glaspartier i dessa fasader, ska utföras så att en vidare brandspridning förhindras vid olycka på järnvägen.

Åtgärden uppfylls om fasader som exponeras mot järnvägen inom de avstånd som anges ovan för olika typer av markanvändning utförs i obrännbart material samt isolering alternativt med konstruktion som motsvarar lägst brandteknisk klass EI 30. Fönster och glaspartier kan utföras i brandteknisk klass EW 30 eller EI 30 samt bör även utföras med härdat och/eller laminerat glas för att vara intakta även vid en gasmolnsexplosion. Åtgärden regleras genom en bestämmelse som anger att *Fasad mot järnvägsspår på första radens bebyggelse från farligt godsled ska utföras med obrännbart material. Entréer ska vändas bort från järnvägen. Sekundära entréer mot järnvägen tillåts dock för resandefunktioner samt för byggnadens servicefunktioner. (f₆).*

- Gaser ska hindras att läcka in i byggnader vid olycka på järnvägen.

Detta gäller inte parkeringsgarage men regleras på plankartan genom bestämmelsen *Luftintag för ventilation ska placeras skyddade på tak eller fasad som är vänd bort från järnvägsområdet (f₅).*

Förutsatt att redovisade åtgärder genomförs är bedömningen att risknivån inom området kan accepteras och att människor inte utsätts för oacceptabla risker. Planförslagets påverkan på järnvägen bedöms vara liten och kan accepteras utan vidare åtgärder.



Bilden visar ungefärliga områden där de åtgärder som redovisas i listan ovan rekommenderas. Källa: Brandskyddslaget

Översvämning

Planområdet ligger inom område för BHF och föreslår användning för en viktig samhällsfunktion i form av järnvägsstation men även för transformatorstationer kopplat till både järnväg och tillkommande byggrätter. Den kommunala översiktsplanen anger att viktiga samhällsfunktioner endast ska placeras inom områden med risk för översvämning om de innebär en komplettering eller en expansion av redan befintliga strukturer. Eftersom detaljplanen föreslår en utveckling av en redan befintlig järnvägsstation och placeringsmöjligheterna för stationen och föreslagna bebyggelse begränsas av järnvägens placering anses planförslaget vara förenlig med översiktsplanens ställningstaganden om översvämningsrisk.

Enligt den av DHI genomförda skyfallsanalysen bedöms planområdet utsatt för stora översvämningar under ett klimatanpassat 100-årsregn. Tre större översvämningar har identifierats, dels i Hagatunneln, lågpunkt intill Svartå Bangata och Östra Bangatan. För att hantera skyfall föreslås en torrdamm att anläggas intill Svartå Bangata. För Östra Bangatan föreslås en ombyggnation för att sprida ut översvämningen och på så

sätt minska vattendjupet på vägen. Enligt genomförd analys kan en damm vid Svartå Bangata säkerställa framkomligheten på vägen medan för Östra Bangatan ses en risk för en marginell ökad vattennivå vid skyfall för närliggande område med föreslagen utformning. Potential ses dock i konceptet för hantering av skyfall på Östra Bangatan och bedöms kunna hantera översvämningen men det bör tas fram en mer detaljerad höjdsättning av gatan i samråd med vägprojektörer i samband med genomförandet av detaljplanen.

Beräknat högsta flöde, BHF

Planområdet omfattar en befintlig och viktig samhällsfunktion i form av järnvägsstation och järnvägsanläggning, vilken även utgör ett riksintresse. Det är därför av stor vikt att skydda området mot översvämning vid höga flöden. Om det hade varit möjligt att höjdsätta marken eller strategiskt placera byggnader och barriärer för att minska risken för översvämning, hade detta kunnat utgöra en lösning. I det aktuella planområdet bedöms dock utbredningen av översvämningen vid BHF vara så omfattande att höjdsättning eller liknande åtgärder inte är tillräckliga eller praktiskt genomförbara. Den sammanvägda sannolikheten för att beräknat högsta flöde inträffar under en 100-årsperiod bedöms vara cirka 1 %, och för en 200-årsperiod cirka 2 %. Mot denna bakgrund bedöms risken vara låg för området att översvämmas från vattendraget och BHF anses vara ett extremt scenario. Enligt den framtagna dagvattenutredningen bör riskhanteringen utgå från mer sannolika scenarier och kompletteras med beredskapsåtgärder för BHF.

Inom kvartersmarken har detaljplanen dock en bestämmelse som anger att *transformatorstationer ska utföras så att naturligt översvämmade vatten upp till +30 meter över nollplanet inte skadar dess funktion*. I jämförelse med övriga byggrätter bedöms det som möjligt att skydda transformatorstationer mot översvämning vid höga flöden.

Skyfall

En skyfallskartering av den framtida situationen utan åtgärder har genomförts med syfte att analysera effekterna på det maximala vattendjupet och flödet då byggrätterna inkluderats i planen. En förutsättning för att hantera skyfallet är att vatten inte leds ned mot den planerade gång- och cykelpassagen. Närliggande mark och eventuella barriärer behöver därför höjdsättas i samband med genomförandet.

Resultatet av beräkningarna i dagvattenutredningen visar att det vid framtida situation uppstår liknande översvämningsutbredningar och djup i stora delar av planområdet som dagsläget. Största skillnaden ses vid lågpunkten vid Svartå Bangata där översvämningsdjupet generellt minskat men utbredningen av översvämningen har ökat. Utbredningen av översvämningen medför att vattendjupet på Svartå Bangata ökar och uppgår till maximalt 0,4 meter.

Enligt genomförd skyfallsanalys samlas en större mängd vatten i den befintliga lågpunkten som ligger mellan Svartå Bangata och järnvägsspåret. Vid befintlig situation samlas ca 2500 m³ och vid ett framtida scenario utan åtgärder visar resultatet att volymen som tidigare samlades i lågpunkten bräddas och ställer sig på vägen. Höjdsättningen av området blir därav en viktig faktor för att inte försämma jämfört med dagens situation och för att inte riskera att leda vattnet mot gång- och cykelpassagen. I utredningen har två åtgärdsförslag studerats:

Alternativ 1: Torrdamm

En torrdamm anläggs i lågpunktens södra spets. Syftet med dammen är att skapa en yta för vattnet att stå under ett skyfall. Om det blir nödvändigt kan även parkeringen att översvämmas men med ett maximalt vattendjup på 0,2 meter. Parkeringens nivå antas till + 27,75 meter. Skyfallsytans huvudsakliga syfte är att fungera som en översvämningsyta och inte att omhänderta dagvatten.

Dammens utformning är beroende på befintliga ledningar i området, järnvägens utbredning och grundvattennivåer. Då grundvattennivån i det aktuella området inte fastställt men antas vara något högre än den närmast uppmätta grundvattennivån i parkområdet intill Östra Bangatan antas grundvattennivån i lågpunkten motsvara medelvattennivå i Svartån (+26,6 meter). Dammens botten antas därav till +27,0 meter för att säkerställa en marginal till grundvattnet. Släntlutning i dammen antas till 1:6. Lågpunkten har dock i vissa sektioner en brantare släntlutning än 1:6 idag och i dessa delar har ingen extra hänsyn tagits utan det antas möjligt att bevara dess utformning. Längst Svartå Bangata finns det befintliga ledningar. Förslaget är utformat med hänsyn till skyddsavstånd för ledningarna där det inte är lämpligt att genomföra någon större sänkning av marken.

För Svartå Bangata har torrdammen en positiv effekt genom att omfördela stora volymer från lågpunkten, vilket minskar risken för översvämnning på vägen. Dock kvarstår en vattenansamling vid rampen till gång- och cykelpassagen, vilket indikerar behov av kompletterande åtgärder, exempelvis ett avledande stråk. En osäkerhet är antagandet om grundvattennivån, vilket kan påverka dammens funktion och konstruktion. Detta bör verifieras genom uppdaterade mätningar.

Inför granskning av detaljplanen ska en geoteknisk utredning tas fram. Det behöver klarläggas vilka åtgärder som behöver vitas för att kunna genomföra torrdammen så att den inte påverkar järnvägsområdet eller andra anläggningar som finns i anslutning till planområdet.

Alternativ 2: Skyfallsled

Anlägga en skyfallsled på Svartå Bangata med syfte att minska det inkommande flödet från området väster om planen studerats. En stor del av det vatten som ansamlas i lågpunkten kommer enligt resultatet från närliggande områden.

Detta innebär att ett ytligt stråk utanför planområdet anläggs längst Svartå Bangatas västra sida och därefter ansluts till en kulvert som leder vattnet mot Svartån. Att bygga ett ytligt stråk längst Svartå Bangata är komplicerat och ett ytligt skyfallsstråk bedöms inte vara den mest lämpade lösningen för att hantera skyfall.

Östra Bangatan är idag en översvämningsdrabbad väg och en större lågpunkt hindrar vägen från att vara framkomlig under ett 100-årsregn. Enligt modellresultaten bedöms inte exploateringen av området vara en bidragande faktor till problemet utan översvämningsproblematiken ses även i befintlig situation.

Östra Bangatan är en viktig väg i Örebro och utgör en primär väg för uttryckande fordon (brandkår, ambulans och polis) och för specialtransporter. Vägen fungerar även som omledningsväg till motorvägen och klassas därför som en del av europanätet. Framkomligheten på Östra Bangatan är därför av stor betydelse.

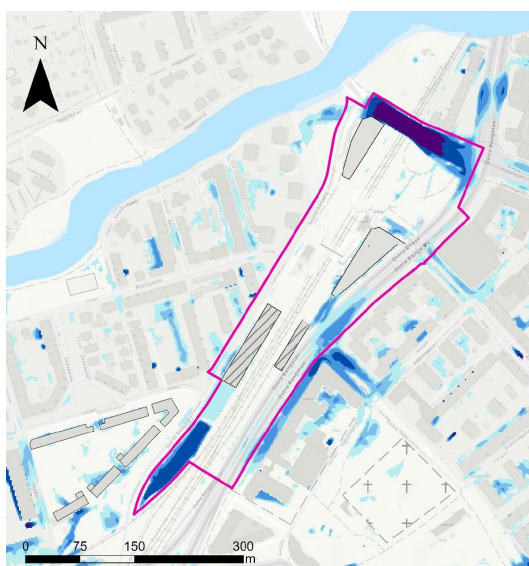
För att förbättra skyfallshanteirng längs Östra Bangatan föreslås följande åtgärder i dagvattenutredningen:

Båda körbanorna justeras och den norra vägbanan höjs med syfte att minska det maximalt vattendjup av 20 cm. Genom att höja den norra körbanan reduceras vattendjupet till en nivå som möjliggör passage för utryckningsfordon, vilket är en kritisk funktion för vägens roll som primär transportled. Det kommer dock medföra att mer vatten riskerar att bli stående på den södra vägbanan vilken därav inte kommer vara farbar.

Ny höjdsättning av Östra Bangatan ger en förbättring av framkomligheten på vägen.

Sammanfattningsvis bedöms åtgärderna vara tekniskt genomförbara och ge en förbättrad funktion av framkomligheten. Rekommendationen är att konceptet utvecklas vidare i projekteringsskedet, med särskilt fokus på höjdsättning, kompletterande avledningsstråk och kontroll av grundvattenförhållanden.

Hagatunneln är enligt skyfallsmodelleringen en mycket översvämningsdrabbad del av som ligger i direkt anslutning till planområdet. I utredningen har en förutsättning varit att inte öka vattendjupet i tunneln. Inget fokus har lagts på att minska djupet och tunneln har därav inte beaktats mer omfattande i utredningen.



Bilden visar maximalt vattendjup vid klimatanpassat 100-årsregn med föreslagen höjdsättning på Östra Bangatan och torrdamm intill Svartå Bangata. Källa DHI

Kulturmiljö

Se ovan under rubriken *Miljö*.

Sociala faktorer

Parker, gröna stråk och vattennära miljöer skapar platser för social interaktion och gemenskap. Kopplingar till Eugenparken, å-stråket och vidare mot parkstrukturen utmed Södra allén samt parker och rekreationsområden i södra Örebro stärks med

kopplingarna för fotgängare och cyklister genom området.

Närheten till grönområden förbättrar fysisk och mental hälsa genom möjligheter till rörelse, återhämtning och naturkontakt. Eugenparken får en förstärkt roll som kvarterspark och å-stråkets koppling till planområdet utvecklas när den nya gång- och cykelpassagen ger möjlighet att passera i öst-västlig riktning. Det ökar närheten och fler ges tillgång till befintliga stadskvaliteter.

Nya kvaliteter tillkommer för upplevelse och tryggheten i området bedöms öka genom förslaget till detaljplan och den föreslagna gång- och cykelpassagen. Den sociala kontrollen kommer avsevärt förbättras genom att fler människor kommer röra sig i området under en större del av dygnet. Det är besökare, resenärer, de som har sin arbetsplats i byggnaderna och de som tar sig fram till fots eller med cykel. Vegetationsval och utformning ska bidra till större variationer i estetiskt uttryck, årstidsupplevelser och sinnesintryck. Sammantaget bedöms förslaget till detaljplan avsevärt förbättra de sociala faktorerna i området.

Riksintressen

Kulturmiljövård

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB), bilaga 1 har tagits fram för att utreda vilka konsekvenser planförslaget medför på riksintresseområden för kulturmiljövård och andra höga kulturvärden i närområdet. I MKB:n görs bedömningen att ett genomförande av detaljplanen sammantaget kan medföra måttligt negativa konsekvenser för kulturmiljön och stadsbilden, med lokalt större negativa konsekvenser i direkt anslutning till planområdet. För riksintresset Centrala Örebro bedöms konsekvenserna bli små till måttligt negativa och inte innebära påtaglig skada enligt miljöbalken. För riksintresset Rosta bedöms konsekvenserna bli små.

Järnväg

Den planerade markanvändning innebär att obebyggda områden nära järnvägen bebyggs vilket kan medföra påverkan på järnvägen i form av driftstörningar eller påverkan på själva anläggningen. I utformningen av planförslaget har höjd tagits för att möjliggöra en framtida utökning av järnvägsområdet enligt Trafikverkets funktionsutredning från 2019. Enligt den framtagna riskutredningen bedöms planförslagets påverkan på järnvägen vara begränsad. Det kan dock föreligga behov av barriärer för att förhindra fordon att hamna inom spårområdet samt för att förhindra spårspring. Räddningstjänstens insatsmöjlighet bedöms utifrån den övergripande genomgång som gjorts inte försämrats i någon betydande utsträckning i och med planförslaget.

Av riskutredningen framgår att följande kan medföra en möjliga påverkan:

- Brand i byggnad nära spår kan påverka spårplanläggningen eller driften av tågtrafiken.

En brand i byggnad nära spår kan påverka själva järnvägsanläggningen eller driften av anläggningen genom att trafiken måste stoppas. Minsta avstånd mellan nya byggrätter och spår är enligt UA 1, 25 meter. Godsmagasinet ligger cirka 15 meter från närmaste spår. Med hänsyn till avståndet till planerade byggrätter och godsmagasinet är

bedömningen att avståndet är så stort att varken brandspridning eller nedfallande delar kommer att påverka järnvägsanläggningen. Detta gäller även med hänsyn till UA2.

- Föremål kastas eller blåser ner på spår från byggnader nära spår.

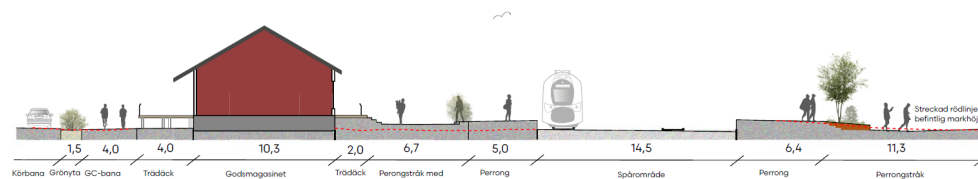
Föremål inom spårområdet kan skada själva spåranläggningen men även personer på perronger eller på tåg. Tyngre föremål kan också orsaka att tåg spårar ur. För att människor ska kunna kasta större eller tyngre objekt mot spårområdet från de planerade byggnaderna behöver det finnas balkonger eller fönster inom ett ganska kort avstånd. Bedömningen är att avståndet är så stort att föremål som kastas från byggnaderna inte kommer att hamna inom spårområdet vilket gäller både UA1 och UA2.

- Ökad risk för resenärer genom att konstruktioner placeras spårnära.

Spårnära konstruktioner kan utgöra en risk om ett urspårat tåg kör in i konstruktionen genom att skadan på tåget kan bli större än om konstruktionen inte finns på platsen. Kollision med ett icke eftergivligt objekt kan leda till ökad skada på tåget och resenärer samt personal i tågen. Ett urspårat tåg hamnar sällan längre från spårområdet än cirka 25 meter. Med hänsyn till aktuella avstånd samt hastigheten på spåret men även vinkeln mellan spår och föreslagen bebyggelse, bedöms risken för skada på resenärer vara liten. Längs stora delar av planområdet finns det även perronger mellan spår och omgivande markområden. Dessa kommer att medföra att ett urspårat tåg hålls kvar inom spårområdet.

- Trafik inom planområdet kommer i konflikt med tågtrafiken.

Inom planområdet planeras infrastruktur och angöring för resenärer till fots, med cykel, med bil, taxi och buss. Det är viktigt att utföra området så att fordon inte av misstag eller i händelse av olycka kan hamna inom spårområdet. Det innebär att det kan behöva uppföras barriärer för att förhindra detta. I huvudsak hanteras detta genom bestämmelse om staket längs de ytor där det ej kommer finnas plattform och genom nivåskillnader mot plattformen med hjälp av gröna öar och trappor. Körytor kommer utformas lägre än plattform och där det planeras för ramper placeras pollare vid behov för att förhindra att fordon av misstag hamnar på perrongen.



Sektion vid godsmagasinet som visar nivåskillnader mellan stations- och spårområde. Källa: Tengbom.

- Obehörigt spårbeträdande samt suicid.

I och med att planförslaget innebär att antalet personrörelser nära järnvägsspåren ökar finns också en ökad risk för att personer olovligen kommer vistas inom spårområdet. Närheten till station ökar generellt risken för olovligt spårbeträdande. Trafikverket vidtar enligt tidigare åtgärder som ska minska risken för personpåkörning, bland annat

genom att ta bort mittenplattformen och övergången i plan med spåren samt uppföra ej klättringsbara spärrstaket mellan spåren. Åtgärderna innebär att risken för spårspring minimeras. Planerad exploatering bedöms inte innebära någon direkt ökad sannolikhet för suicid jämfört med nuläget, däremot bedöms sannolikheten för personpåkörning öka något i och med ett ökat personantal inom spårets närområde.

- Räddningstjänstens insatsmöjlighet försvåras till följd av planerad markanvändning.

Med nuvarande utförande kan räddningstjänsten nå spårområdet vid Örebro Södra via parkeringsytor på den västra sidan samt parkering och hårdgjord yta i anslutning till stationshuset öster om spåret. Planförslaget innebär en ändrad infrastruktur samt mer bebyggelse i anslutning till järnvägen men också hårdgjorda ytor som kan göras körbara. Behovet av åtgärder bedöms i riskutredningen som begränsat. Dialog kring lämpliga åtgärder bör föras med räddningstjänsten i frågan.

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

Ekologiskt känsliga områden

Träd som ligger på allmän plats eller på mark tillhörande kommunala bolag ska, om de avverkas, ersättas eller kompenseras för i enlighet med kommunens trädpolicy.

För att möjliggöra byggnation i anslutning till den plats där nuvarande stationshus finns behöver flertalet träd avverkas. Träd som ingår i alléer omfattas av biotopskydd enligt förordning (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m. Ansökan om dispens för att ta ner en allé kommer lämnas in till Länsstyrelsen i enlighet med 7 kapitlet 11 § miljöbalken.

Örebro kommun arbetar aktivt med att i möjligaste mån bevara träd och plantera fler träd på allmänna platser. Detta är en ambition även inom stationsområdet. Träd som kan växa sig stora planteras i så stor utsträckning som möjligt. Närheten till spårområdet begränsar lokalt möjligheten att plantera stora träd. Vid de lägen där det finns begränsningar föreslås lägre buskträd och annan låg växtlighet planteras.

Grönska föreslås bli ett tydligt inslag vid planområdets alla ytor. Ambitionen är att totalt sett öka de biologiska och ekologiska värdena. Ekosystemtjänster blir väsentliga att utveckla. Fler kommer att vistas här, fler kommer att vilja passera och uppleva platsen jämfört med tidigare.

Föreslagna kompensationsåtgärder

Inom Eugénparken föreslås kvalitetshöjande åtgärder och förutsättningarna kan förbättras för befintliga träd och några kan flyttas för att bevaras men även för att förbättra deras förutsättningar. Parken föreslås även att kompletteras med nyplanterade träd och med nya blomstervärden. Dessutom kan de sociala värdena höjas genom fler och nya bänkar. Belysningen förbättras liksom förbättrade gångstråk och bullerdämpande åtgärder från både tåg och bilar genom lägre skärmar och vallar.

Gröna värden skapas dessutom inom stationsområdet och i anslutning till den nya gång- och cykelpassagen. Grönskan föreslås få en betydande roll, så att torg och stråk

upplevs som en ny version av ”stationspark”. Ett gestaltningsprogram med övergripande förslag finns framtaget som ska fungera som underlag i det fortsatta arbetet med området, se bilaga 5.

Kompensationsåtgärder föreslås även utanför planområdet vid Södra allén som kan förbättra de gröna värdena i närområdet.

Östra Bangatan och Svartå Bangata utvecklas till stadsgator och anpassas utifrån nya rörelsemönster och framtida klimatförutsättningar med regnbäddar och nyplantering av träd. De träd som kan vara kvar ska behållas och nya träd planteras där det är genomförbart. Grönska planeras vid refuger och sidoområden.

Kvalitetshöjande åtgärder föreslås i Väståparken och den mindre parkytan mellan planområdet och Svartån. Förutom förbättrade biologiska och ekologiska insatser i parkerna föreslås höjning av vistelsevärden och kvalitetshöjande sociala insatser i parkerna.

Medverkande tjänstepersoner

Utöver undertecknad har även Jenny Källmén deltagit som projektledare för stationens omvandling. Bo Davidsson har medverkat i genomförandefrågor och Oscar Levin samt Christopher Öhlund deltagit i trafikfrågor. Kicki Söderback har medverkat som sakkunnig i kulturmiljöfrågor. Tina Andersson har medverkat i frågor som rör torg och parkmiljö. Karl-Johan Gustafsson har medverkat i frågor som rör godsmagasinet.

Hanna Bäckgren
Enhetschef Detaljplaneenheten

Philip Cedergren
Planarkitekt