



KUMLA KOMMUN

Dnr: MBN 2009/1141

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för

SÖDRA VIA 2:18 m.fl. Via industriområde
Kumla, Kumla kommun,
Örebro län

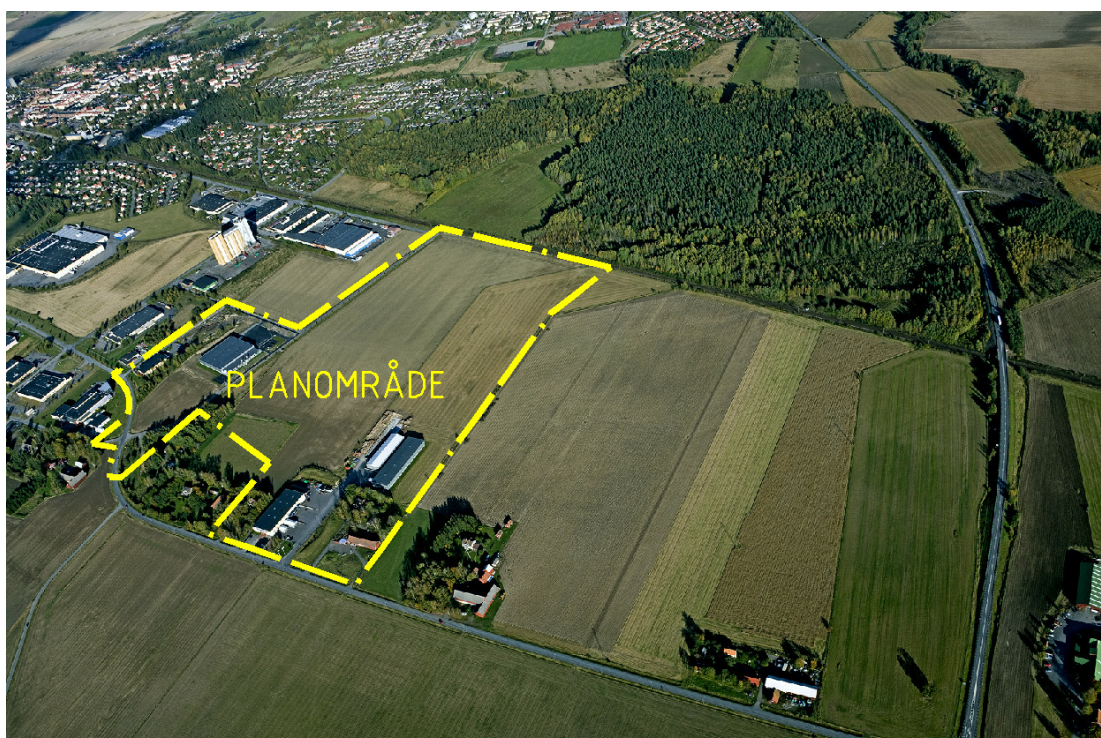


Foto: Bergslagsbild AB 2009

Samråd:	15 mars 2010 – 6 april 2010
Utställning:	4 november 2010 – 2 december 2010
Antagen av MBN:	15 december 2010
Laga kraft:	10 januari 2011



KUMLA KOMMUN
STADSARKITEKTAVDELNINGEN

Upprättad:
2010-03-12
Planförfattare:
Johannes Ludvigsson



KUMLA KOMMUN

Dnr: MBN 2009/1141

Upprättad:
2010-03-12
Planförfattare:
Johannes Ludvigsson

Datum: 2010-12-15

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för

SÖDRA VIA 2:18 m.fl, Via industriområde
Kumla, Kumla kommun, Örebro län

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Planförslaget utgörs av:

- Plan- och genomförandebeskrivning
- Plankarta med bestämmelser i skala 1:2000
- Illustration i skala 1:2000
- Fastighetsregister (utdrag ur TEFAT FIR, Lantmäteriverkets fastighetsdatasystem)
- Förstudie avseende miljökonsekvenser.
- Samrådsredogörelse
- Utlåtande

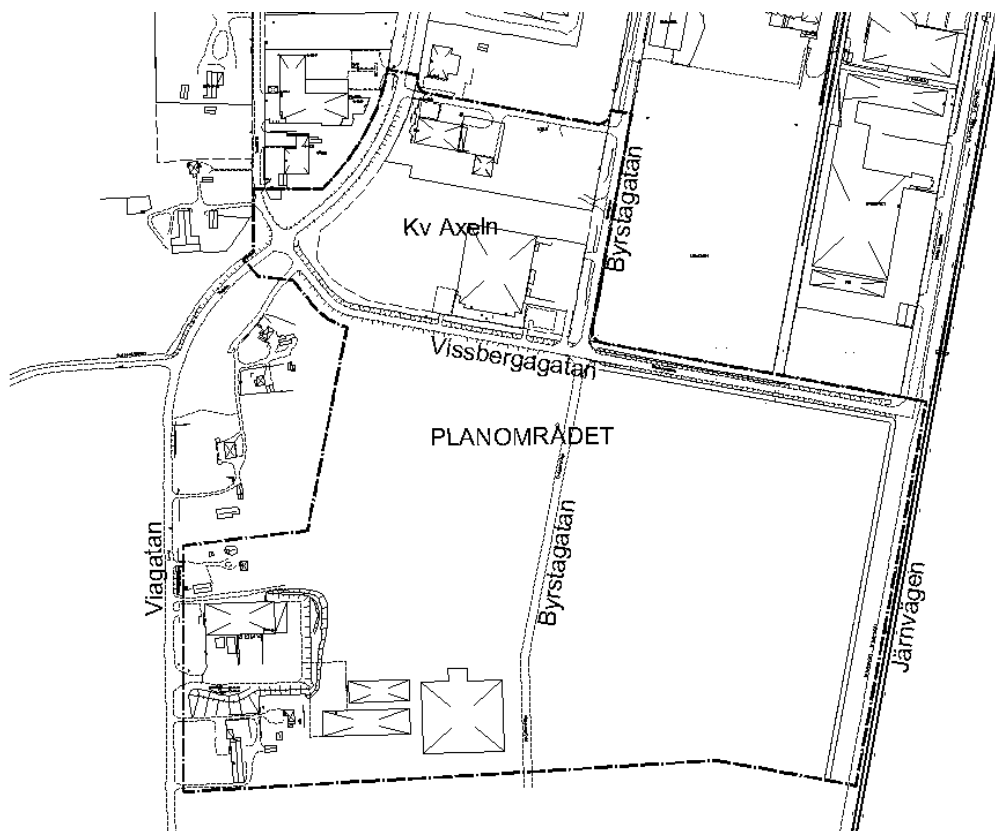
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanens syfte är att skapa en plan som slår fast vilken verksamhet som ska förekomma i området. Vidare blir planen ett naturligt steg att utveckla Via industriområde då en stor del av området inte är planlagd. Det finns behov av planlagd industrimark i Kumla och Södra Via är ett lämpligt område med hänsyn till både läget och tillgången till stora vägar (E20 och Riksväg 51) och järnvägen.

PLANDATA

Läge

Planområdet är beläget i sydvästra delen av tätorten Kumla, i Södra Via, i huvudsak söder om Vissbergagatan. Västerut följer plangränsen Viagatan, svänger av öster om bymiljön för att sedan svänga tillbaka och åter följa Viagatan. Österut gränsar järnvägen och söderut följer plangränsen ett dike som också utgör en fastighetsgräns. Södra delen av Kv Axeln ingår också i detaljplanen.



Karta som beskriver planområdet

Området utgörs i huvudsak av åkermark. Detaljplanegränsen längst i norr utgörs av Teknikgatan och Vissbergagatan och i området norr om Vissbergagatan ligger befintliga industrier/företag. På den västra sidan av planområdet, längs med Viagatan, finns delar av bymiljön Södra Via med äldre jordbruksbebyggelse.

Areal

Planområdet har en areal på ca 33 hektar.

Markägoförhållanden

Kumla kommun äger den berörda marken (Kumla 12:3 och S Via 2:10). Intelligande bostadsfastigheter är i enskild ägo frånsett S Via 2:18 samt de berörda fastigheterna i Kv Axeln, som tillhör Kumla Fastigheter AB.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

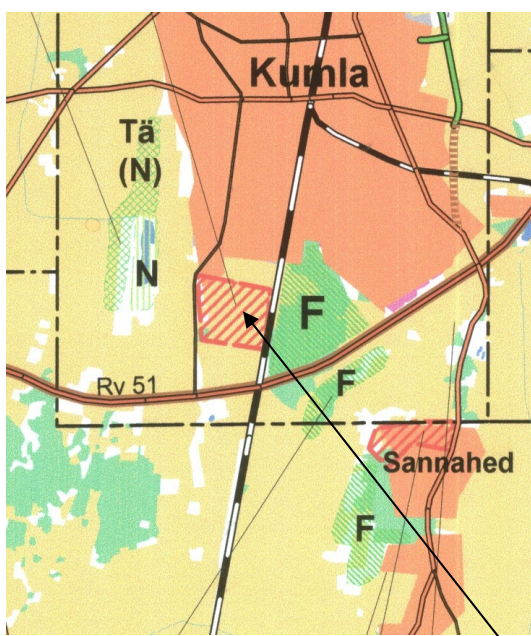
Översiktliga planer

Översiktsplanen, antagen den 22 november 1999 av kommunfullmäktige, redovisar att den aktuella marken är avsedd för industri. Citat från Översiktsplanen säger att området är:

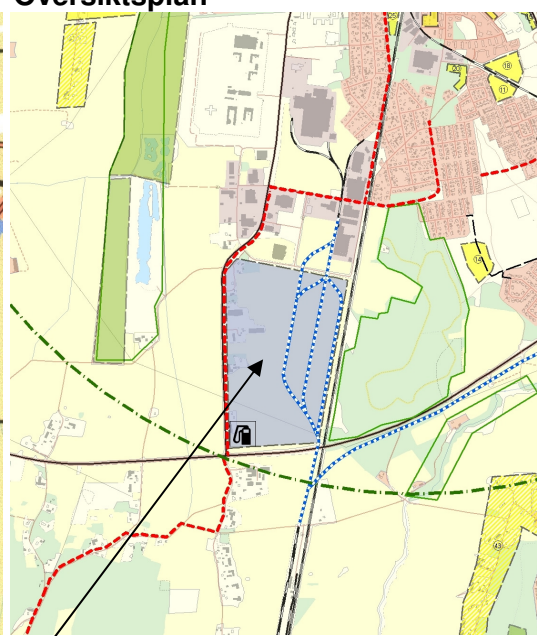
”Mark reserveras för större yrkrävande verksamheter som också har behov av industrispår.”

Den nya översiktsplanen för Kumla kommun har varit på utställning, och väntas antas inom kort av kommunfullmäktige, och även där är det aktuella planområdet avsatt för industriverksamhet.

Urklipp från gällande Översiktsplan



Urklipp från föreslagna och kommande Översiktsplan



Utbyggnadsområde

Detaljplaner

I dagsläget är den största delen av det aktuella området inte planlagd. I norr gränsar området till detaljplanerna:

- P59 (laga kraft 2006-07-06)
- P84/5 (laga kraft 1984-09-10)
- 18-KUM-2282 (laga kraft 1979-02-14)
- 1881k-1730 (laga kraft 1966-01-18)

Delar av dessa planer, undantaget 18-KUM-2282, kommer att ingå i den nya planen.

Bevarandeprogram

Några kulturhistoriska intressen eller dylikt finns inte redovisade i Kumla kommuns bevarandeprogram eller på fornlämningskartan. Dock finns äldre gårdsmiljöer med väl bevarade byggnader och vegetationspartier i anslutning till planen.

Miljöprogram

Miljöprogram 2006-2010, antaget den 18 juni 2007 av kommunfullmäktig, redovisar de 14 miljömålen som Kumla kommun har. Det är viktigt att den nuvarande, och kommande, verksamheten i Södra Via klarar och följer miljömålen. Exempel är begränsad klimatpåverkan, levande sjöar och vattendrag, giftfri miljö etc.

Klimatstrategin

Klimatstrategi för Kumla kommun, antagen den 2007-06-18, av kommunfullmäktige, är en del i miljöprogrammet. Det är av stor betydelse att nuvarande och kommande verksamheter har krav på sig mot den klimatstrategi som Kumla kommun har.

Grönplan

Grönplan, antagen den 18 juni 2007 av kommunfullmäktige, tar upp betydelsen av grönområde och vattendrag i Kumla kommun. Södra Via gränsar i öster till järnvägen och på andra sidan järnvägen finns naturreservatet Viaskogen vilket är Kumlabornas viktigaste rekreatiomsområde. Inom 500 meter västerut finns också naturreservatet Björka Lertag som också är ett Natura 2000-område.

Plan- bygg- och bostadsprogram

Planprojektet finns med i det av kommunfullmäktige, den 17 maj 2010, antagna Plan-, bygg- och bostadsprogrammet 2010–2012. Även i tidigare Plan-, bygg – och bostadsprogram fanns planprojektet med.

Program för planområdet

Något särskilt program har inte upprättats eftersom området finns redovisat i översiktsplan som en framtida utbyggnad för industriverksamhet.

Kommunala beslut i övrigt

I samband med diskussion om en större industrietablering (lagerterminal) genomfördes ett plansamråd, juni 1988, för en större del av det nu aktuella området.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR**Natur***Mark och vegetation*

Ca 50 % av det aktuella planområdet består av jordbruksmark medan resterande del främst innehåller industri/företagsverksamhet, vägar etc.

Landskapsinventering

I februari 1993 genomfördes ett arbete gällande idé- och strukturskisser för Norra och Södra Via av adj professor Ulf Ranhagen, VBB-VIAK på uppdrag av Kumla kommun. Landskaparkitekt dr Clas Florgård var rådgivare i landskaps- och ekologifrågor. Arbetet omfattade ett större område än det aktuella planområdet. En slutsats i arbetet var att Södra Via lämpar sig för verksamhet som inte är i behov av profilering av förbipasserande och att miljöstörande industrier inte passar för området. Olika förslag för hur området skulle utvecklas lades också fram.

Geotekniska förhållanden

Det aktuella området består till största delen av glacial lera utifrån Hydrogeologiska Kartbladet Örebro SV från 1969.

En mer genomgående geoteknisk undersökning har gjorts av den östra delen av planområdet av K-Konsult på uppdrag av Kumla Fastigheter AB i april 1988. Utredning gjordes i syfte för att undersöka lämpligheten med industriverksamhet i området. Vidare visar utredningen att området närmast järnvägen är lämpligare än de centrala områdena där påbyggnad kan behövas vid byggnation av industriverksamhet.

En specifik geoteknisk undersökning gjordes i mars 2000 av J & W Mark och Anläggning gällande tomten Södra Via 2:18. Den bekräftar att det aktuella planområdet har goda förutsättningar som industriområde.

Radon

Södra Via ligger i ett område med låg- och normalrisk för radon utifrån en radonkarta.

Arkeologi

Några arkeologiskt intressanta områden finns inte redovisade på fornlämningskartan.

Bebyggelseområden

Industri och bostad

Området finns med i Översiktsplanen från 1999 som ett framtida industriområde och innefattar ca 20 hektar ny industrimark. Området är speciellt användbart för verksamheter som kräver stora ytor. Industritomterna kan bli allt från ca 8000 m² till ca 55000 m². I dagläget finns privat mark med bostadshus både i anslutning till och i det aktuella området i Södra Via, men som översiktsplanen visar kan på sikt allt bli industrimark eller dylikt. I kommande Översiktsplan är även området söder om det aktuella planförslaget, ner till riksväg 51, avsatt till framtida industrimark.



Bild över planområdet

Foto: Bergslagensbild AB 2009

Service

I samband med att området utvecklas kommer det finnas möjlighet att upprätta service- och biluppställningsplatser som t.ex. chaufförer och tillfälliga arbetare kan utnyttja.

Tillgänglighet

En annan faktor, som gör det aktuella planförslaget mycket lämpligt för industriverksamhet av olika slag, är lättillgängligheten till området för olika kommunikations- och transportmedel. Riksväg 51 mot Norrköping/Linköping finns precis söder om Södra Via och E 20 passerar ca 5 km väster om industriområdet och nås inom några minuter. Vidare gränssar planförslaget till järnvägen och 20 minuter bort finns Örebro flygplats.

Trygghet

Ett industriområde kan upplevas otryggt då det inte är en naturlig miljö att vistas i, om du inte arbetar i området. Det är ändå viktigt att skapa förutsättningar för att alla kan känna sig trygga. Gång- och cykelvägar planeras utmed bilvägarna med träallé och belysning mellan dessa. Dessa är faktorer som bidrar till större trygghet.

Entré Kumla

Området ligger i södra delen av Kumla. Det är det första området besökare möter när det anländer till Kumla söderifrån. I samband med att området planläggs kommer det också finnas möjlighet att utveckla korsningen Vissbergagatan/Ymergatan och Viagatan till en korsning som välkomnar besökare till Kumla. En plan för utformningen ska tas fram av kultur- och fritidsförvaltningen. Allteftersom området utvecklas åt söder bör en "Kumla-entré" med information mm etableras i Viagatans anslutning mot Riksväg 51.

Friytor

Naturmiljö

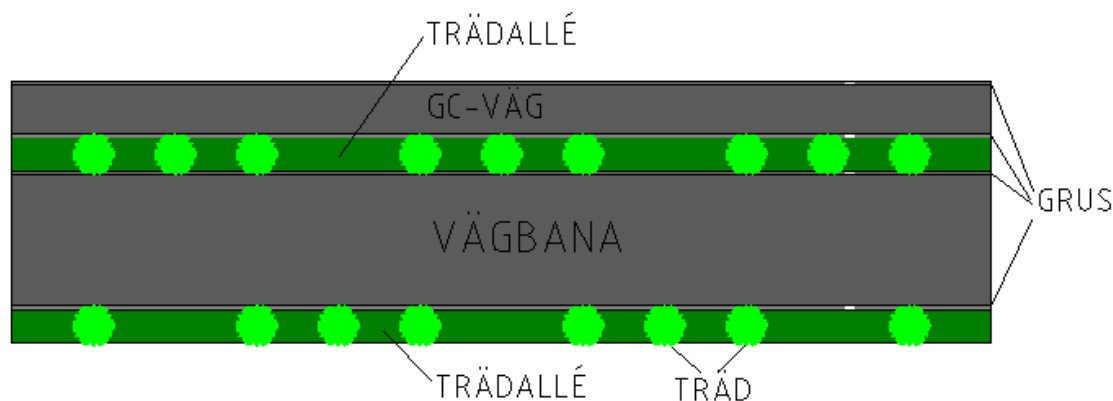
Om området i framtiden växer kan det bli aktuellt med att skapa grönytor bland industrierna. Detta för att bilda gröna "oaser" som både kan vara trevlig att vistas i men även titta på. Det kan även vara viktigt att dela upp det storskaliga verksamhetsområdet med vegetationspartier. De värdefulla trädpartierna i bymiljön kommer i största utsträckning att bevaras för att få en "mjukare" avgränsning i väster. Några speciella grönytor utöver runt korsningen Viagatan/Vissbergagatan är inte redovisade i illustrationen. Utmed gatorna och inom industritomterna ska plats finnas för vegetationsområde med träd mm.

Gator och trafik

Gatunät, gång-, cykel- och mopedtrafik

En förändring i området kommer att bli nya vägar som måste byggas. En förlängning av Byrstagatan har genomförts och Västra Bangatan måste förlängas för att ge möjlighet att nå hela området. I det aktuella planförslaget slutar dessa två gator som återvändsgator, men vid fortsatt planläggning söderut kommer de fortsätta. I samband med vägutbyggnad kan gång- och cykelvägar (gc-väg) anläggas och dessa kommer också att fortsätta vartefter gatorna byggs ut.

Vägområdets bredd beräknas bli 16 meter och detta inkluderar gc-väg (3 m), trädallé (2 x 2 m) med dike, vägbana (8 m) samt grus på båda sidor om gc-väg och vägbana. Träden utmed vägbana planteras enligt figuren nedan.



Illustrationsbild av vägområdet

Trafik

I framtiden kan den tunga trafiken komma att tillta, även om utvecklingen förhoppningsvis kommer att medföra en ökad användning av järnvägen. Fler industrier skapar fler arbetstillfällen vilket också ger en ökning av personbilar till och från arbetet.

Kumla tätort växer vilket leder till att hastighetsgränser behöver ses över för. En översyn för Viaområdet kommer att göras för att utreda om vilka hastigheter som är lämpliga i området.

Kollektivtrafik

För att ge alternativ till persontrafik till och från arbetsplatsen är det viktigt att se över kollektivtrafiken och skapa goda förutsättningar att använda kollektivtrafiken. Idag finns busslinjerna (linje 701, 703) utmed Viagatan - Järvsjögatan - Västra Bangatan, ca 300 meter norr om planområdet.

Järnväg

Ett reservat för en utbyggnad av industrispåret redovisas i området. Avsikter finns att utveckla detta sätt för transporter varför detta tas med i planen. Översiktligt redovisas att industrispåret ska kunna förlängas söderut och växlas in på järnvägen, godsstråket genom Bergslagen, strax före riksväg 51. Alternativt kan eventuellt anslutning ske längre söderut vid Rala rälsjusteringsverk. En ny anslutning kan ge möjlighet att avveckla anslutningen i norr inom Kumla banområde. Förändring eller förlängning av industrispår görs i samråd med Trafikverket.

Parkering

Det naturliga är att varje verksamhet har sin egen parkering. Eventuellt ordnas också gemensamma uppställningsplatser i området.

Varu- och godsmottagning

I ett första skede kommer varje verksamhet ha sin egen varu- och godsmottagning. Vid en utökad användning av järnvägen och tung lastbilstrafik skulle en gemensam mottagningscentral vara en lösning.

Störningar och risker

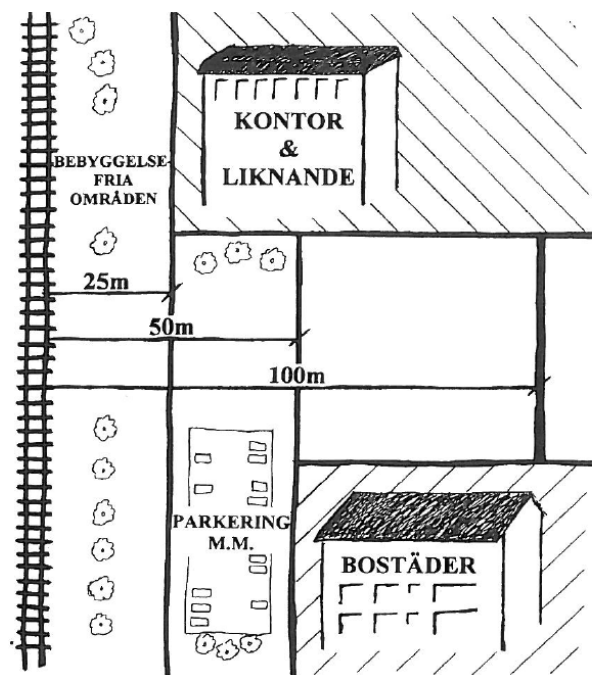
Området är avsett för industriverksamhet vilket kan innebära viss risk för störningar. Dessa störningar behöver inte bara komma från industribyggnaderna utan även från fordon som hämtar och lämnar gods. Tomgångskörning bland dessa fordon är också ett störningsmoment både bullermässigt och miljömässigt. I de lokala hälsoskyddsföreskrifterna, som antogs av fullmäktige i november 1990, framgår det av § 2 att tomgångskörning är tillåtet högst en minut inom Kumla kommun.

Det närmsta avståndet, i planområdet, till samlad bostadsbebyggelse är ca 500 meter. Denna bebyggelse ligger på andra sidan järnvägen vid Viaskogen. Enstaka bostäder finns dock i närområdet i den gamla bymiljön.

I Boverkets (*Bättre plats för arbete*) tar Boverket upp riktlinjer för avstånd till industriverksamhet. I skriften slås det fast att det kan vara svårt att ge exakta avstånd då flera faktorer (terrängen, anläggningens storlek, klimat etc.) kan påverka därför nämns riktlinjer istället för bestämda avstånd. Södra Via är dock ett mycket lämpligt område för industri med tanke på avstånd till samlad bostadsbebyggelse.

Markområdet ligger på + 45-46 meter över havet och bedöms inte ha någon översvämningensrisk. Vattennivån vid Björka lertag, dammar och diken ligger max på ca + 43.5 meter över havet.

En annan risk som inte går att bortse ifrån är järnvägen som trafikeras av både persontrafik men också godstrafik, då även farligt gods. Några riktlinjer för säkerhetsavstånd vid järnväg har inte tagits fram lokalt. Länsstyrelsen i Örebro län hänvisar till en rapport som Länsstyrelsen i Stockholms län tagit fram "*Riskhänsyn vid ny bebyggelse – intill vägar järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer*". Rapporten är framtagen för att förebygga risker och begränsa konsekvenser av olyckor för transport av farligt



gods. Intervjuer har gjorts med andra länsstyrelser och kommuner för att få en bild av hur det ser ut runt om i landet. I rapporten har rekommendationer för ny bebyggelse intill järnväg tagits fram. En sammanfattning av dessa rekommendationer säger att en byggnadsfri zon på 25 meter bör finnas närmast järnvägen. Viss kontorsverksamhet kan finnas 25 meter från järnvägen medan mer personintensiva verksamheter inte bör lokaliseras närmare än 50 meter från järnvägen. Dock ska risksituationen bedömas vid exploatering inom 100 meter från järnvägen. Trafikverkets rekommendation för bebyggelsefri zon är 30 meter.

Illustration hämtad från "*Riskhänsyn vid ny bebyggelse – intill vägar järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer*". (Länsstyrelsen i Stockholms län).

Vid nyetablering utmed järnvägen kommer risker att behandlas vid bygglov så att kontor, explosivt material etc. placeras så optimalt som möjligt i förhållande till järnvägen och kontaktledningar.

Vid planarbetet för en ny postterminal vid Västra stambanan i Hallsbergs, som gjorts av kommunkansliet i Hallsberg, utfördes en riskbedömning av WSP Brand & Risk. Efter den riskbedömningen slår planen fast att byggand där personal vistas i ligger ca 50 meter från Västra stambanan.

Vidare har planförfattarna i Hallsberg studerat statistik som visar att persontåg vid ur-spärning inte hamnar längre bort än 25 meter från spåret. När det gäller godståg har 2 % av dem som spärat ut hamnat något längre än 25 meter.

Situationen vid Södra Via industriområde är tillfredsställande utifrån rekommendationerna i ”*Riskhänsyn vid ny bebyggelse – intill vägar järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer*” samt Trafikverket. Närmsta möjliga avstånd mellan järnvägs-spår och byggbar mark är ca 46 meter. Det troliga scenariot är att det verkliga avståndet vid en eventuell exploatering blir minst 50 meter. I planförslaget finns närmast järnvägs-området en 10 meters naturrensa. Därefter följer vägområdet som är ca 20 meter brett och innehåller vägbana, trädallé med belysning, gång- och cykelväg samt eventuellt dike. Först därefter börjar kvartersmark där förgårdsmarken (prickmarken) är 12 meter.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

I området har nya ledningar för vatten och avlopp dragits fram i förlängningen av Byrstagatan. Vidare utbyggnad av vatten och avlopp blir aktuellt när Västra Bangatan förlängs söderut.

Dagvatten

För att kunna ta hand om dagvatten kommer befintliga diken att användas och vissa diken kan komma att förstöras, exempelvis diket söder om Vissbergagatan. Den södra plan-gränsen är längst med ett befintligt dike och detta kommer också att nyttjas i större utsträckning. Dessa diken kommer att fungera som fördröjningsmagasin och leder bort dagvattnet västerut in i befintliga diken vid Viagatan och sedan vidare ut till Björka Lertag. Om någon/några framtida verksamhet/verksamheter inom området gör att dikeslösningen inte klarar av dagvattnet kommer lokala fördröjningsdammar att anläggas inom fastighetsgränsen.

El, värme, tele, bredband

En ny transformator har placerats i anslutning till den förlängda Byrstagatan ca 250 meter söder om Vissbergagatan. Sedan tidigare finns en transformator på Vissbergagatan och en på Viagatan. Dessa kommer till en början att förse området med el. Området öster om Byrstagatans förlängning har inte försetts med E-områden, transformatorer, då det är svårt att förutse vilken typ av etablering som kommer att bli aktuell i framtiden. Istället kommer E-områden att tillkomma, i samråd med E. ON, då nyetablering blir aktuell för området.

Fjärrvärme är framdraget till korsningen Vissbergagatan/Byrstagatan samt utmed järnvägen vilka blir naturliga punkter att koppla på och fortsätta till det aktuella planområdet. El, värme, tele och bredband kommer att placeras i gc-vägen i de nya gatorna.

Avfall

Avfallet ska så långt som möjligt källsorteras för att återanvändas/återvinnas. Miljöfarligt avfall ska transporteras till av kommunen angiven plats.

KONSEKVENSBESKRIVNING

En förstudie till miljökonsekvensbeskrivning (bifogas) visar att detaljplanläggningen och exploateringen inte förväntas medföra någon betydande påverkan på miljön. Den mest påtagliga miljökonsekvensen är att ca 25 hektar brukbar jordbruksmark måste tas i anspråk.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetiden är 15 år från den dag planen vunnit laga kraft.

Bygglov krävs inte för mindre komplementbyggnader eller mindre tillbyggnader eller för att anordna eller väsentligen ändra upplag, materialgårdar eller parkeringsplatser.

PLAN- OCH BYGGAVDELNINGEN

Kumla 2010-12-15

Johannes Ludvigsson
Fysisk planerare

Kurt Larsson
Stadsarkitekt



KUMLA KOMMUN

Dnr: MBN 2009/1141

Upprättad: 2010-03-12
Planförfattare:
Johannes Ludvigsson

Datum 2010-12-15

ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för

SÖDRA VIA 2:18 m.fl, Via industriområde
Kumla, Kumla kommun, Örebro län

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

➤ Miljö- och byggnadsnämndens beslut att skicka förslaget på samråd	15 september	2009
➤ Samrådsförslag upprättas	februari	2010
➤ Samråd	mars-april	
➤ Bearbetning och revidering av förslaget till utställningshandlingar	april-oktober	
➤ Miljö- och byggnadsnämndens beslut om utställning	12 oktober	
➤ Utställning	november-december	
➤ Eventuell kommunikering av tjänsteutlåtande	december	
➤ Miljö- och byggnadsnämndens beslut att antaga detaljplanen	15 december	
➤ Planen vinner laga kraft efter tre veckor om inget överklagande sker	januari	2011

Genomförandetid

Genomförandetiden är 15 år efter den dag planen vunnit lag kraft.

Ansvarsfördelning, Huvudmannaskap

Kommunen ansvarar för planläggning, projektering, utbyggnad av gator, VA och dylikt. Övriga ledningsföretag ansvarar för utbyggnad inom gatuområdet efter kommunens samordning. Respektive markägare/företag ansvarar för utbyggnad inom den egna tomten.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR**Fastighetsbildning**

Kommunen säljer tomter och ansöker om fastighetsbildning när intressenter finns och avtal träffats.

NAMNSÄTTNING**Nya namn**

Nya namn på kvarter måste ses över.

EKONOMISKA FRÅGOR**Planekonomi**

Enligt budget 2010 och flerårsbudget 2011– 2012 finns ännu inga särskilda anslag avsatt för området (planläggning, projektering, byggande m m). Som underlag för utbyggnaden bör en exploateringskalkyl tas fram.

Plankostnaden kan beräknas till ca 100 000 kr.

TEKNISKA FRÅGOR**Tekniska utredningar**

Respektive exploatör beställer erforderliga grund- och radonundersökningar.

PLAN- OCH BYGGAVDELNINGEN

Johannes Ludvigsson
Fysisk planerare

Kurt Larsson
Stadsarkitekt

Detaljplanen antogs av Miljö- och byggnadsnämnden i Kumla kommun den 2010-12-15 och vann **laga kraft den 2011-01-10.**

Johannes Ludvigsson
Fysisk planerare