



ÖREBRO

Planbeskrivning

2014-03-28

Antagande

Bn 1052/2011



Detaljplan för
Olaus Petri 3:234, 3:239, 3:119 mfl
(Postterminalen)
Örebro kommun

Samråd tid: 2012-06-04 - 2012-08-27

Granskning: 2013-04-10 – 2013-05-08

Handläggare: Ulf Nykvist tel. 019-21 14 08

E post: ulf.nykvist@orebro.se

Stadsbyggnad, Örebro kommun

Box 33400
701 35 Örebro

Stadsbyggnadshus I
Åbylundsgatan 8 A

019-21 10 00 kundtjänst
019-21 15 63 fax

stadsbyggnad@orebro.se
www.orebro.se

VAD ÄR EN DETALJPLAN?

Genom detaljplaner regleras markens användning och bebyggelsens utformning. Detaljplaner, som ser ut som en slags karta, innehåller juridiskt bindande bestämmelser för var man får bygga, vad byggnader och markområden skall användas till, byggnadshöjder, byggnaders utformning med mera. Byggrätten i detaljplanen anger den maximala grad av bebyggelse som tillåts på en plats. Örebro består av ett lapptäcke av detaljplaner som reglerar vad som får byggas var.

Mer information om hur detaljplanen arbetas fram finns under:

<http://www.orebro.se/1316.html>

I arbetet med denna plan har vi nu kommit till:

					↓		
Initiativ	Plan-program	Plan-arbete	Samråd	Granskning	An-tagande	Över-klagande	Laga kraft

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Syfte, läge	3
Tidigare ställningstaganden	4
Förutsättningar	6
Förändringar	9
Miljökonsekvenser	15
Genomförande	21
Illustration LOLA arkitekter o landskap	25
Plankarta	28
Planbestämmelser	29
Fastighetsförteckning	30
bilaga, Trädinventering	
bilaga, Solstudier	
bilaga, Trafikplanering, Stadsbyggnad	
bilaga, Parkeringsutredning	
bilaga, Riskutredning, ÅF	
bilaga, Markundersökning, Geosigma	
bilaga, Trafikbuller, ÅF	
Bilaga, Markundersökning, Structor	

ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER

Den 2 maj 2011 började en ny plan- och bygglag (2010:900) att gälla. Enligt de övergångsbestämmelser som finns i lagen ska planärenden som påbörjades innan detta datum göras efter det regelverk som finns i plan- och bygglagen (1987:10).

Arbetet med denna detaljplan påbörjades efter den 2 maj 2011 och görs enligt de bestämmelser som finns i plan- och bygglagen (2010:900).

PLANBESKRIVNING

Detaljplan för
Olaus Petri 3:234, 3:239, 3:119 mfl
(Postterminalen)
Örebro kommun
Stadsbyggnad Örebro
Den 28 mars 2014

HANDLINGAR

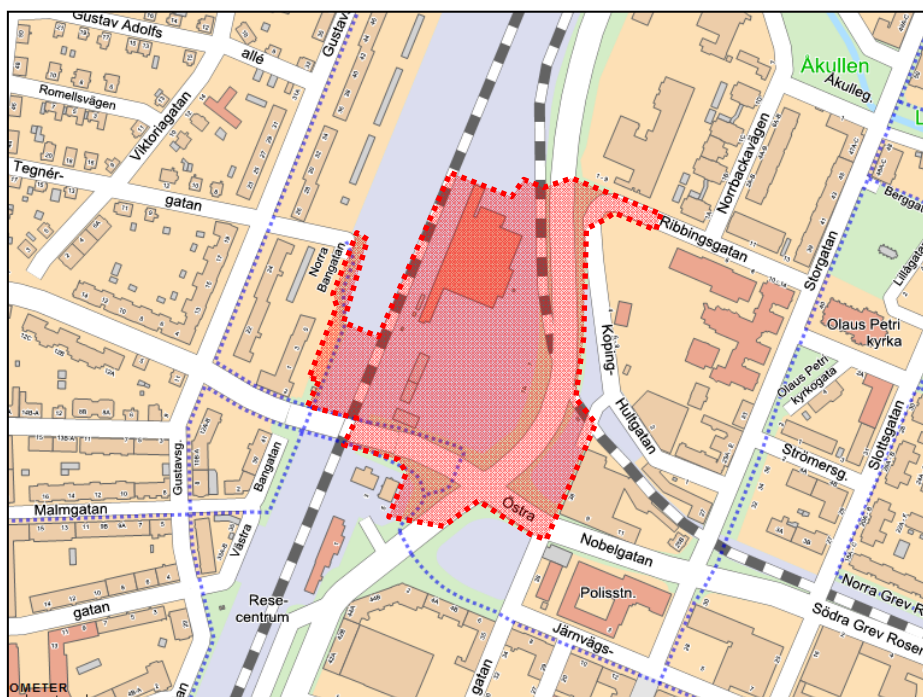
Planhandlingen omfattar plankarta i skala 1:1 000 med planbestämmelser samt denna beskrivning med samrådsredogörelse, genomförandebeskrivning och fastighetsförteckning. Bilagor är Översiktlig miljöteknisk markundersökning, Geosigma AB och Structor Miljöteknik, trädinventering av Tekniska förvaltningen, bullerutredning och riskutredning, ÅF-Infrastruktur AB, parkeringsutredning, Archus, Brandskydd i fastigheten Olaus Petri 3:234, Hållen Arkitekter.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanens syfte är att möjliggöra kontorsbyggnader vid korsningen Östra Bangatan och Östra Nobelgatan. Byggnaderna och tomten skall anpassas till resecentrums framtida behov. Ett inriktningsbeslut togs av kommunfullmäktige 2012-06-20 som innebär att kommunens arbete ska inriktas mot att utveckla järnvägen i ytläge. Fastigheterna och intilliggande postterminalens nuvarande järnvägsändamål kompletteras med kontors- handels- och parkeringsändamål.

LÄGE

Planområdet ligger vid resecentrum intill Östra Bangatan och Östra Nobelgatan.



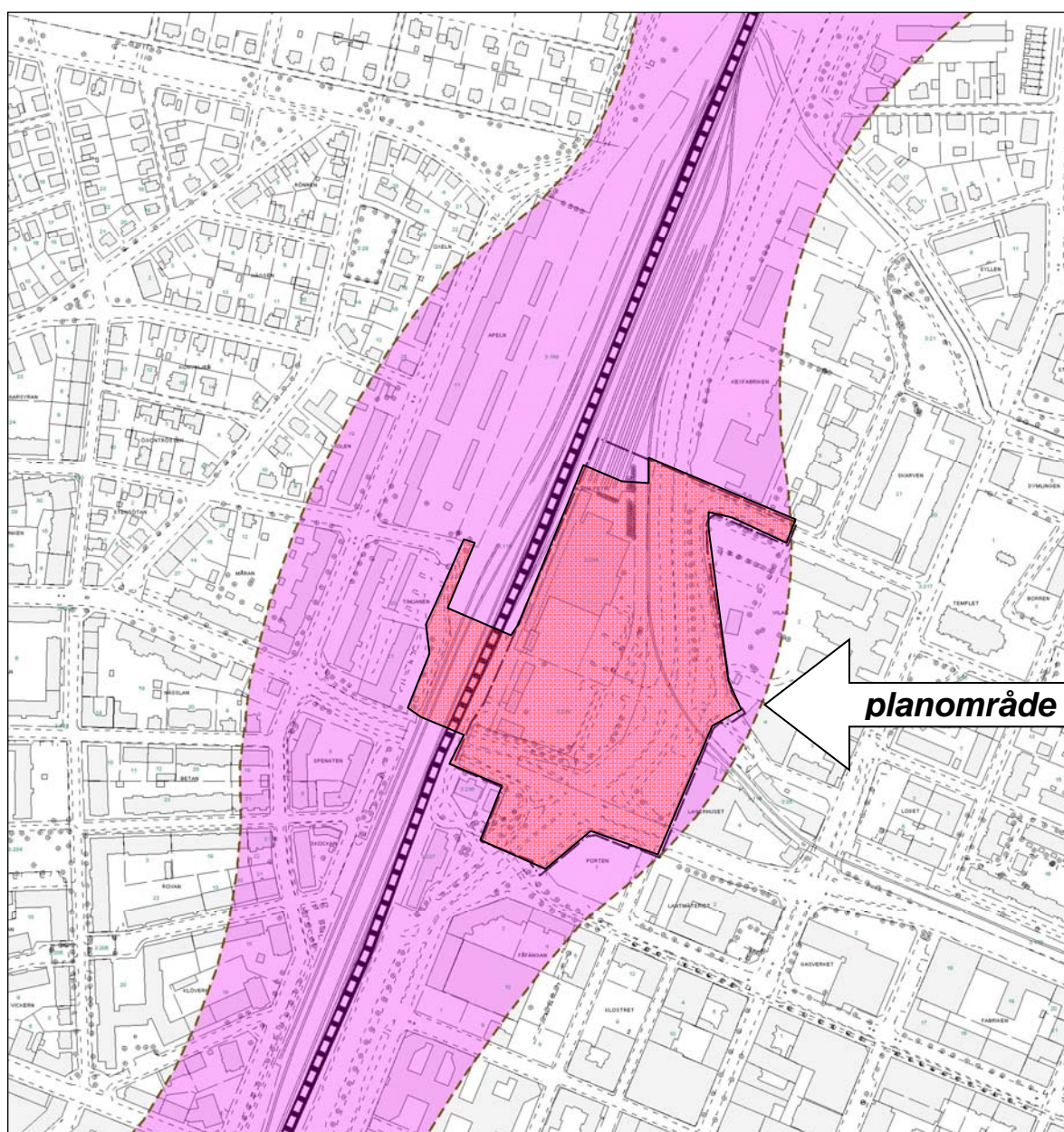
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Riksintressen

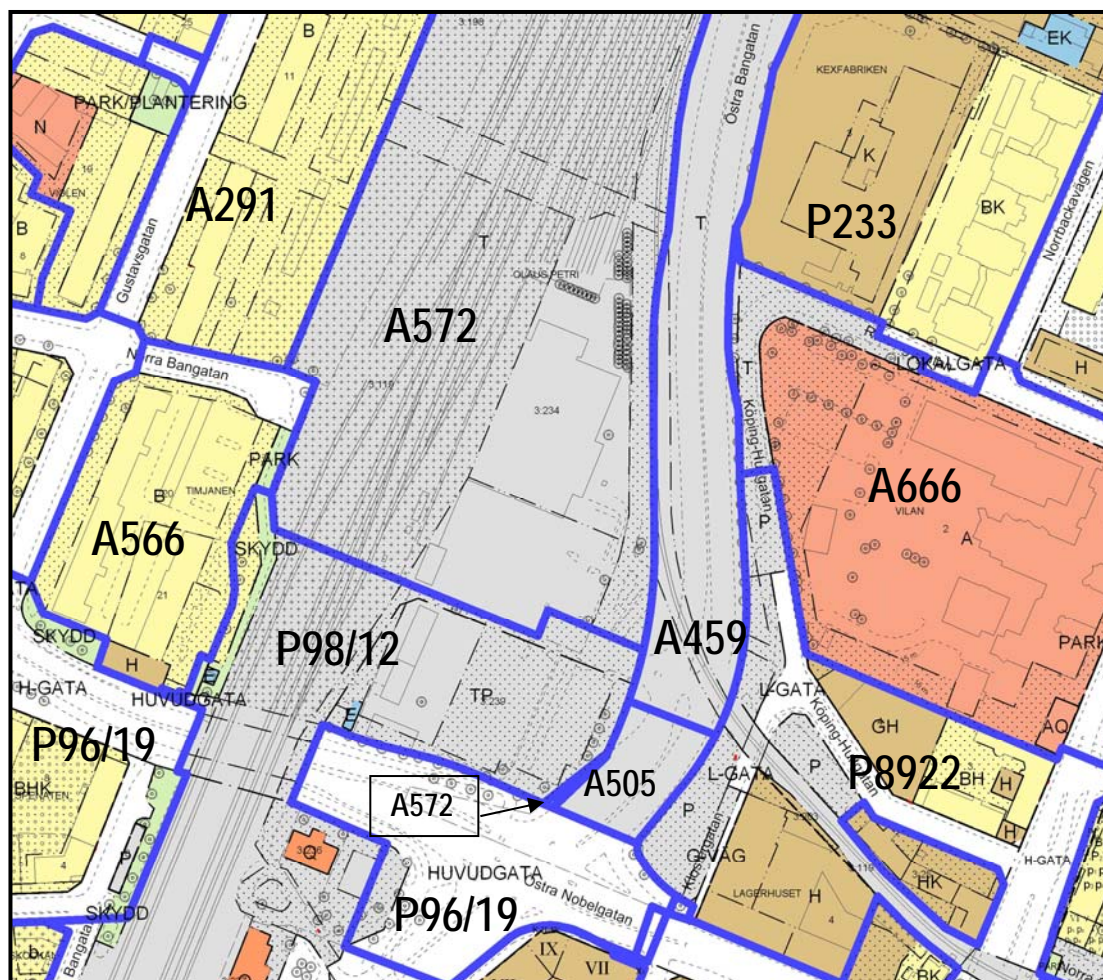
Planområdet gränsar mot riksintresset för kulturmiljövård för centrala Örebro samt järnvägen, godsstråket genom Bergslagen.

Översiktsplanen för Örebro

Utredningsområde från Södra station till Mannatorpsvägen för att värna framtida utvecklingsmöjligheter för gods- och persontransporter mm på järnväg. Kommunen har en vision om att järnvägens barriäreffekt ska minska genom att bygga över eller gräva ner den. En framtida ombyggnad av resecentrum och järnvägen skulle kunna påverka omkringliggande gator och byggnader. Godsterminalen bör på sikt ersättas av en ny godsterminal på annan plats



Detaljplaner



Gällande detaljplaner

A459	Förslag till ändrad stadsplan för V:A Centrumleden delen Ribbingsgatan-Järnvägsgatan laga kraft
A505	Förslag till ändrad stadsplan för V:A Centrumleden delen Ö:a Nobelgatan- Järnvägsgatan laga kraft
A572	Förslag till ändrad och utvidgad stadsplan för del av stadsäga 1070 mfl. omfattande Postterminalen mm
P98/12	Dpl för Örebro C laga kraft

Laga kraft

1971
1973
1977
1998

Behovsbedömning om betydande miljöpåverkan

Enligt 5 kap. 18§ i plan- och bygglagen ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas om en detaljplan, som avser användning av mark, vatten och andra resurser, ger en betydande påverkan på miljö och hälsa. En bedömning ska göras i ett tidigt skede om detaljplanen medför en betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållning med

mark och vatten och andra resurser och därmed om en MKB ska göras eller ej. Vid bedömning har följande aspekter beaktats:

- nuvarande miljöbelastning på platsen
- effekter på mark, vatten, luft, biologisk mångfald, kulturmiljö, social miljö och landskapsbild om planen genomförs
- effekter på hushållning med naturresurser
- effekter på människors hälsa och säkerhet
- effekter på ljusförhållanden och lokalklimat

Planförslaget bedöms ej medföra en betydande miljöpåverkan i den betydelsen som avses i lagen och behöver därför inte innehålla en miljökonsekvensbeskrivning. Checklista för behovsbedömning är godkänd på delegation för byggnadsnämnden.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Markägoförhållanden

Fastigheten Olaus Petri 3:239 ägs av Jernhusen Fastigheter AB, fastigheten 3:234 ägs av Klöver AB, fastigheten Olaus Petri 3:119 ägs av Trafikverket. Servitut på fastigheterna finns för allmän gång- och cykeltrafik mm.

Mark och vegetation

Undergrunden enligt SGU består av lera till ca 5 m djup. Grundvattenytan ligger på ca +27 m. Öster om Östra Bangatan finns inslag av berg.

Marken har använts för godshantering och uppställningsplats för bilar.

Markundersökning av, se bilaga. Det finns sparsamt med vegetation i området med undantag för träd längs Östra Bangatan.

Bebyggelse

På Jernhusens mark finns två byggnader med personalutrymmen. På Klöverns mark finns postterminalen som innehåller posthantering, kontor, bowlinghall mm.

Gator och trafik

Området nås med biltrafik från Östra Bangatan. En utfart från stationsbyggnaden går över Nobeltunneln till nämnda in- och utfart. Gång- och cykeltrafik når området via Nobeltunneln och övergångsställe över Östra Nobelgatan.

Ett järnvägsspår passerar området vidare över Östra Bangatan mot CV-området.

Området innehåller idag parkering för ca 100 bilar som hänvisas till långtidsparkering för resecentrum. Området har ett strategiskt läge för kollektivtrafik intill resecentrum med tåg och buss.

Teknisk försörjning

Området är anslutet till kommunens vatten- och avloppsnät via ledningar öster om Östra Bangatan. Postterminalen är ansluten till fjärrvärme.

Elförsörjningen till postterminalen går in norrifrån. Ledningar skyddas med u-område.

Befintlig ledning för fjärrvärme har kapacitet för att försörja de nya husen.

I kvarteret Lagerhuset finns vatten- och avloppsledningar, fjärrvärme- och elledningar.

En mobilmast står norrom planområdet och berörs ej.

Stadsbildsanalys

Planområdet ligger i korsningen Östra Nobelgatan – Östra Bangatan som är en entrépunkt för tåg-buss samt gående och cyklister och bilresenärer. Denna strategiska plats i stadskärnan passeras och upplevs varje dag av tiotusentals människor. Många av de passerande är besökare som här får sitt första intryck av staden. Hur stadsrummet utformas är alltså särskilt viktigt på detta ställe.

Korsningen omges även av kv. Porten, kv. Lagerhuset, resecentrum. Delar av dessa kvarter har obebyggd mark intill gatorna.

Stadsrummet domineras av trafikanläggningar och vidsträckta asfaltsytor. De öppna ytorna längs gatorna ger platsen en oklar avgränsning.

Östra Nobelgatan och Östra Bangatan är idag inte utformade som stadsgator utan har trafikledskaraktär genom att möjligheter till husentréer och tomtinfarter saknas eller är begränsade.



Gatornas barriäreffekter förstärks genom att passagemöjligheterna är få.

Gång- och cykelstråket utmed Järnvägsgatan är en viktig del av stadens trafiknät. Det förbinder stadskärnan med resecentrum och stadsdelarna väster om järnvägen.

Gång- och cykelstråket korsar idag Östra Bangatan i en trång tunnel med dålig sikt. Förutsättningarna för en tilltalande gestaltning och ett bra underhåll är därmed dåliga och resultatet är mindre tilltalande. Platsen kan upplevas som otrygg.

Kv. Porten bebyggs nu med en kontorsbyggnad i sju våningar och ett högre hörnparti mot korsningen. Byggnaden svarar väl mot det omgivande stadsrummet. Planområdet har ett utmanande läge med trafikledsliknande gator i öster och söder och järnvägen i väster och norr.



Kv. Porten, Rättscentrum

Teknisk försörjning

Dagvatten från parkeringsplatser, uppställningsytor, körytor och därmed liknande ytor ska renas, innan det får anslutas till den förbindelsepunkt som är anvisad.

Dagvatten från tak och annat dagvatten som inte är förorenat, ska tas omhand skilt från övrigt dagvatten.

Dagvattenåtgärder ska utföras på sådant sätt att fastigheten inte avleder mer dagvatten än vad som motsvarar maxflödet från den oexploaterade fastigheten.

Dagvattenåtgärderna ska vara dimensionerade för ett tvåårsregn.

Brandvattenförsörjningen i området skall anpassas till gällande riktlinjer. Om brandvattenkravet överstiger kommunens leveransåtagande ska fastighetsägaren/byggherren vidta åtgärder för att tillgodose fastigheten med erforderlig mängd brandvatten via exv. brandvattenreservoarer.

Inom varje fastighet inom planområdet ska det finnas tillräckligt utrymme för sortering av avfall. Reglerna i avfallsplanen och föreskrifter för avfallshanteringen i Örebro kommun ska följas vid utformningen och placeringen av soprummet och återvinningsutrymmet. Utformningen och placeringen av avfallshanteringen skall ske i samarbete med Tekniska förvaltningen.



Postterminalen



Östra Bangatan norrut

FÖRÄNDRINGAR

Mark och vegetation

Den sparsamma vegetationen i planområdet bör kompletteras särskilt längs Östra Bangatan. Geoteknisk utredning görs av fastighetsägaren. Eventuella markföroreningar skall åtgärdas före byggnation. En planbestämmelse införs.

Marken har delvist undersökts av Geosigma AB, 2008, se bilaga. Sammantaget bedöms föroreningskoncentrationerna i de undersökta provpunkterna vara på en sådan nivå att de inte utgör någon risk för människor och omgivande miljö med nuvarande markanvändning (mindre känslig markanvändning, MKB). Kompletterande undersökningar har gjorts 2013 av Structor miljöteknik, se bilaga

Bebyggelse

Förslaget utgår från alternativet att järnvägen blir kvar i markläge. Bebyggelsen är dock planerad på distans från järnvägen och förhindrar inte ett annat alternativ.

Planområdet är strategiskt placerat i blickfånget både för tågresenärer och för de som kommer norrifrån med bil mot stadskärnan. En tilltalande utformning är viktig. Idag är det inte så. I stadsbilden dominerar de stora trafikytorna och angränsande kvarter är inte bebyggda i sådan utsträckning och på sådant sätt att de ger stadga åt gatuutrymmet. Det är därför angeläget att bl.a planområdet bebyggs.

Planförslaget innebär att nuvarande järnvägsändamål kompletteras med byggrätt för kontor, handel och parkering.

Byggrätten innebär att ett kontorshus i sju våningar får byggas i den södra delen och ett hus i fjorton våningar norrut för kontor, hotell ed.

Postterminalen ges bestämmelser enligt den nuvarande byggnaden.

Bebyggelsen kan skapa arbetsplatser för ca. 1200-1400 personer.

Bottenvåningarna bör göras tilltalande för besökare till området med restaurang, butiker o.d.

Öster om Östra Bangatan intill kv. Lagerhuset finns en yta som använts för parkering, bussuppställning etc. Här finns också en återvinningsstation som behöver få en annan plats. Denna yta föreslås ges en byggrätt för kontor och handel. En byggnad här skulle ytterligare förstärka stadsbilden runt den stora trafikorsningen. Huset föreslås ges höjden sju våningar likvärdig de två andra större byggnaderna vid korsningen.

Industribyggnaden och Hakonhuset har en stilig fasad mot väster med en högre (5vån) del mot Östra Nobelgatan, Det nya huset dras tillbaka så att Hakonhusets högre fasad blir synlig även i fortsättningen. Stadsbyggnads illustration ska enbart ses som en volymstudie. Det är viktigt att byggnaderna ges hög arkitektonisk kvalitet. Bilaga är också situationsplan av Lola arkitekter & landskap AB samt stadsbyggnads trafikplanering.

Sydväst om gatukorsningen ges byggrätt för cykelparkering till resecentrum.

Cykelparkeringen kan inrymmas i en byggnad.

Detaljplanen är flexibel i vissa delar som innebär att utrymme måste ges för funktioner som biltrafik, gång och cykelvägar, inlastning etc.

Resecentrum

Resecentrum är länets viktigaste knutpunkt för kollektivtrafik

Resecentrum i Örebro har en viktig regional funktion. Det är den viktigaste hållplatsen och bytespunkter för resande från hela länet. Resecentrums geografiska läge är därför en strategisk fråga när det gäller människors möjlighet att kunna ta sig till jobbet inom en rimlig pendlingstid. Det har därför konsekvenser både för arbetskraftsförsörjningen i staden och människors tillgänglighet till arbetsmarknad.

Utformningen av Resecentrum är en angelägen fråga för den regionala utvecklingen.

Parallellt med denna detaljplan pågår ett utredningsarbete om det framtida resecentrum.

Järnvägsområdet från Gustavsvik till Svampen ingår i arbetet med fördjupad översiktsplan. Det är kommunens bedömning att arbete med detaljplanen kan pågå parallellt med översiktligt planarbete.

Gator och trafik

Trafikfrågorna runt platsen är flera som beskrivits. Platsen behöver få en bättre tillgänglighet när det gäller gående och cyklande samt för bilister. En ny tillfart föreslås från Östra Bangatan i höjd med Ribbingsgatan som också ansluts till Östra Bangatan.

Behov av utfart från Ribbingsgatan till Östra Bangatan har tidigare noterats. En korsning här är positiv för tillgängligheten till både planområdet och centrala norr, öster

om Östra Bangatan. Den är också bra ut trafiksäkerhetssynpunkt för Östra Bangatan då hastigheten sänks vilket gynnar bla den nuvarande tillfarten till Postterminalen Ribbingsgatan skall utformas med tanke på närliggande äldreboenden och vårdcentral. Gatan utformas för 30 km/tim och ges trafiksäkrad övergång vid vårdcentralen. En trafikprognos 2020-25, se bilaga, visar att trafiken på Ribbingsgatan ökar till ca. 3500 f/d samtidigt som trafiken minskar på Östra Nobelgatan och ökar på Östra Bangatan.

Korsningen med Östra Nobelgatan kompletteras med övergångsställen för gående och cyklister.

Klostergatans förlängning norr om Östra Nobelgatan planläggs som gata för att underlätta för nyttotrafiken som avfallshämtning och inlastning. Huvudsyftet är dock gång- och cykeltrafik. Allmän plats är viktigt att behålla för framtida planering norrut. Östra Bangatans ledkaraktär tonas ned på denna sträcka vilket innebär att gatubredderna kan minskas på sikt och kompletteras med gång- och cykelstråk och grönska.

Säkerhetsanordningar behöver studeras för korsningar med järnvägsspåret.

Korsningen Östra Bangatan – Ribbingsgatan signalregleras, vilket gör att samordning med järnvägssystemet kan införas.

Efter anmälan (detektering) av tågpassage ges grön signal för biltrafik västerifrån (över spåren) och gc-överfart över Östra Bangatan. Under tågpassage ges grön signal för biltrafik norrut på Östra Bangatan vid Ribbingsgatan.

Detta medför att väldigt få fordon i södergående riktning ankommer mot spåren och järnvägens säkerhetsanläggning vid bef. in/utfarten till Postterminalen under tågpassage. Därmed minskas riskerna avsevärt.

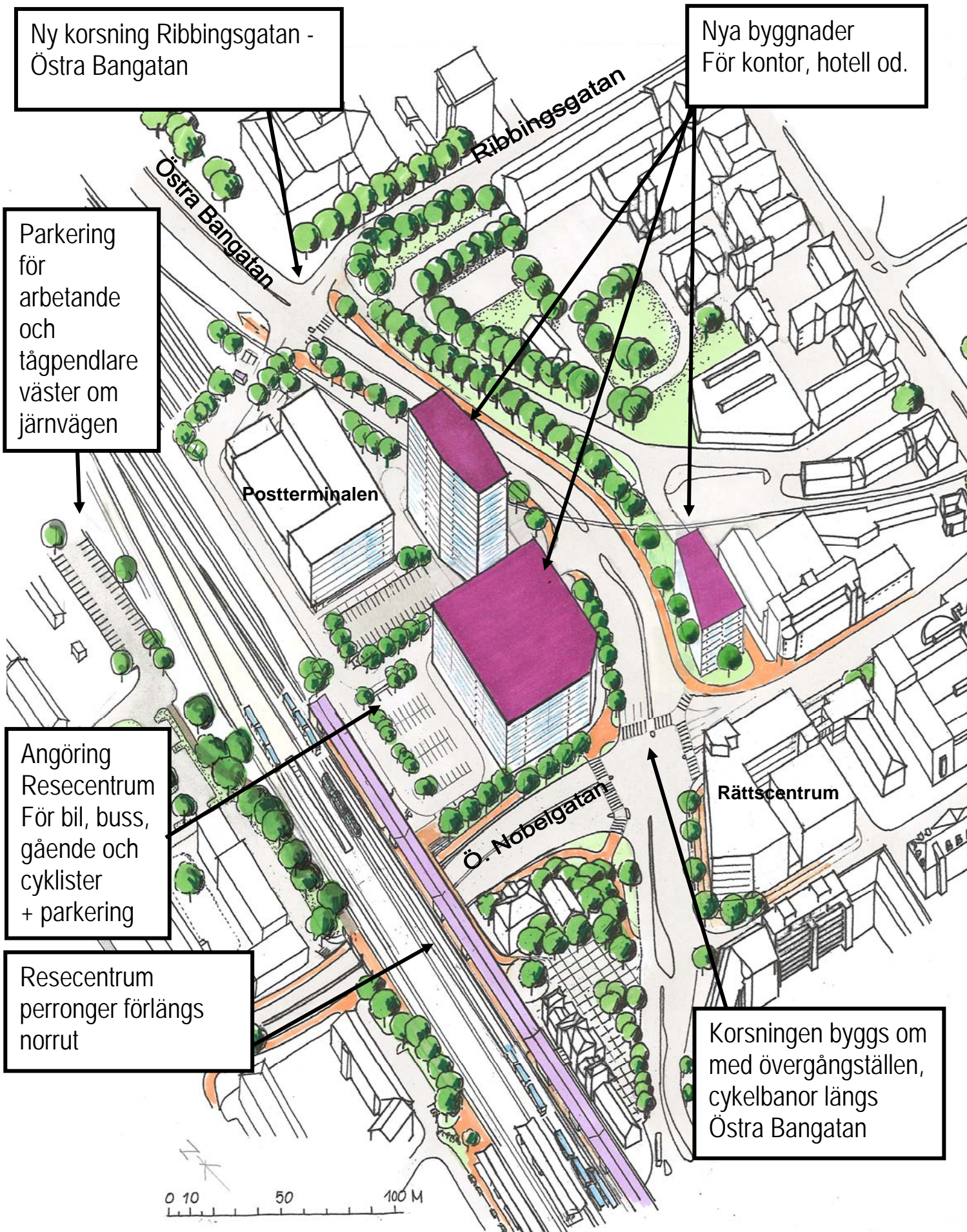
I norrgående riktning kommer inte eventuell köbildning att nå spåren.

Belastningsgraden i korsningen med Ribbingsgatan hålls väldigt låg.

Platsen har ett strategiskt läge för kollektivtrafik invid resecentrum med tåg och buss. Den stora utredningen om resecentrum pågår. En behovsanalys är klar. Järnvägen har bestämts bli kvar i ytläge. Utredningen kommer att ge svar på frågor om kapacitet, placering av funktioner som bussar etc. Planförslaget ger möjlighet att angöra med buss. Illustrationen visar ca. 5 busshållplatser. Ett utökat förslag med bussterminal skulle kunna ges plats för i bottenvåningen i ett av kontorshusen. Östra Bangatan studeras också för eventuell nedgrävning. Detta bedöms inte påverka placeringen av planförslagets kvartersmark på något oacceptabelt sätt. Bebyggelsen utformas flexibelt under mark och i bottenvåningen för framtida behov för resecentrum. Bebyggelsen placeras minst 30 m från järnvägen ur säkerhetssynpunkt.

Nybyggnationen omfattar ca. 38 000 kvm inkl byggrätten på andra sidan vägen vilket ger ett stort behov av parkering för cyklar och bilar. Området gränsar till city och kommer att ges karaktär som cityområdet.

Därför föreslås att parkeringsbehovet beräknas enligt parkeringsnormen för city. Det preliminära behovet beräknas till ca. 240 p-platser för Jernhusen och 180 p-platser för Klöver. Cykelparkering beräknas till ca. 310 resp. 200 platser. Det slutgiltiga parkeringsbehovet fastställs i bygglovskedet. Förslaget redovisar ca. 430 bilplatser vilket täcker det beräknade parkeringsbehovet. Nedfart till garage kan bli gemensam och garageytor kan behöva delas upp på olika fastigheter.



Olaus Petri 3:119, 3:234, 3:239 mfl (Postterminalen)



Vy från öster



Vy från norr



Vy från väster

Se vidare bilaga parkeringsstrategi, Archus.

En intervjuundersökning har gjorts för parkeringen söder om postterminalen. Slutsatserna är att parkeringen är en populär pendlarparkering. Få andra alternativ finns. Ca. 8 % av resenärerna tar bilen till stationen för att där byta trafikslag. Idag finns ca. 114 p-platser.

På västra sidan av järnvägen planeras att kompletteras med ca. 200 parkeringsplatser. Gångavståndet bedöms rimligt till arbetsplatser. Parkering här kan också användas för pendlare tågresenärer. En tunnel från östra sidan av järnvägen till plattformen kan förlängas till västra sidan för att underlätta passagen av järnvägen.

Byggnaden öster om Östra Bangatan föreslås få ett källargarage som kan innehålla ca. 40 platser. Vid kontorsanvändning blir parkeringsbehovet ca. 60 p-platser. Eventuellt underskott behöver täckas via servitut på närbelägen plats alternativt friköpas. Friköpspengar används för att åstadkomma samlade gemensamma p-anläggningar. Platsen har ett strategiskt läge för kollektivtrafik invid resecentrum med tåg och buss.

För att möjliggöra en mer bilfri miljö runt stationsbyggnaden föreslås angöring med bil, buss, gående och cyklister kunna göras längs järnvägens östra sida inom planområdet. Allmänhetens tillträde säkerställs med planbestämmelsen z. För gående skulle det behövas att Trafikverkets mark berörs marginellt.

Detaljplanen medger en breddning av järnvägsbron över Nobelgatan. Det kan vara en möjlighet för framtiden att kunna komplettera med ytterligare passager för framförallt gående och cyklister. Fri höjd till gatan skall beaktas.

Industrispår

För ny plankorsning krävs ett förvaltningsbeslut som fattas av Trafikverket i egenskap av innehavaren av järnvägen. Trafikverkets beslut krävs även om befintlig plankorsning ska byggas om. Ansökan skall ske till Trafikverket. Utredning krävs för att bedöma korsningens lämplighet utifrån tekniska förhållanden och konsekvenser mm.

Utredningen tas fram av Trafikverket och bekostas av kommunen. Avtal ska tecknas mellan Trafikverket och Örebro kommun avseende detta.

Utredning krävs även för att säkerställa rätt skydds nivå och planskydd i en eventuell ny korsning. Skydds nivå och Säkerhetsanordningar behöver också studeras vid den befintliga plankorsningen mellan järnväg och Östra Bangatan. Trafikverket har tillsammans med vägghållaren ansvaret för säkerheten vid plankorsningar. Enligt 1kap. 8 § vägmärkesförordningen fattar Trafikverket beslut om skydds nivån. Skydds nivån bestäms bland annat utifrån typ av vägtrafik som passerar korsningen, den största tillåtna hastigheten på järnvägen och hur mycket järnvägs- och vägtrafik som passerar korsningen.

En ansökan om ny plankorsning med järnvägsspåret är inlämnat till Trafikverket i november 2012. Trafikverket har fattat beslut 2013-04-08 att inte medge ny plankorsning. Diskussioner har inletts i ägarfrågan mellan kommunen och Trafikverket. Vi ser plankorsningen som en viktig möjlighet för den fortsatta planeringen av området även om den inte kan genomföras i nuläget.

Krav på den vägtekniska utformningen av plankorsningar anges i standard BVS 1586.30 Plankorsningar. Vägteknisk utformning. Standarden ska tillämpas vid nybyggnad av plankorsningar och omfattar regler för hur vägar i och kring plankorsningar ska utformas i plan och profil. En plankorsning ska ha samma geometristandard som vägen i övrigt och inte vara ett hinder eller en fara för passerande vägfordon.

Trafikverket förtydligar att samtliga kostnader för nödvändiga utredningar och genomförande i samband av ny/ombyggnad av plankorsning skall belasta kommunen/exploatören. Avtal kring detta ska tecknas mellan Örebro kommun och Trafikverket

Arbete och åtgärder i järnvägens närhet

Med tanke på att genomförande av planförslaget innebar arbete och åtgärder intill järnvägsanläggningen önskar Trafikverket uppmärksamma att samråd och godkännande kan behövas innan arbetet påbörjas. Även avtal kan behövas upprättas mellan Trafikverket och kommunen innan genomförande.

Vid arbete i järnvägens närhet behöver hänsyn tas till bland annat elsäkerhet. Elsäkerhetsverkets föreskrifter och Trafikverkets regler ska följas och nödvändiga skydds- och säkerhetsåtgärder vidtas. Om arbetena sker mycket nära järnvägsanläggningen kan särskild säkerhetsutbildning krävas alternativt att personal från Trafikverket är med och övervakar arbetet. Allt arbete inom 4 meter från närmaste spänningsförande del av järnvägsanläggningen ska planeras i samråd med Trafikverket.

Om markarbete måste utföras nära järnvägsområdet, exempelvis schaktning och grundläggning kan också särskilt samråd och godkännande krävas av Trafikverket.

Förekomst av kablar och ledningar i marken behöver utredas innan arbete påbörjas. Då det är aktuellt att lokalisera verksamhet i närheten av elektrifierad järnväg är det viktigt att beakta förekomsten av elektromagnetiska fält och att det säkerställs att exploatören vidtar de skyddsåtgärder som eventuellt kan krävas. Viss risk finns att elmiljön i byggnader kan påverkas.

Teknisk försörjning

Kommunens nät för vatten- och avlopp används. Fjärrvärmeanslutning finns idag som kan anslutas till.

För att klara elförsörjningen till de nya husen krävs antingen en abonnentstation eller en transformatorstation, fastighetsägaren föreslår en placering i bottenvåningen utmed fasad i det nya huset.. Ledningarna i kv. Lagerhuset behöver flyttas (el och fjärrvärme). Vatten och avloppsledningar är från 1939 och kan behövas ersättas. Ledningarna behöver läggas i gatumark utanför kvarteret.. Fjärrvärmeledningen till postterminalen behöver flyttas inom kvartersmarken. Servitut tecknas för detta.

MILJÖKONSEKVENSER

Trafikbuller

Bebyggelsen är utsatt för trafikbuller dels från angränsande gator, dels från järnvägen. Bullernivåer har beräknats för biltrafikflödena 16000 -21000f/d (fordon per årsmedeldygn) på Östra Bangatan och 17000 -22000 f/d på Östra Nobelgatan. Prognosen till 2020 -25, se bilaga för trafiken är att delvis omfördelas och ökar med 5% till ca. 19-22000 f/d på Östra Bangatan och 18-20000 på Nobelgatan. Det blir olika trafikmängder beroende på vilken sida av korsningen som mäts.

Bilaga är en bullerutredning av ÅF Infrastruktur AB, slutsatser:

Beräkningsresultatet avser en trafiksituation år 2020. Kommunen arbetar just nu med en trafikplan som gör att ett längre tidsperspektiv blir osäkert.

I tabell 5 redovisas beräknad ljudnivå för väg- och tågtrafik samt även sammanlagrad ljudnivå (väg+tågtrafik). I tabellen redovisas maximala ljudnivåer från respektive trafikslag. Maximal ljudnivå från tågtrafik avser ljudnivå godståg och maximal ljudnivå från vägtrafik avser ljudnivå tunga fordon. Vid den befintliga byggnaden (Hus C Postterminalen) beräknades den högsta ekvivalenta ljudnivån på planområdet (69 dBA). På andra sidan byggnaden ger vägtrafiken upphov de högsta ljudnivåerna, ljudnivån beräknades mellan 57 och 60 dBA.

Den nya byggnaden vid korsningen Östra Bangatan Östra Nobelgatan (Hus D) redovisas enligt önskemål från Örebro kommun. Vid fasad mot Östra Bangatan beräknades ljudnivån till 65-66 ljudnivå. I beräkningspunkt på den mer ljudskyddande sidan blev ljudnivån 54-57 dBA.

Vid Klöverns nya kontorsbyggnad (Hus B) beräknades ljudnivån från 59 till 63 dBA. Den högsta ljudnivån beräknades vid fasad mot järnvägen.

Vid Jernhusens nya byggnad (Hus A) beräknades ljudnivån från 62 till 66 dBA.

Det finns inga krav (föreskrifter) angående ljudnivå från trafik för arbetslokaler i utomhusmiljön. Trafikverket och Naturvårdsverket anger dock i sina allmänna råd för arbetslokaler riktvärdet 65 dBA ekvivalent ljudnivå. Riktvärdet gäller för nya byggnader. Riktvärdet har beräknats att överskridas vid Hus A. Riktvärdet överskrids dock med endast 1 dB i några beräkningspunkter. Högsta tillåtna ljudnivå från trafik inomhus skall dock alltid uppfyllas, se avsnitt 7 kommentarer.

Bullerskyddade uteplatser behöver skapas för de arbetande. En möjlighet kan vara att utnyttja de stora takytorna.

Vibrationer

Riktvärdet är 0,4 mm/s, komfortvägt 1 – 80 Hz rms, för bostäder. För kontor bör riktvärdet kunna tillämpas mindre strikt. Om riktvärdet uppfylls upplevs vibrationer sällan som störande. För Citytunneln i Malmö sattes samma riktvärde för kontorslokaler som för bostäder. Planbestämmelse införs för ljudnivåer inomhus för kontor och hotell.

Bilaga är en riskutredning av ÅF Infrastruktur

Sammanfattning

ÅF Infrastructure AB har av Jernhusen AB och Klöver AB fått i uppdrag att genomföra en detaljerad riskbedömning för Olaus Petri 3:234, 3:239, 3:119 m.fl. i Örebro kommun.

Riskbedömningen görs med anledning av förnyad detaljplan för i huvudsak nya kontorslokaler, mindre handel och parkering. Syftet med denna riskbedömning är att uppfylla länsstyrelsen i Örebros läns krav på beaktande av riskhanteringsprocessen vid markanvändning intill transportleder för farligt gods, vilken i detta fall utgörs av godsstråket genom Bergslagen. Målet med riskbedömningen är att utgöra beslutsunderlag för bedömning av lämpligheten med planerad markanvändning. I arbetet ingår också att avgöra behov av och i så fall vilka riskreducerande åtgärder som krävs för att kunna genomföra föreslagen markanvändning.

För att uppskatta risknivån har individrisken och samhällsrisken beräknats. Dessa bedömningar baseras på sannolikhetsberäkningar för att olika olyckshändelser skall inträffa på berörd del av Godsstråket genom Bergslagen samt på konsekvensbedömningar gällande de olika olyckshändelserna. Då många av de värden som ansåts som indata till beräkningarna baseras på antaganden har parametrar med hög osäkerhet valts att sättas till konservativa värden, detta för att få resultat på den säkra sidan.

Beräknade samhällsriskenivåer visar att risknivån ej överskrider värderingskriterium, dock ligger den mellan den övre och den undre gränsen vilket innebär att risknivån bedöms vara acceptabel om rimliga åtgärder vidtas. Med rimlig menas att kostnaden för åtgärderna inte skall inte vara orimlig i förhållande till de effekter åtgärden ger. Beräknade individriskenivåer visar att riskreducerande åtgärder krävs inom 40 meter från järnvägen. De stora bidragen till risknivån är framförallt ovanliga händelser som BLEVE och utsläpp av giftig gas.

Följande åtgärder föreslås för att höja säkerheten för personer som vistas i planerade byggnader:

- Byggnader inom planområdet skall utföras med bärande betongkonstruktion och övriga byggnadsdelar i brandtåligt material som obrännbar isolering m.m. Fasader skall utföras i obrännbart material.
- Ventilationssystem i kontorshuset skall utföras med mekanisk till- och frånluft. Friskluftsintag skall placeras så att de ej vetter mot järnvägen. Det skall vara möjligt att manuellt stänga av ventilationssystemet via en miljöbrytare.
- Entréer till samtliga byggnader inom planområdet skall i första hand mynna bort från järnvägen.

- Fönster som vetter mot järnvägen skall ej vara öppningsbara.

Följande åtgärder föreslås för att höja säkerheten för människor som vistas utomhus:

- Området 0-40 meter från banan utformas så att det ej uppmuntrar till stadigvarande vistelse.
- Om området 0-40 meter från banan ska kunna nyttjas för ändamål/aktiviteter där människor vistas stadigvarande på platsen skall åtgärder vidtas för att skydda människor i denna utomhusmiljö. Ett dike för att samla upp läckage skall uppföras bredvid järnvägsspåret. Alternativet är mur/ plank för att uppta eventuell värmestrålning.

Planbestämmelser införs.

Området 0-40 från järnvägen planeras inte för aktiviteter där människor vistas stadigvarande. Gångväg, cykelväg, parkering etz. är inte att betrakta som stadigvarande vistelse. Därför föreslås ingen planbestämmelse enligt sista punkterna i de riskutredande åtgärderna. Entréer skall vändas från järnvägen, tolkas som huvudentréer. Entréer till garage, soprum etz. tillåts i andra lägen

Den befintliga postterminalen ingår inte i riskutredningen. Fastighetsägaren har tagit fram en utredning om det brandtekniska skyddet för byggnaden, se bilaga.. Den uppfyller enligt uppgifter de flesta av kraven som ställs i riskreducerade åtgärderna. Vi föreslår att planbestämmelsen **b1** även ska gälla för denna byggnad. Användningen **K** innebär också hotell normalt sett. Hotell är inte förenligt med riskutredningen och undantas närmast järnvägen.

För byggnaden i 14 våningar begränsas användningen för hotell till högst 7 våningar i enlighet med riskutredningen. Byggnaden öster om östra Bangatan ligger utanför riskhanteringsområdet 150 m och ingår ej i riskutredningen.

Miljö kvalitetsnormer

Beräkning av luftföroreningar har utförts för punkter utanför fasaderna mot Östra Bangatan. Miljö kvalitetsnormerna överskrids ej, se tabell. Luftintag placeras på skyddad sida från biltrafiken.

Utredningen visar att risknivån ligger inom acceptabla gränser med föreslagna säkerhetshöjande åtgärder.

	Miljö kvalitetsnorm	Beräknat värde
Kvävedioxid, NO2, årsmedelvärde	40 mikrogram/kubikmeter	16 mikrogram/kubikmeter
Kvävedioxid, NO2, dygnsvärde	60 mikrogram/kubikmeter	32 mikrogram/kubikmeter
Kvävedioxid, NO2, timvärde	90 mikrogram/kubikmeter	39 mikrogram/kubikmeter
Partiklar, PM 10, årsmedelvärde	40 mikrogram/kubikmeter	17 mikrogram/kubikmeter
Partiklar, PM 10, dygnsvärde	50 mikrogram/kubikmeter	27 mikrogram/kubikmeter
Bensen, årsmedelvärde	5 mikrogram/kubikmeter	2,4 mikrogram/kubikmeter
Kolmonoxid,CO,dygnsvärde	10 mikrogram/kubikmeter	1,0 mikrogram/kubikmeter
PM10 årsmedelvärde	Andel PM 2,5 av PM 10	PM 2,5 årsmedelvärde
16,7 mikrogram/m ³	0,44	7,3 mikrogram/m ³

Det framräknade värdet 7,3 mikrogram ska jämföras med den kommande miljö kvalitetsnormen för PM 2,5 som innebär att värdet **25 mikrogram/m³** inte ska överskridas. Värdet ska inte överskridas efter den 1 januari 2015 och bör eftersträvas innan.

Kommentar: de beräknade värdena är generellt lägre än vad som räknats fram i samband med detaljplanen för kv. Porten. Tänkbara orsaker till skillnaderna i värden är

- uppdaterade trafikflöden som avser årsmedeldygn, inte vardagsmedeldygn
- sandning fanns antaget i tidigare beräkningar, inte nu
- vägbredden är ökad till 24 m, tidigare schablonmässigt 10 m
- gaturumsbredden är ökad till 60 m, tidigare schablonmässigt 24 m
- hushöjderna kring området var tidigare schablonmässigt 20 m, nu är verkliga hushöjder inmatade

Markföroreningar

Markföroreningar skall åtgärdas före bygglov får ges. En planbestämmelse införs. Se även bilaga, markföroreningar. Hela området är inte fullt ut undersökt. Vår bedömning är att det inte är tekniskt eller kostnadsmissigt omöjligt att sanera med tanke på det centrala läget där marken har ett stort värde.

Kompletterande miljöteknisk markundersökning har utförts för två av de tre fastigheterna där nybebyggelse föreslås. Utredningen bifogas planhandlingen. Med utgångspunkt från den översiktliga undersökningen bedöms ett saneringsbehov föreligga inom det norra undersökningsområdet. Två åtgärdsområden har identifierats som översiktligt bestämt till en yta av 500m² respektive 550m². Det genomsnittliga djupet på den förorenade fyllningen har i genomsnitt bedömts till ca en meter. Saneringskostnaderna, så som schakt, deponi, transport samt återfyllning bedöms max uppgå till ca.2 miljoner kronor. Vi bedömer att det är rimliga kostnader och att markens planerade markanvändning inte innebär en risk för människors hälsa. För den tredje, där det finns en markundersökning anser kommunen och fastighetsägaren Jernhusen att den är tillräckligt undersökt i nuläget. För att kunna utnyttja byggrätten kommer det att grävas ut till ca. 4 m djup för ett källargarage. Vi bedömer att det centrala läget och markvärdet innebär att byggrätten kommer att utnyttjas så mycket som möjligt. Om halter överskrider MKM skall dessa massor transporteras till godkänd mottagningsanläggning för förorenade massor enligt anvisning från kommunens miljömyndighet.

Dagvatten

Dagvatten från området ska renas innan det får anslutas till kommunens ledningsnät. En planbestämmelse införs.

Gröna tak



Mark är värdefullt och speciellt i centrala delar av staden därför kan det vara svårt att avsätta ytor för dagvattenåtgärder och framför allt om det handlar om stora grönytor. Den sammanlagda ytan av tätorternas tak är ofta större än både parkmark och gatumark. Genom att välja grönskande tak kan man bibehålla eller skapa levande gröna ytor som ökar den biologiska mångfalden och ger livsrum för djur och växter utan att ta byggbar mark i anspråk.

Förslag på lösningar för parkeringsytorna

I stället för täta asfaltsytor kan olika typer av vattengenomsläppliga ytmaterial väljas, exempelvis hålad marksten och rasterytor. Den genomsläppliga ytan beräknas ta ca 30-40 % av flödet tills anläggningen är vattenmättad.

Andra alternativ kan vara infiltrationsstråk eller öppna avvattningsstrå. Dessa anläggningar medför fördröjning och rening av dagvatten samt ger ökad grundvattenbildning. Stråken kan förstärkas genom att de kompletteras med ett underliggande dräneringsstråk av makadam försedd med en dräneringsledning. Dagvattenbrunnars intag från infiltrationsstråk till drän- och dagvattenledningar ska placeras så högt att dagvattnet i första hand ges möjlighet att infiltrera i stråkets uppbyggda infiltrationsyta innan vattnet rinner in i dagvattenintagen. Eftersom intaget till drän- och dagvattenledningarna ligger högre än botten i stråket leds en mycket liten del av slam och finpartiklar till ledningarna. Partiklarna lägger sig på botten av stråket vilket också innebär att detta behöver utformas så att det enkelt går att ta bort det som sedimenterar. Principen med ett högt förlagt intag kan även tillämpas om avvattningsstråket försetts med plattor.



Dagvatten från gator bör också behandlas innan det ansluts till dagvattenledningar. En avvägning behöver dock göras när det gäller ombyggnad i befintlig miljö så att tex. Inte värdefulla gatuträd behöver tas ner.

Vegetation

Området kommer att innehålla stora hårdgjorda ytor. Därför är det viktigt att gröna ytor planeras in i miljön och att träd planteras även i gatumiljön. Se bilaga för inventering och värdering av träden.

Stadsbild

Centralt belägen kvartersmark bebyggs vilket är till fördel för stadsbilden. Den storskaliga trafikmiljön får en bättre avgränsning med byggnader som inramar trafik Korsningen. Storskaligheten kan också motivera de högre husen. Den arkitektoniska kvalitén skall vara hög.

Riksintresse

Riksintresset för kulturmiljö bedöms inte riskeras att påtagligt skadas

Väster om planområdet ligger järnvägen, Godsstråket genom Bergslagen, som är av riksintresse enligt 3 kap. 8 § MB. Det är viktigt att järnvägen skyddas mot åtgärder som kan försvåra åtkomsten och nyttjandet av anläggningen.

Rent generellt ser vi det som att planen förstärker riksintresset för järnvägen. Planen ger möjlighet till ett stort antal arbetsplatser nära resecentrum. Just detta läge med bra kommunikationer så nära gör det attraktivt att etablera företag här. Vi bedömer att läget är ett av de bästa i staden för arbetsplatser. Detaljplanen påverkar inte spårområdet och möjligheten till angöring till järnvägen har tagits hänsyn till. Jernhusen är markägare här och har ansvar även för järnvägsstationen. Detaljplanen ger möjlighet för utveckling av området på olika sätt med järnvägsanknytning som sammantaget bedöms positiva för riksintresset.

Fornlämningar

Inom de delar av centrala Örebro som ännu inte är djupt utschaktade finns lämningar kvar av tidigare stadsbebyggelse, från äldre medeltid och framåt. Lämningarna, i form av s.k. kulturlager, är i Riksantikvarieämbetets fornminnesregister registrerade som fornlämning nr 83 i Örebro. Östra delen av planområdet berör denna fornlämning. De markarbeten som utförs i denna del av området kan komma att påverka fornlämningen.

Fornlämningar är skyddade enligt 2 kap. Kulturminneslagen [Lag (1988:950) om kulturminnen m.m.]. Det är enligt denna förbjudet att utan tillstånd av Länsstyrelsen rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller genom bebyggelse, plantering eller på annat sätt ändra eller skada en fornlämning.

Enligt 2 kap. 12 § Kulturminneslagen ska den som vill rubba, ändra eller ta bort en fornlämning ansöka om tillstånd hos länsstyrelsen. Länsstyrelsen får lämna sådant tillstånd endast om fornlämningen medför hinder eller olägenhet som inte står i rimligt förhållande till fornlämningens betydelse.

Som villkor för tillstånd får Länsstyrelsen enligt 2 kap. 13 § Kulturminneslagen ställa skäliga krav på särskild undersökning för att dokumentera fornlämningen och ta till vara fornfynd eller på särskilda åtgärder för att bevara fornlämningen. Innan Länsstyrelsen prövar en ansökan om tillstånd enligt 12 §, får den besluta om en arkeologisk förundersökning av fornlämningen, om det behövs för att få ett tillfredsställande underlag för prövningen eller för att bedöma behovet av att ställa krav på särskild undersökning. Kostnaden för de arkeologiska undersökningarna ska enligt 2 kap. 14 § Kulturminneslagen betalas av arbetsföretagaren, dvs. den som vill utföra arbetena.

Länsstyrelsen bedömer att ytliga markarbeten, t.ex. sättning av gatsten, inte kräver tillstånd av Länsstyrelsen enligt Kulturminneslagen. Djupare schaktning, som krävs exempelvis vid grundläggning av byggnader samt vid grävning för VA- och elledningar, är dock tillståndspliktig. Ett sådant tillstånd kommer sannolikt att förenas med villkor om arkeologisk undersökning.

GENOMFÖRANDE

Organisatoriska frågor

Organisation

Planen upprättas av Örebro Stadsbyggnad som också författar genomförandebeskrivning. Lantmäterimyndigheten verkställer de fastighetsrättsliga genomförandefrågorna efter ansökan. Det tekniska genomförandet av allmänna anläggningar ombesörjes av kommunen genom Tekniska förvaltningen. Exploatörerna svarar för och bekostar iordningställande av kvartersmark och därmed sammanhängande utredningar, undersökningar samt eventuella åtgärder och tillstånd m.m.

Tidplan

Arbetet inriktar sig på att detaljplanen vinner laga kraft under 2014.

Genomförandetid

Planen föreslås få en genomförandetid om fem (5) år från den tidpunkt då planen vinner laga kraft.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats.

Genomförandeavtal

Exploateringsavtal ska tecknas med exploatören innan detaljplanen kan antas av kommunen.

FASTIGHETSRETTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsrättsliga åtgärder

Mark ska föras från (1) Olaus Petri 3:119 till 3: 239 och 3:234, (2) från Olaus Petri 3:234, 3:239 och 3:119 till kommunens gatumarksfastigheter Olaus Petri 3:217 och 3:12, (3) från gatumarksfastigheten Olaus Petri 3:217 till Olaus Petri 3:239, samt (4) från Olaus Petri 3:119 till Olaus Petri 3:7 (väster om spårområdet). Kvartersmark inom Olaus Petri 3:217 (östra sidan av Östra Bangatan) avstyckas till nybildad fastighet.

Befintliga rättigheter för parkering och utfart m.m. som belastar Olaus Petri 3:234 och 3:239 ska upphävas.

Befintliga servitut för ledningar som belastar Olaus Petri 3:234 och 3:239 ska kvarstå.

Nya rättigheter för ledningar, parkering och utfart ska bildas och belasta Olaus Petri 3:234 och 3:239.

TEKNISKA FRÅGOR

Tekniska frågor

Tekniska undersökningar

Fastighetsägarna ansvarar för kompletterande geoteknisk samt övriga tekniska undersökningar på kvartersmark. I området finns markföroreningar som fastighetsägarna ansvarar för att åtgärda. Inga kända fornlämningar finns i området.

Tekniska anläggningar

Följande åtgärder ska utföras på allmän plats:

- Ombyggnad av korsning Östra Bangatan och Östra Nobelgatan
- Nya gång- och cykelvägar längs Östra Bangatans västra sida
- Nya gång- och cykelvägar längs Östra Bangatans östra sida
- Ny korsning vid Östra Bangatan och Ribbingsgatan
- Ombyggnad av befintlig infart till planområdet
- Utbyggnad av kommunalt VA, trädplanteringar, etc
- Anpassning av nya och befintliga järnvägsövergångar till Trafikverkets kravställan

Exploatorerna ska bekosta delar av åtgärderna på allmän plats.

Genomförandet av bron över Östra Nobelgatan och den förlängda och utvidgade tunneln under spårområdet har ej studerats i detalj och hanteras separat i ett senare skede.

EKONOMISKA FRÅGOR

Ekonomiska konsekvenser

UTGIFTER	kr	
Mark	100 000	
Förberedande arbeten	200 000	
Planläggning	100 000	
Fastighetsbildning	100 000	
Gata/park, se Tekniska anläggningar ovan	40 000 000	Omfattas av exploateringsavtal
VA	1 000 000	
Flytt av ledningar	1 000 000	
Övrigt/oförutsett	2 000 000	
Administration	500 000	
Summa	45 000 000	
INTÄKTER		
Markförsäljning	10 000 000	
Exploateringsbidrag		
Summa		

- för exploatören

Exploatörerna bekostardelvis erforderliga anläggningar på allmän plats. Exploatörerna bekostar även del av kostnaden för flytt av el- fjärrvärme- och teleledningar.

Exploatören iordningsställer kvarterensmarken för byggnation och bekostar fastighetsbildning, anslutning till VA, geotekniska undersökningar m.m.

- för kommunen

Kommunen upprättar och handlägger detaljplanen, samt projekterar och genomför anläggningar på allmän plats.

Kostnaden för drift och underhåll av av gator och gång- och cykelvägar uppgår kostnaden till ca 70 000 kr/år.

Administrativa frågor

Detaljplanens genomförandetid är fem år.

Exploatörerna träffar överenskommelse med Örebro kommun om genomförandet av detaljplanen innan detaljplanen antas.

Byggnadsnämnden har beslutat om kvarterensnamnen Postterminalen och Korsningen som införs på plankartan.

Planavgift

Planavtal är tecknat med fastighetsägarna vilket innebär att ingen planavgift tas ut vid bygglovhanteringen.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Utöver undertecknad har Terttu Nilsson medverkat som karttekniker, Peder Hallkvist i gestaltungsfrågor, Anna Kero, Johan Ekstrand och Jarmo Riihinen i trafikfrågor och Bo Davidsson och Erik Skagerlund i genomförandefrågor.

Underlag till detaljplanen har tagits fram av Archus Arkitekter och Lola arkitekter och landskap AB och HOSPER Sweden.

Frida Hammarlind
Enhetschef/detaljplan

Ulf Nykvist
planstrateg

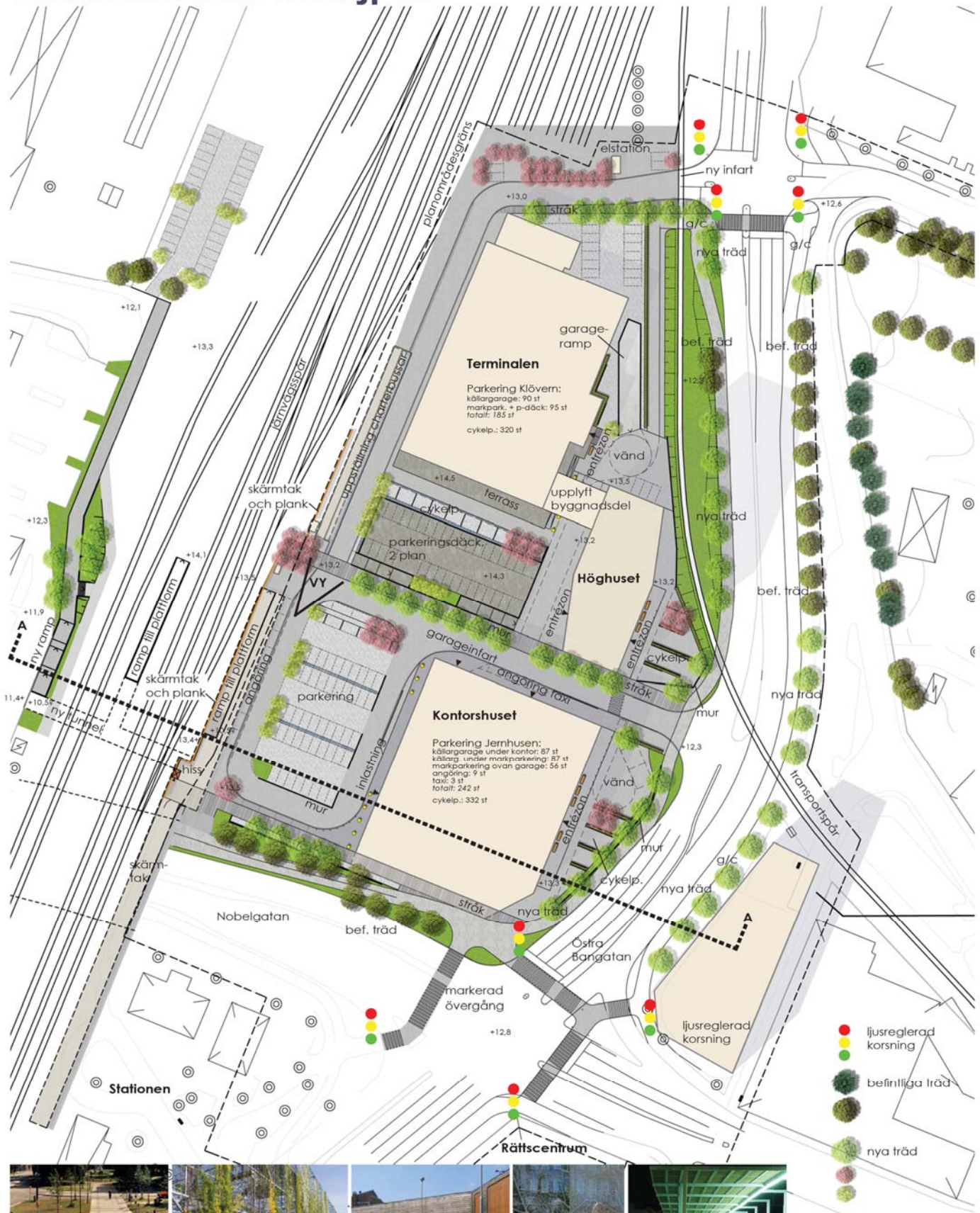


Nobeltunneln



Ribbingsgatan

Illustration till detaljplan



Exempel, markerade övergångar Exempel rumsskapande objekt Exempel plank mot Järnväg... ... med infälld glasdetalj Exempel, skärmtak

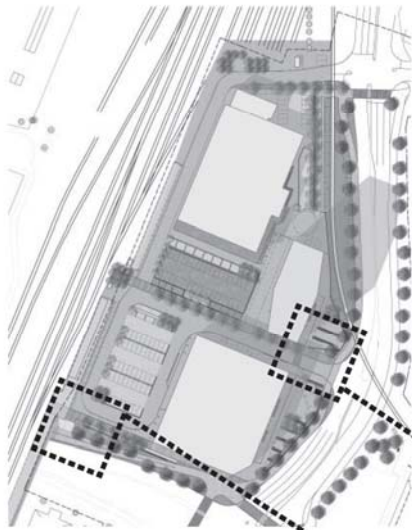


Östra Bangatan, exempel plantering Courten kan användas i i murar, markdetaljer och objekt Exempel ytmaterial, betongplatta Exempel ytmaterial, natursten i ränder Exempel mur- och kantmaterial, cortén

Terminalen, del av Olaus Petri
2013.03.26
LOLA arkitektur & landskap/
HOSPER Sweden/ Archus

Illustration till detaljplan

planutsnitt



Landskapsgestaltning, principer

Postterminalkvarteret har med sin placering invid stationen och en av Örebro's viktigaste korsningar, potential att spela en central roll som stadsport och levande del av Norrcity.

Målet med utformningen har varit att stärka stadskaraktern och öka trivselen, orienterbarheten och tillgängligheten för människor som uppehåller sig i eller passerar genom kvarteret. Detta kan uppnås med hjälp av:

tydliga rörelselänkar mellan stationen, Postterminalkvarteret och Norrcity (ny infart Ribbingsgatans förlängning, tydliga och breda vägovergångar)

Östra Bangatans utveckling till en trädplanterad stadsentré med nya cykel- och gångbanor

väderskydd invid spåren som sammanbinder stationen och Postterminalkvarteret

vegetationsanvändning (nya träd, häckar och planteringar) som förstärker platsens rumslighet

material (markytor, murar) som ger platsen karaktär och leder gång, cykel och bilrörelse genom kvarteret

Material

Horisontella trädplanterade stråk med randad markbeläggning leder rörelse in i kvarteret från Östra Bangatan. Övrig markbeläggning ska i stil ansluta till stråkens karaktär.

Corténstål kan användas i murar, kantstöd och övriga objekt.

Vårblommande träd används som blickfång i strategiska punkter. Övriga nya träd ska vara robusta gatuträd med tillräcklig storlek för att fungera rumsskapande.

Dagvatten

Hänsyn har tagits till omhändertagandet av dagvattnet, vilket delvis föreslås infiltreras i parkeringsytor och växtbäddar. Infiltrerande stenmjöl eller marksten kan användas i cykelparkeringar och delvis i bilparkeringar.

Cykelparkering

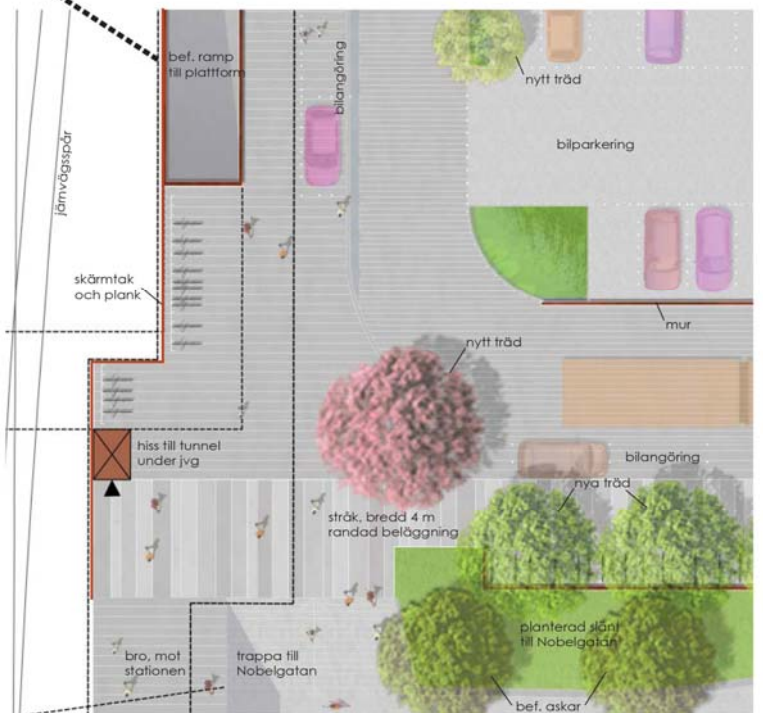
Gott om cykelparkering har placerats invid entréer och järnvägen för att underlätta för cyklister.

Plank mot järnvägen

Ett skyddande plank illustreras mot järnvägen. Detta ska vara ca 2 meter högt och kan utföras i trä med glasdetaljer.



SKALA 1:250



SKALA 1:250



Exempel infiltration/ fördränjning



Exempel, markbehandling i horisontella stråk



Exempel, blommande träd



Exempel, platta för infiltration



Exempel möblering



Exempel, infiltrerande markmaterial, grus

Terminalen, del av Olaus Petri
2013.03.26

LOLA arkitektur & landskap/
HOSPER Sweden/ Archus

Illustration till detaljplan

vy och sektion

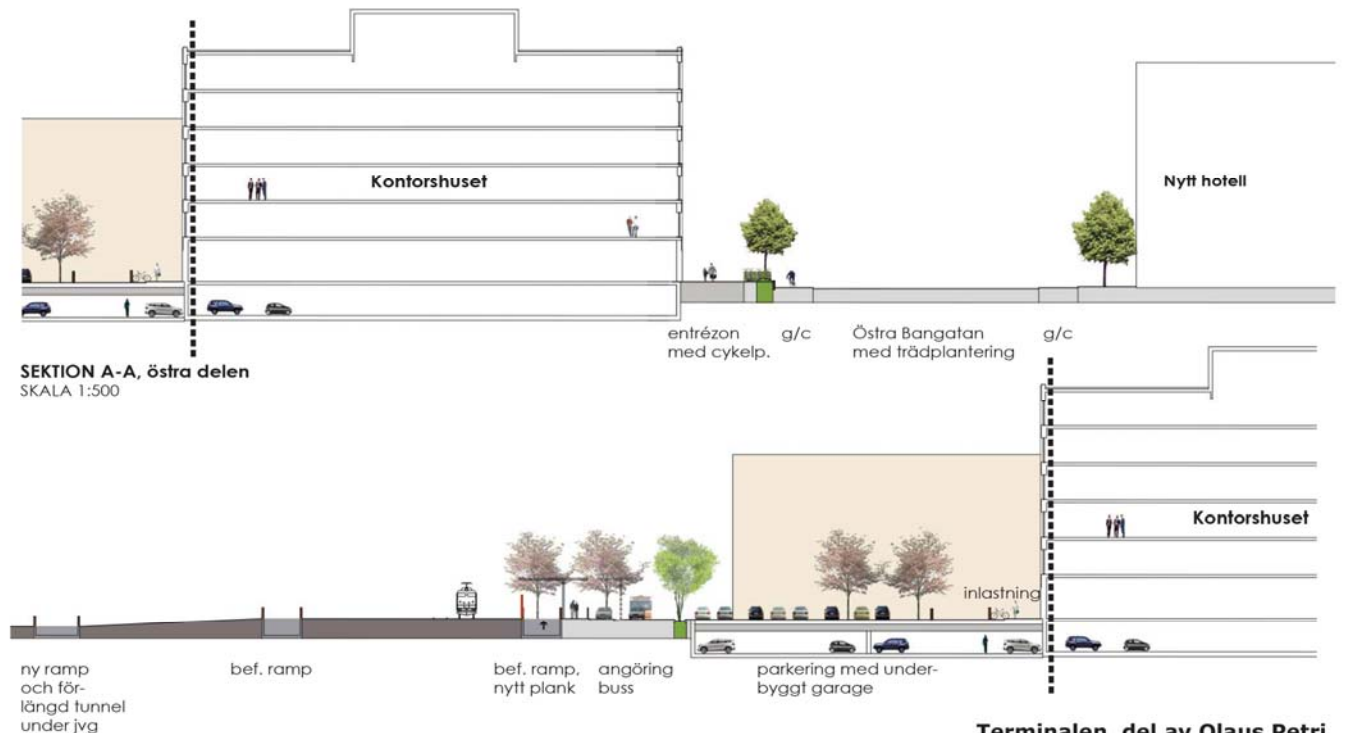


Exempel, markbeläggning



Exempel, markering av p-platser

VY från befintlig ramp mot Terminalen och ev. bussuppsamlingsplats
Ett rumsskapande objekt med växtlighet kan skapas invid parkeringsdäcket söder om Terminalen.

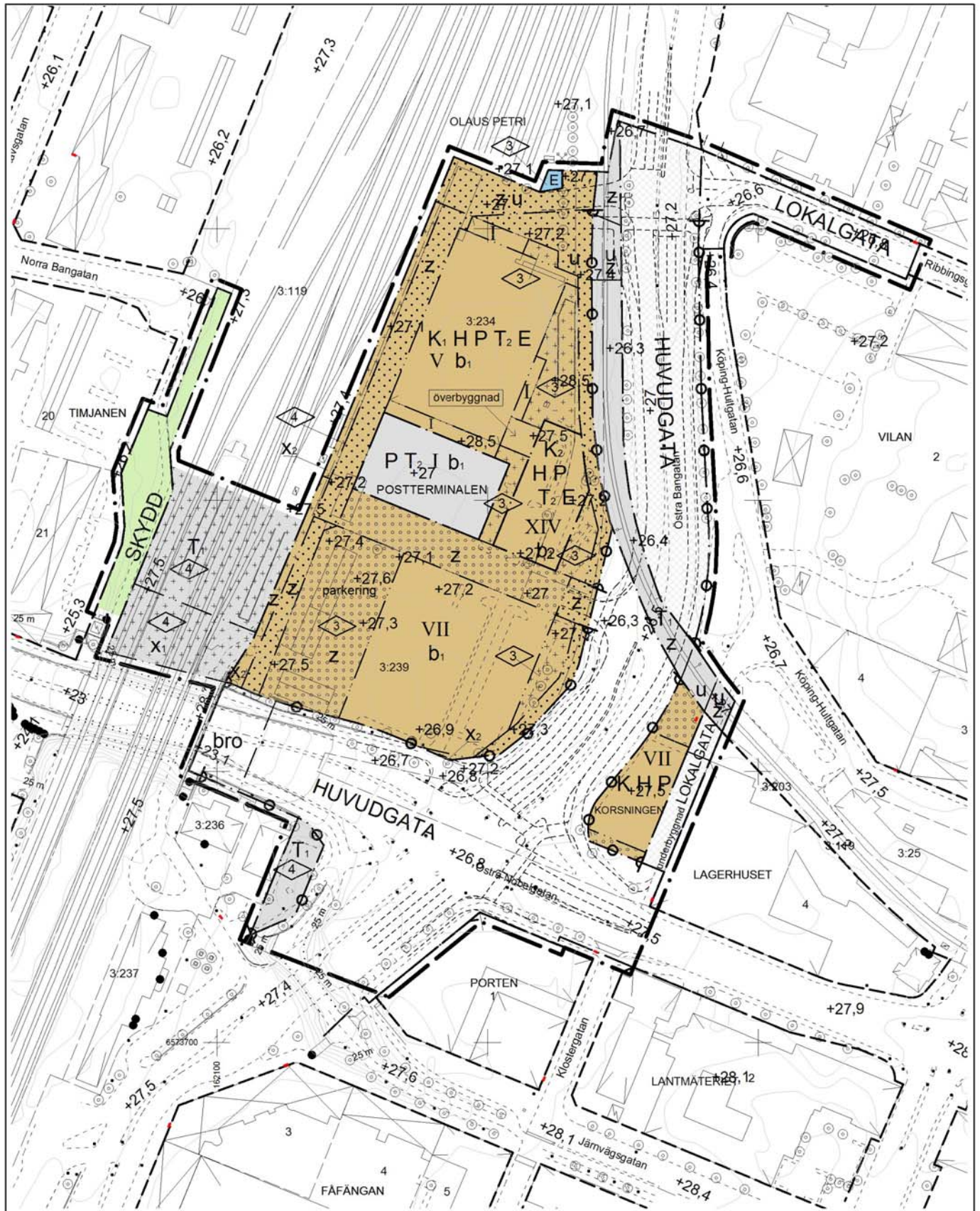


SEKTION A-A, östra delen
SKALA 1:500





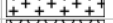
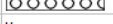
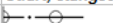

SEKTION A-A, västra delen
SKALA 1:500

Terminalen, del av Olaus Petri
2013.03.26

LOLA arkitektur & landskap/
HOSPER Sweden/ Archus



Detaljplan för
Olaus Petri 3:234, 3:239, 3:119 m.fl.
 (Postterminalen)

PLANBESTÄMMELSER	
Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar.	
Där beteckningar saknas gäller bestämmelsen hela området.	
Endast angiven användning är tillåten.	
GRÄNSER	
	Planområdesgränsen redovisas 3 m utanför området.
	Användningsgräns
	Egenskapsgräns
ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN	
Allmänna platser	
HUVUDGATA	Trafik mellan områden
LOKALGATA	Lokaltrafik
SKYDD	Område som skyddar mot störning
Kvartersmark	
E	Transformatorstation
H	Handel
K	Kontor
K1	Kontor, ej hotell
K2	Kontor, högst sju våningar får användas till hotell
P	Parkering
T	Järnvägsändamål
T2	Järnvägsändamål, Busstrafik
UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER	
bro	Gångbro eller överbyggnad. Fri höjd under överbyggnaden minst 4, 7 m.
underbyggnad	Byggnad på sidan av gatan får sammanbyggas med underbyggnad under gatan
BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE	
	Marken får inte bebyggas
	Marken får endast bebyggas med uthus, förråd, servicebyggnader o.d.
	Marken får bebyggas under med körbart bjällklag samt förråd, servicebyggnader o dyl
u	Marken skall vara tillgänglig för underjordiska ledningar
x1	Marken skall vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik i tunnel till en fri höjd av 2.7 m.
x2	Marken skall vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik till en fri höjd av 2.7 m.
z	Marken skall vara tillgänglig för allmän körtrafik
MARKENS ANORDNANDE	
Mark och vegetation	
parkering	Parkeringsplats skall finnas
Dagvatten	
Dagvatten från parkeringsplatser, uppställnings- och körytor och därmed jämförliga ytor skall renas innan anslutning av dagvattnet får ske till anvisad förbindelsepunkt.	
Dagvatten från tak och annat naturligt dagvatten skall tas omhand separat från övrigt dagvatten	
Dagvattenåtgärder skall utföras på sådant sätt att fastigheten inte avleder mer dagvatten än motsvarande maxflöde från den oexploaterade fastigheten.	
Dagvattenåtgärderna ska vara dimensionerade för ett tvåårsregn	
Utfart, stängsel	
	Körbar förbindelse får inte anordnas
PLACERING, UTFORMNING OCH UTFÖRANDE	
Utförning	
	Högsta byggnadshöjd i meter
I, V, VII, XIV	Högsta antal våningar
överbyggnad	Byggnader får sammanbyggas genom överbyggnad över marknivån. Fri höjd under överbyggnaden minst 3.0 m.
Utseende (ny bebyggelse)	
b1	Byggnader skall vara utförda av bärande betongkonstruktion och övriga byggnadsdelar i brandtåligt material som obrännbar isolering m. m. Fasader skall utföras i obrännbart material.
	Ventilationssystem skall utföras med mekanisk till- och frånluft. Friskluftsintag skall placeras så att de ej vetter mot järnvägen. Det skall vara möjligt att manuellt stänga av ventilationssystemet.
	Huvudentréer till samtliga byggnader skall mynna bort från järnvägen.
	Fönster som vetter mot järnvägen skall ej vara öppningsbara.
Störningsskydd	
Byggnadens fasad skall dämpa buller så att ljudnivån innanför fasad ej överskrider 40 dBA ekvivalentnivå för kontor resp. 30 dBA ekvivalentnivå och 45 dBA för maximalnivån för hotell	
För vibrationer från järnväg gäller maximalt 0.4 mm/s vid nybebyggelse.	
ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER	
Bygglov får inte ges för ändrad markanvändning förrän markens lämplighet för byggande har säkerställts genom att en markförening har avhjälppts.	
Genomförandetid	
Genomförandetiden är fem år från den dag planen vinner laga kraft	
Planavtal är tecknat med fastighetsägaren. Planavgift tas därmed ej ut i vid bygglov.	



2013-02-02

BN 1052/2011

Fastighetsförteckning till detaljplan för Olaus Petri 3:234, 3:239, 3:119 mfl (Postterminalen) Olaus Petri, Örebro kommun

FASTIGHETER INOM PLANOMRÅDET

OLAUS PETRI 3:119

STATEN TRAFIKVERKET

781 89 BORLÄNGE

OLAUS PETRI 3:12

ÖREBRO KOMMUN

BOX 30000

701 35 ÖREBRO

ZAND KARIMI,NEDA NICOLE

Hus på

BREDGATAN 6 LGH 1101

702 25 ÖREBRO

OLAUS PETRI 3:217

ÖREBRO KOMMUN

BOX 30000

701 35 ÖREBRO

OLAUS PETRI 3:234

KLÖVERN ADAM AB

BOX 1024

611 29 NYKÖPING

OLAUS PETRI 3:239

JERNHUSEN FASTIGHETER AB

BOX 520/JERNHUSEN AB/

101 30 STOCKHOLM

Olaus Petri 3:7

ÖREBRO KOMMUN

BOX 30000

701 35 ÖREBRO

ANLÄGGNINGSSAMFÄLLIGHETER INOM PLANOMRÅDET

OLAUS PETRI GA:16

OLAUS PETRI 3:12

ÖREBRO KOMMUN
BOX 30000
701 35 ÖREBRO

UTRYMME VÄG

OLAUS PETRI 3:119

STATEN TRAFIKVERKET

781 89 BORLÄNGE

RÄTTIGHETER INOM PLANOMRÅDET

1880-747.2

1880-747.4

1880-747.3

1880-747.1

1880-649.1

OLAUS PETRI 3:12

ÖREBRO KOMMUN
BOX 30000
701 35 ÖREBRO

GÅNG-OCH CYKELVÄG
GÅNG-OCH CYKELVÄG
VÄG
VÄG
VÄG

1880-649.2

1880-649.3

OLAUS PETRI 3:234

KLÖVERN ADAM AB
BOX 1024
611 29 NYKÖPING

VÄG
PARKERING

1880-620.4

1880-620.2

1880-620.5

1880-620.3

1880-620.6

OLAUS PETRI 3:236

LINDIN FÖRVALTNINGS AB
GULDBAGGEV 11
702 30 ÖREBRO

FJÄRRVÄRMELEDNING
UTRYMME
SKYDDSRUM
VÄG
VATTENLEDNING

1880-628.3

OLAUS PETRI 3:237

JERNHUSEN STATIONER AB
BOX 520/JERNHUSEN AB/
101 30 STOCKHOLM

SKÄRMTAK

1880-747.5

OLAUS PETRI 3:7

ÖREBRO KOMMUN
BOX 30000
701 35 ÖREBRO

GÅNG-OCH CYKELTRAFIK

1880-588.1 OLAUS PETRI 3:241	ÖREBROPORTEN FASTIGHETER AB BOX 33520 701 35 ÖREBRO	JÄRNVÄGSTRAFIK
1880-443.1 LAGERHUSET 4	ABRAMSSONS FASTIGHETS AB Ö NOBELG 9 703 61 ÖREBRO	PARKERING
1880K-86/520.2 ÅBYVERKEN 2	E.ON VÄRME SVERIGE AB 205 09 MALMÖ	FJÄRRVÄRME
1880-649.4 1880-649.5 1880-919.1 OLAUS PETRI 3:119	STATEN TRAFIKVERKET 781 89 BORLÄNGE	TELELEDNING LEDNING JÄRNVÄGSTRAFIK

FASTIGHETER UTANFÖR PLANOMRÅDET

APELN 11	HSB BRF APELN I ÖREBRO BOX 393 701 47 ÖREBRO
FÅFÄNGAN 3	NORÉN,MARGARETA SKEPPARKROKEN 18 LGH 1202 181 66 LIDINGÖ NISSVANDT,ANNA ELISABETH KARLAVÄGEN 81 LGH 1202 114 59 STOCKHOLM LANDELL,KRISTINA WINDMARK TRASTHAGEN 12 181 41 LIDINGÖ WENNERSTRÖM,LARS-JOHAN FOLKUNGA VÄGEN 27 LGH 1202 191 50 SOLLENTUNA
FÅFÄNGAN 4	GÖRTZ FASTIGHETER AB ESSWEGE FASTIGHETER AB BOX 220 34

	702 02 ÖREBRO
KEXFABRIKEN 3	ÖREBROPORTEN FASTIGHETER AB BOX 33520 701 35 ÖREBRO
KEXFABRIKEN 5	ÖREBRO KYRKLIGA SAMFÄLLIGHETS BOSTADS AB SVENSKA KYRKAN, KYRKOKANSLIET STORG 27 703 63 ÖREBRO
LAGERHUSET 4	ABRAMSSONS FASTIGHETS AB Ö NOBELG 9 703 61 ÖREBRO
LANTMÄTERIET 2	NORRPORTEN I ÖREBRO AB BOX 225 851 04 SUNDSVALL
OLAUS PETRI 3:198	JERNHUSEN FASTIGHETER AB BOX 520/JERNHUSEN AB/ 101 30 STOCKHOLM
OLAUS PETRI 3:203	ÖREBRO KOMMUN BOX 30000 701 35 ÖREBRO
OLAUS PETRI 3:236	LINDIN FÖRVALTNINGS AB GULDBAGGEV 11 702 30 ÖREBRO
OLAUS PETRI 3:237	JERNHUSEN STATIONER AB BOX 520/JERNHUSEN AB/ 101 30 STOCKHOLM
OLAUS PETRI 3:25	ÖREBRO KYRKLIGA SAMFÄLLIGHET STORGATAN 27 703 63 ÖREBRO
OLAUS PETRI 3:7	ÖREBRO KOMMUN BOX 30000 701 35 ÖREBRO

PORTEN 1	NORRPORTEN I ÖREBRO AB BOX 225 851 04 SUNDSVALL
SKARVEN 20	ASPLUNDS FASTIGHETER I ÖREBRO AB RIBBINGSGATAN 11 703 63 ÖREBRO
SKARVEN 21	ASPLUNDS FASTIGHETER I ÖREBRO AB RIBBINGSGATAN 11 703 63 ÖREBRO
SPENATEN 8	IVARSSON,TOR-LEIF OLAIGATAN 32 B 703 61 ÖREBRO IVARSSON,HANS-OLOF GÄRDESGATAN 11 702 17 ÖREBRO WESTIN,CLARY AGNETA NYBROGATAN 45 C LGH 1302 114 39 STOCKHOLM IVARSSON,MATS GÄSTISVÄGEN 57 183 60 TÄBY
TIMJANEN 20	ÖREBROBOSTÄDER AB BOX 8033 700 08 ÖREBRO
TIMJANEN 21	ÖREBROBOSTÄDER AB BOX 8033 700 08 ÖREBRO
VILAN 2	LÄNSGÅRDEN FASTIGHETER AB BOX 1530 701 15 ÖREBRO
VILAN 3	ABRAMSSON,SVEN BIRGER TORGVÄGEN 3 703 65 ÖREBRO SÅGLUND,MARIA KRISTINA RÅDMANSGATAN 9 702 13 ÖREBRO

ABRAMSSON,BENGT OLOF
KARLSRO ORMESTA 225
705 95 ÖREBRO

VILAN 4

MALM,TORSTEN INGVAR
LEKBÄCKSVÄGEN 32
719 93 VINTROSA



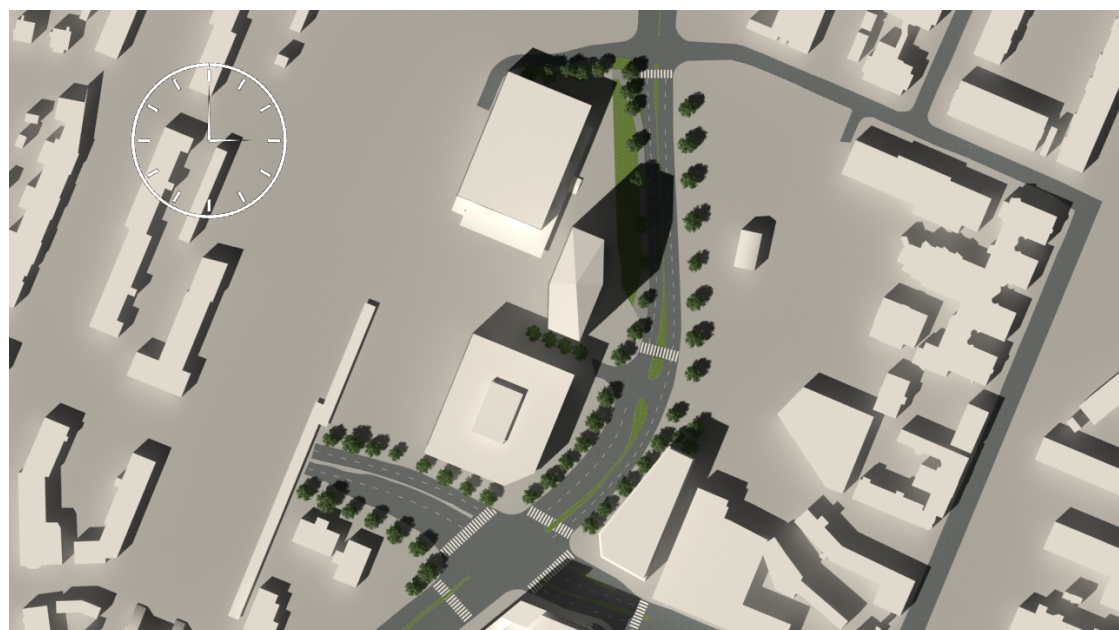
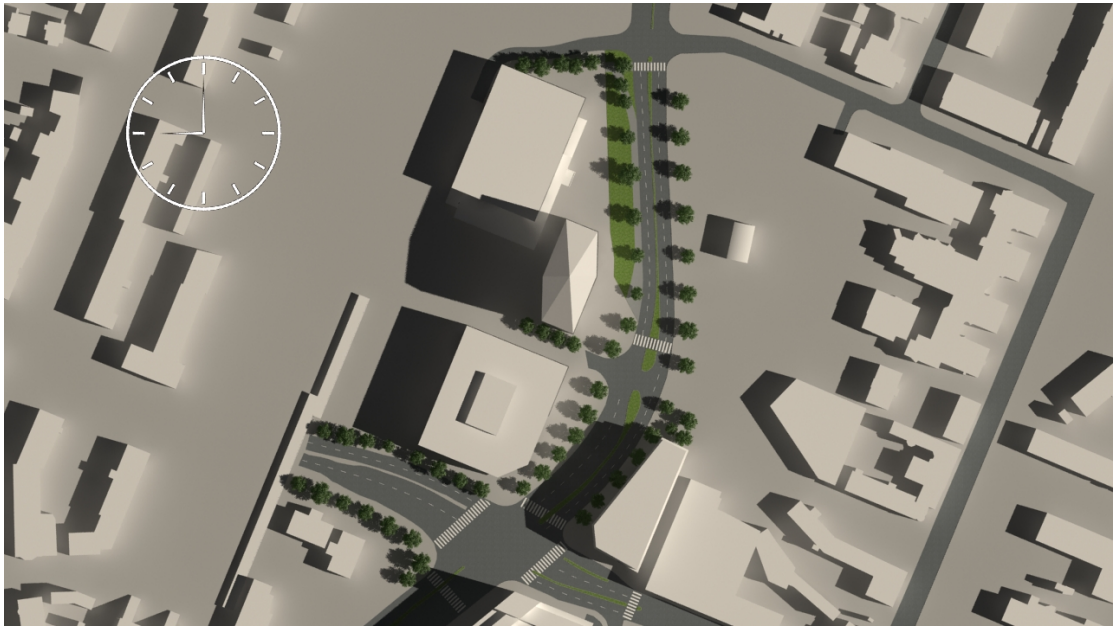
Inventering av träd på Postterminalen

Underlag för förändrad markanvändning

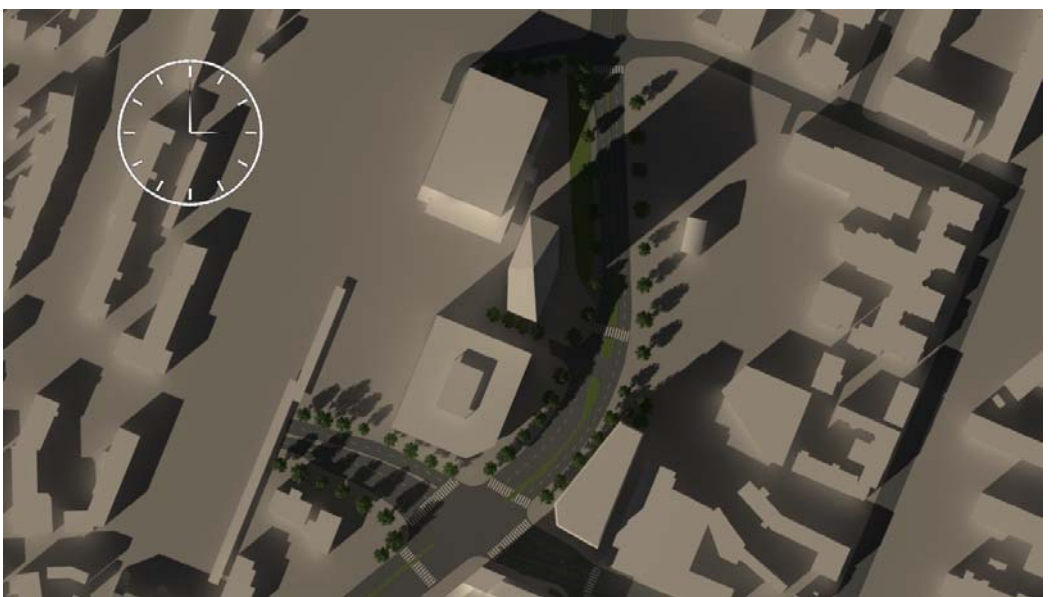
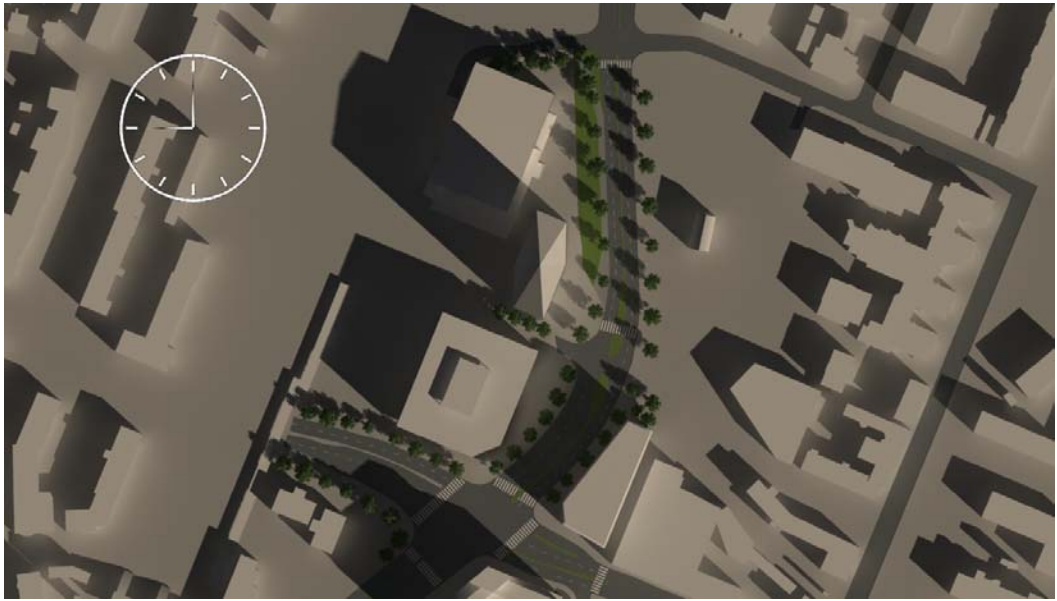
Nr	Art	Trädhöjd	Vitalitet	Bevarandevärde	Anmärkning
1	Askar	6	God	Mycket skyddsvärda	Flyttbara
2	Lindar	6	God	Mycket skyddsvärda	Flyttbara
3	Rönnar	4	Mindre god	Inte skyddsvärda	
4	Rönnar	4	Mindre god	Inte skyddsvärda	
5	Björk	15	Dålig	Inte skyddsvärda	
6	Lindar	6	Mindre god	Inte skyddsvärda	
7	Lindar	7	Dålig	Inte skyddsvärda	Lövträdkräfta
8	Popplar	16	Mindre god	Skyddsvärda	
9	Rundoxlar	7	God	Skyddsvärda	
10	Rundoxlar	6	God	Inte skyddsvärda	
11	Lindar och lönnar	7	God	Mycket skyddsvärda	
12	Lindar	9	Mindre god	Inte skyddsvärda	
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					



Juni kl. 9.00, 12.00, 15.00

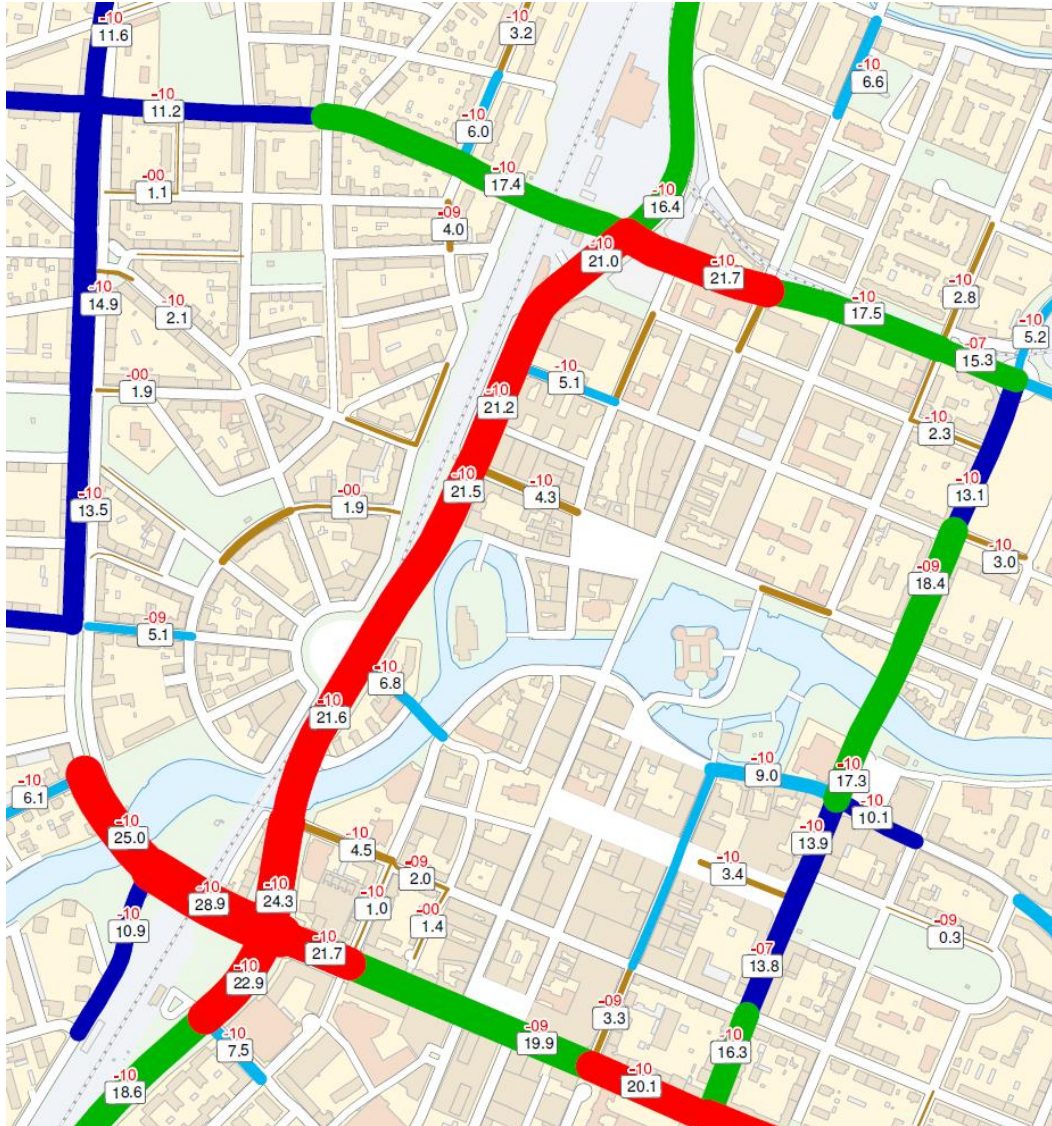


Mars kl. 9.00, 12.00, 15.00



Trafikflöden i centrala Örebro år 2010

Redovisade siffror avser årsvardagsmedeldygnstrafik (ÅVDT) i tusental fordon.

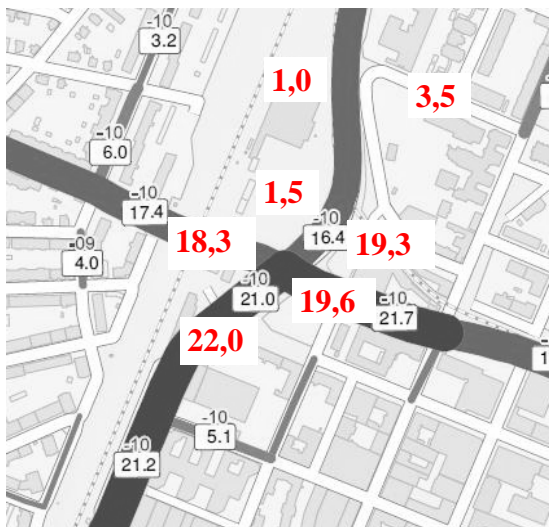


Trafikprognos 2020-2025

En omfördelning av biltrafiken sker efter öppning av Ribbingsgatan mot Östra Bangatan. Trafiken minskar på delar av Östra Nobelgatan och Storgatan samtidigt som en ökning sker på Östra Bangatan mellan Ribbingsgatan och Nobelgatan. På grund av utbyggnationer i när- och ytterområden förväntas generella trafikökningar med 5 % till 2020-2025.

Åtgärderna i detaljplanen förändrar kapaciteten i gatunätet. Dock förväntas inga ytterligare konsekvenser för trafikflödena eftersom kapacitetsstyrande åtgärder vidtas i trafiksignalsanläggningarna i området.

Befintlig in-utfart från Postterminalen väster om Östra Bangatan har idag ett flöde av ca 1400 f/d. Biltrafik norrut kommer förflyttas till den norra in/utfarten vid Ribbingsgatan som har signalreglering istället för väjningsplikt. Nygenererad biltrafik tillkommer pga. ny bebyggelse.



Gång- och cykelflöden vid järnvägsspåret Östra Bangatan

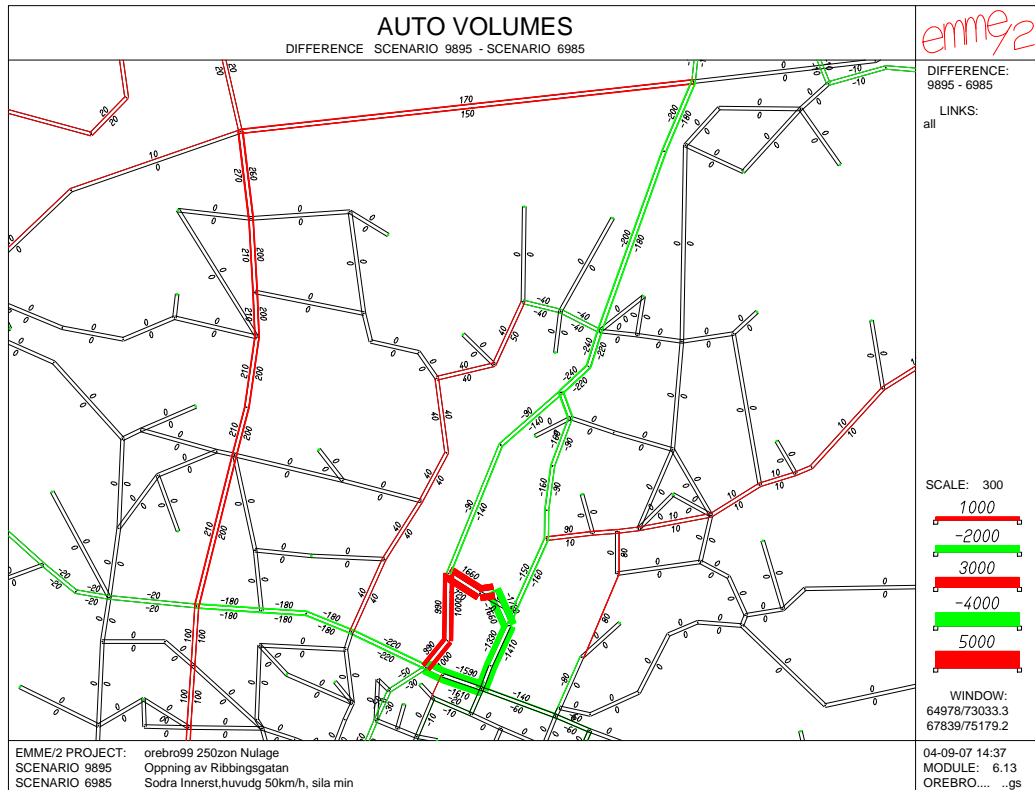
Trafikmätning utfördes 2012 under två maxkvartar vid maxtimmen kl 16.00-17.00 en vardag. 5 cyklister och 20 gående observerades korsa Östra Bangatan vid järnvägsspåret. Maxtimmen representerar 10 % av dygnsflödet. Därmed passerar ca 400 fotgängare och 100 cyklister per dygn. Jämförelser kan göras med handräkningen av gående och cyklister i Örebro under maj månad åren 1999-2004. Då passerade 75 gående och 120 cyklister kl 07.00-18.00.

Trafiksäkerhet

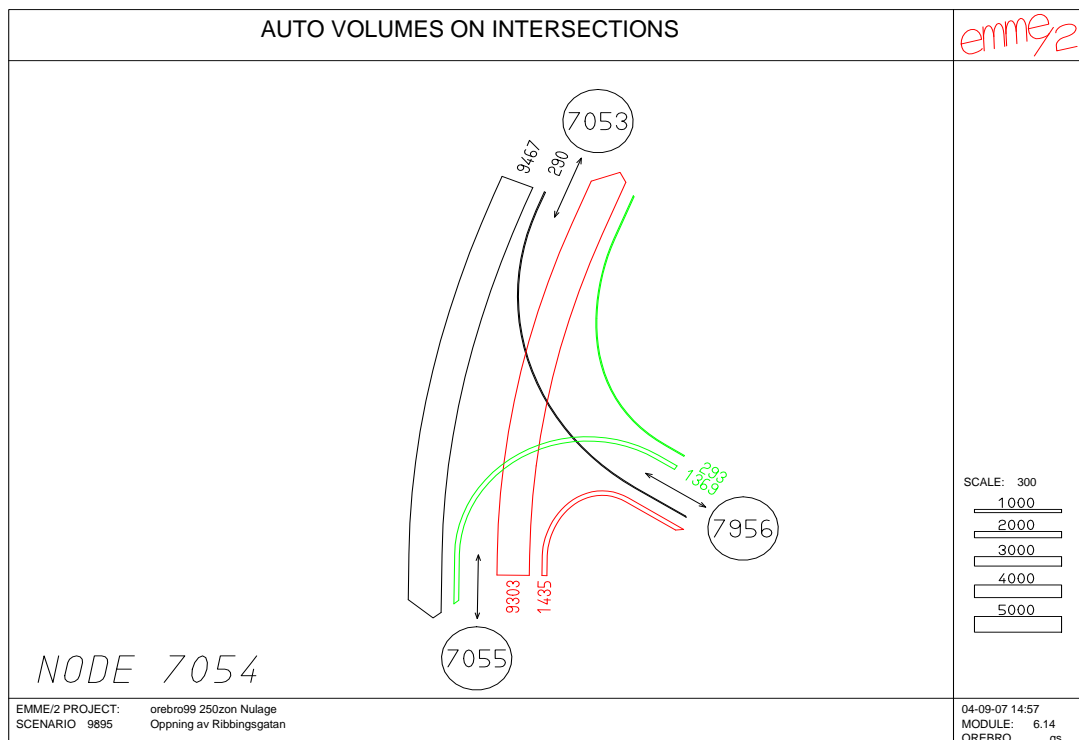
Enligt STRADA finns inga rapporterade olyckor på Östra Bangatan vid järnvägsspåret. STRADA har polisrapporterade olyckor sedan 2002-2003.

Eftersom två nya signalreglerade gång- och cykelpassager skapas över Östra Bangatan vid Östra Nobelgatan samt Ribbingsgatan förväntas passager vid järnvägsspåret minska och därmed ev. olycksrisk.

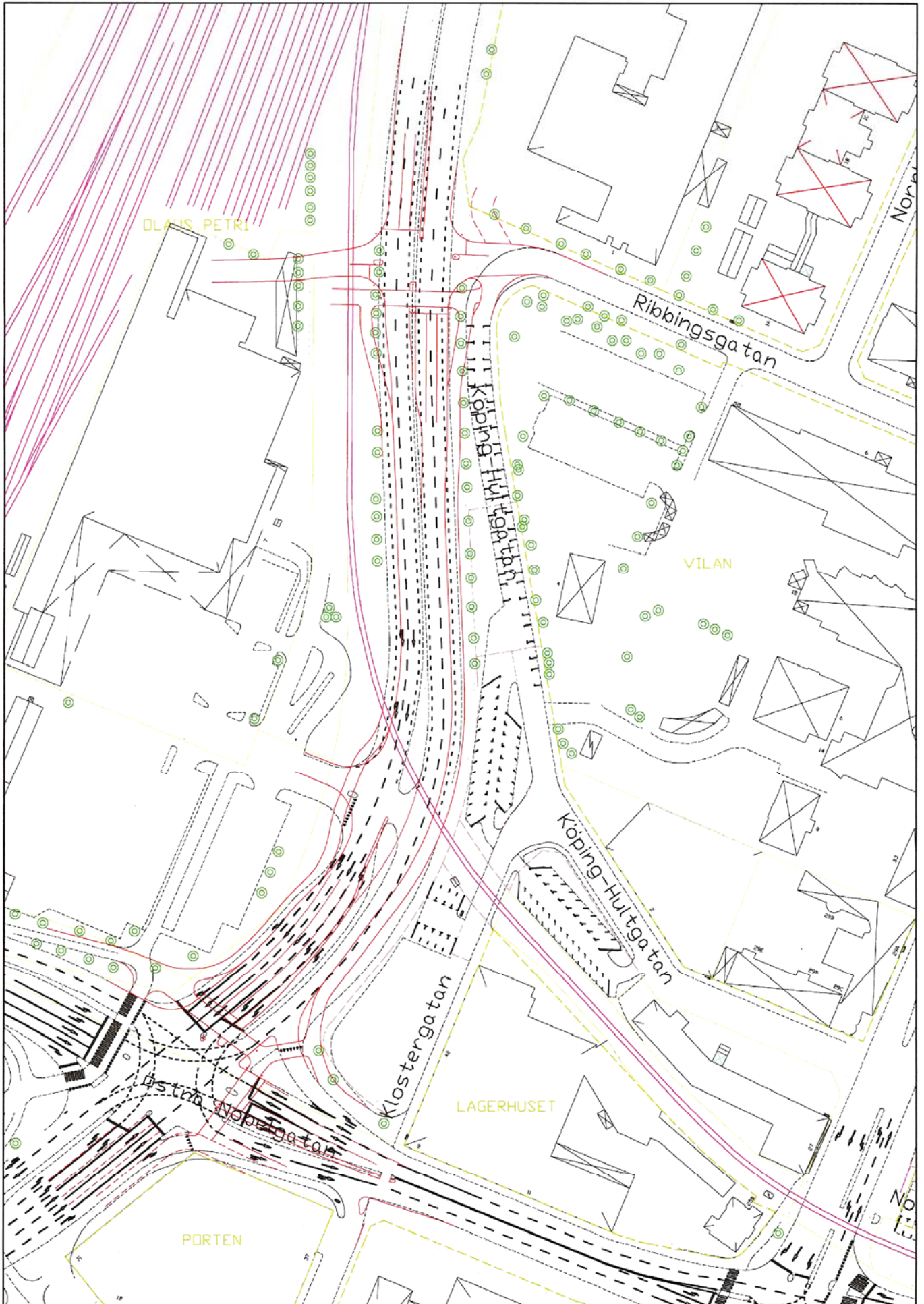
TRAFIKPROGNOS EFTER ÖPPNANDET AV RIBBINGSGATAN



Skillnad i trafikflöden vid en öppning av Ribbingsgatan med "hel" korsning



Trafikflöden vid en öppning av Ribbingsgatan med "hel" korsning



Bilparkering Jernhusens fastighet:

Parkeringsbehov:

Kontor enl kommunens P-norm (17200m²x(9ppl+2ppl)=190ppl

Infartsparkering preliminärt 40 ppl

Angöring bil 9ppl

Angöring taxi (för kontorens behov) 3ppl

Summa: **242ppl**

Utplacering p-platser planillustration (Lola 2012–05–14):

P på mark 56ppl

P i källargarage under kontorsbyggnad 87ppl

P i källargarage under markparkering 87ppl

Angöring personbil 9ppl till resecentrum

Angöring taxi 3ppl

Summa: **242ppl**

Bilparkering KLÖVERN's fastighet:

Parkeringsbehov:

Enligt dokument "Parkerings- och cykelbehov" rev dat 2012–05–14

185ppl

Utplacering p-platser planillustration (Lola 2012–05–14):

25ppl på mark

90ppl i garage f.d. postterminalen

70ppl i halvplansförskjutet p-däck

Summa: **185ppl**

Utöver angivna ppl, finns även uppställning för ca 5st charterbussar

Övrigt:

Parkeringsbehov för cyklar klaras inom fastigheten enl kommunens norm.

Postterminaltomten Olaus Petri Örebro, 2012-02-27, rev 2012-05-14

Parkerings- och cykelbehov (baserad på parkeringsnorm Örebro kommun daterad 2010-12-01)

	Jernhusen				Klövern				TOTALT
	Byggnad A		Byggnad B		Byggnad C		Byggnad D		
	Bilpark	Cykelpark	Bilpark	Cykelpark	Höghuset 14 vån	Terminalbyggnaden	Bilpark	Cykelpark	
Kontor	17200		0		11000		1200		29400
	189,2	309,6	0	0	121	198	13,2	21,6	
Idrott							2900		
							14,5		
Restaurang							200		
							5,2		
Handel							0		
							0		
Industri							2600		
							31,2	20,8	
Resecenter									
Summa BTA	17200		0		11000		6900		29400
Summa p-behov	189,2	309,6	0	0	121	198	64,1	42,4	0
Summa fastighetsägare	189,2	309,6			185,1	240,4			

P-norm bilar 1000m2 BTA Örebro kommun:

Kontor 11 ppl

Idrott 5 ppl

Restaurang 26 ppl

Industri 12 ppl

P-norm cyklar 1000m2 BTA Örebro kommun:

Kontor 18 cykelpl

Idrott, norm saknas

Restaurang, norm ej tolkad

Handel

Industri 8 cykelpl

