

MILJÖBESKRIVNING, Granskningshandling E20, Trafikplats Marieberg Norra

Örebro kommun, Örebro län

2013-08-26

Projektnr: 132494



Titel: Miljöbeskrivning, E20, Trafikplats Marieberg Norra

Utgivningsdatum: 2013-08-26

Utgivare: Trafikverket

Författare: Monika Jenssen, Miljöbiten Konsultbyrå AB

Projektledare: Gunnar Berglund, Trafikverket

Miljöspecialist: Per-Anders Lundholm, Trafikverket

Uppdragsansvarig: Anna Broberg, EQC Mälardalen AB

Distributör: Trafikverket, Investering, Örebro/Östergötland, Box 1333, 701 13 Örebro,
telefon: 0771-921 921.

Innehåll

Förord	5
Bakgrund.....	6
Projektets syfte	6
Projekt mål	6
Tidigare utredningar och beslut.....	6
Kommunala planer.....	6
Miljöbeskrivningens syfte och utformning.....	7
Miljöförutsättningar	7
Geotekniska förhållanden	7
Yt- och grundvatten.....	8
Naturmiljö	9
Kulturmiljö.....	9
Landskapsbild	10
Markanvändning.....	10
Förorenade områden.....	11
Områdes- och artskydd	12
Riksintressen.....	12
Avgränsningar.....	12
Tidsmässig avgränsning.....	12
Geografisk avgränsning.....	12
Avgränsning i sak	12
Förändringar i miljö kvalitet	14
Miljöpåverkan under byggtiden.....	17
Uppfyllelse av de allmänna hänsynsreglerna	17
Kunskapskravet.....	17
Försiktighetsprincipen	18
Produktvalsprincipen.....	18
Hushållnings- och kretsloppsprinciperna	18
Val av plats	18
Uppfyllelse av gällande miljö kvalitetsnormer	18
Vatten	18
Utomhusluft	19
Omgivningsbuller.....	20

Miljökonsekvenser	20
Boendemiljö	20
Naturmiljö	20
Kulturmiljö	21
Yt- och grundvatten.....	21
Mark	21
Luft och klimat	22
Indirekta miljökonsekvenser	22
Kommande sakprövningar	23
Omprövning av dikningsföretag, avveckling av dikningsföretag.....	23
Transport av avfall	23
Uppläggning av massor	23
Åtgärder i förorenade områden	23
Underrättelseskyldighet enligt KML.....	24
Källor.....	25

Bilagor:

1. Karta miljöförutsättningar
2. Bullerkartor

Förord

Denna miljöbeskrivning tillhör vägplanen för byggnation av en ny trafikplats på E20 i Örebro kommun, Örebro län. Den nya trafikplatsen benämns Marieberg Norra och planeras mellan de båda befintliga trafikplatserna Marieberg och Adolfsberg. Byggnationen är beräknad till tidigast år 2014.

Efter att förstudien gjordes år 2008 har Länsstyrelsen i Örebro län beslutat att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsens beslut är daterat 2009-02-24.

Enligt den nya vägplaneringsprocess som infördes vid årsskiftet 2012-2013 behövs miljökonsekvensbeskrivning, mkb, endast för vägprojekt som kan ge upphov till betydande miljöpåverkan. För denna vägplan, E20 Trafikplats Marieberg Norra, som är utan betydande miljöpåverkan redovisas ”uppgifter om verksamhetens förutsebara påverkan på människors hälsa och på miljön”¹ i denna miljöbeskrivning.

För information om väg och trafik, trafikplatsens utformning och genomförda samråd med mera (som annars brukar ingå både i planen och i det fristående mkb-dokumentet) hänvisas härmed direkt till vägplanens motsvarande textavsnitt med tillhörande bilagor.

¹ 16a § Väglagen (trädde i kraft 2013-01-01)

Bakgrund

Framkomligheten i handelsområdet Marieberg i Örebro kommun är idag låg under tidpunkter med hög trafikbelastning. Med den planerade expansionen av handelsområdet norrut förväntas trafiken komma att öka ytterligare. En trafikutredning "Trafikkonsekvenser av utökad handel i norra Marieberg" är framtagen år 2011. Enligt denna förväntas de största trafikförändringarna ske på E20, inklusive södra infartsleden.

Projektets syfte

En ny trafikplats, Marieberg Norra, planeras på E20 mellan de befintliga trafikplatserna Marieberg i söder och Adolfsberg i norr. Syftet med att göra en ny trafikplats är att tillgodose anslutningsbehovet för det utökade området för handel i norra Marieberg.

Projektmål

Följande mål finns för projektet:

- Tillgänglighet
- Regional utveckling
- Trafiksäkerhet

Tidigare utredningar och beslut

En förstudie har upprättats år 2008. Slutsatsen från förstudien är att en ny trafikplats på E20 mellan trafikplats Marieberg och trafikplats Adolfsberg är en förutsättning för expansionen norrut av handelsområdet i Marieberg.

Länsstyrelsen har fattat beslut med stöd av miljöbalken att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Beslutet är daterat 2009-02-24. Länsstyrelsen nämner i sin motivering till beslutet att "Huvuddelen av föreslagna åtgärder kommer till stor del att utföras inom befintligt vägområde eller områden som redan är påverkade av exploatering".

Kommunala planer

Örebro kommun antog en kommunövergripande översiktsplan 2010-03-24, "Översiktsplan för Örebro kommun, Vårt framtida Örebro". I denna har det aktuella området, Norra Marieberg, avsatts för utbyggnad av verksamhet respektive handel. På västra sidan om E20 redovisas ett blandat utbyggnadsområde avsett för bostäder och verksamheter.

Örebro kommun håller på att ta fram en ny detaljplan för Norra Marieberg. Till denna har en miljökonsekvensbeskrivning upprättats av WSP. När den nya detaljplanen antas så utgår den tidigare detaljplanen P95/13 (1995-07-13). Trafikplatsen kommer delvis även att sträcka sig in i den västra delen av det område som omfattas av detaljplan 1880-P369 för Mariebergs köpcentrum som antogs 2006-06-08.

Miljöbeskrivningens syfte och utformning

Syftet med att upprätta en vad Trafikverket har valt att kalla "Miljöbeskrivning" är att i vägplanen beskriva vägprojektets förutsebara påverkan på människors hälsa och miljön.

I den nya vägplaneringsprocess som infördes genom ändringar i väglagen vid årsskiftet 2012-2013 behövs miljökonsekvensbeskrivning, mkb, endast för vägprojekt som av länsstyrelsen bedöms ge upphov till betydande miljöpåverkan. Det gör inte detta projekt. Redovisning av "förutsebar påverkan" i en miljöbeskrivning är därmed tillräckligt.

Enligt vägförordningen ska redovisningen innehålla uppgifter om miljöförutsättningarna i det område som kan komma att påverkas av den planerade vägen, de förändringar i miljö kvalitet som projektet kan medföra och vad dessa förändringar bedöms innebära för människors hälsa och miljön.

Enligt trafikverkets "Anvisning: Miljö i planlägningsprocessen" är miljöbeskrivningen normalt en del av vägplanen och redovisningen ska vara projektspecifik. Beslutade miljöåtaganden ska även redovisas på plankartan med eventuell bilaga så att de kommer att omfattas av fastställelsebeslutet för vägplanen.

Miljöförutsättningar

Miljöförutsättningarna i projektområdet med omgivning beskrivs nedan. Karta återfinns i bilaga 1.

Geotekniska förhållanden

I området för den nya trafikplatsen förekommer främst naturligt lagrat åsmaterial med inslag av lera enligt följande: De lösa jordlagren i området består av siltigt sandigt åsmaterial till okänt djup, med stor andel sand i det övre ca 5-8 meters skiktet. Åsmaterialet överlagras av en ca 0,2 – 1,5 meter tjock lerkappa, företrädesvis ett relativt torrt material. Ovan leran påträffas ca 0,8 – 1,5 m sand respektive siltig sand som sannolikt är ett svallat material från åsen eller utfyllt åsmaterial från närliggande sand- och grustäkt.

Ställvis förekommer ca 0,2 – 0,3 meter mullhaltigt material överst i profilen, bestående av mullhaltig lera respektive mullhaltig sand. Detta material har bildats genom åtskilliga år av naturligt nedfallande växtmaterial från buskar, träd och annan vegetation.

Norr om den planerade trafikplatsen, i området för utbyggnaden av handelsområdet Norra Marieberg, har grustäkt- och deponiverksamhet förekommit. Åsmaterialet är här till stora delar utbrutet och ersatt av schakt- och fyllnadsmassor. Enstaka rasbranter förekommer.

Yt- och grundvatten

Marken i området är genomsläpplig och markvegetationen i skogspartierna på åsens sidor är frisk, vilket vittnar om god tillgång till ytligt grundvatten eller översilande vatten.

Genom diken och lågpunkter avleds ytvatten mot områdets södra del och till Mosås-Rävgräva dagvatten och diktningföretag, vilket i sin tur mynnar i Täljeån. En trumma under E20 leder vattnet från de diktningföretag som finns väster om E20 till diket på den östra sidan av E20. Vägtrumman är belägen i direkt anslutning till läget för den planerade trafikplatsen.



Bild 1. Diktningföretag väster om E20, norr om Lilla Paris, vy norrut



Bild 2. Trumma vid Kiltorp som leder vattnet österut under E20, vy norrut

Recipienten för Mosås-Rävgräva dagvatten och diktningföretag är Täljeån. Ån ingår som en del i vattensystemet Kvismare kanal som mynnar i Hjälmarens.

Täljeån (SE656251-146293) utgör en ytvattenförekomst och omfattas av miljö kvalitetsnormer. Den ekologiska statusen i Täljeån är otillfredsställande och Vattenmyndigheten har bedömt att det finns skäl att fastställa miljö kvalitetsnormen till god ekologisk status med tidsfrist till år 2021. Vattendraget är kraftigt rätat, kanaliserat och rensat. Det är ett fosforrikt vatten i Täljeån, vilket indikerar övergödning. Vattnet är också ofta grumligt på grund av att stora mängder partiklar transporteras.

Den kemiska statusen i Täljeån är god. Miljö kvalitetsnormen är god kemisk ytvattenstatus år 2015.

En grundvattenförekomst berörs vid byggandet av trafikplatsen. Den benämns Hallsberg-Kumlaåsen, Kumla-Mosås-Mariebergområdet (SE656300-146249). Grundvattnet i denna del av Hallsberg-Kumlaåsen omfattas av miljö kvalitetsnormer, men ingår inte i skyddsområde för vattentäkt. Grundvattenförekomstens kemiska och kvantitativa status är god. Det finns en risk för att miljö kvalitetsnormen god kemisk grundvattenstatus inte uppnås år 2015. Klorider utgör den kritiska parametern.

En grundvattendelare finns i åsen norr om projektområdet. Grundvattendelaren avskiljer grundvattenförekomsten i området för den planerade trafikplatsen från inströmningsområdet för Örebros vattentäkt, Bista-Pilängen i norr.

Naturmiljö

Skogen i området utgörs i huvudsak av tall- och blandskog. Lövträdsridåer finns utmed E20. Väster om E20 förekommer öppenmark i form av åkermark och utfyllda uppställningsytor för lastbilsverksamheten vid Kiltorp.

De öppna ytorna öster om E20 är i hög grad påverkade av schaktning för utbyggnad av handelsområdet och av tidigare täktverksamhet.

I anslutning till området för den nya trafikplatsen har det gjorts några fynd av de skyddsvärda svamparterna poppeltofsskivling och stor sotdyna.

En lokal med den fridlysta arten större vattensalamander finns öster om området för den planerade trafikplatsen. Salamanderlokaler finns också sydost om aktuellt område, på den östra sidan om Mosåsvägen.

Kulturmiljö

Projektområdet berör i huvudsak skogsmark under byarna Mosås och Rävgräva. För båda byarna finns skriftliga belägg från medeltiden; Mosås år 1481 och Rävgräva år 1381.

I anslutning till planerad trafikplats och i utbyggnadsområdet för handel (öster om E20) finns sammanlagt åtta fasta fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar enligt Riksantikvarieämbetets fornminnesregister. De tre fasta fornlämningarna utgörs av en vägbank/färdväg (RAÄ-nr Mosjö 84) och två boplatser (RAÄ-nr Mosjö 90 och RAÄ-nr Mosjö 94).

Vägbanken (RAÄ-nr Mosjö 84) utgör en rest av den landsväg som passerade Rävgräva by och anslöt till Kumlavägen (idag Mosåsvägen) uppe på Örebro/Kumlaåsen. Vägen var i bruk fram till att motorvägen, nuvarande E20, byggdes i början av 1970- talet.

Området för den planerade trafikplatsen har under lång tid varit skogklätt med undantag för en lucka odlad mark i anslutning till jordetorpet Paris. Idag vittnar igenväxande åker- och trädgårdsmark samt en husgrund om att det funnits ett torp här (övrig kulturhistorisk lämning med RAÄ-nr Mosjö 88). Husgrunden saknar spisröse och bör inte ha varit grunden till bostadshuset. Schaktmassor, vilka troligen har lämnats på platsen i samband med igenfyllnaden av den intilliggande grustakten, täcker den förmodade platsen för bostadshuset.

Torpet Paris finns med på häradskartan från 1864 men saknas i det äldre kartmaterialet. I södra tomtgränsen löper en tydlig vägbank rakt västerut mot Lilla Paris, men den skärs idag av genom att den korsas av E20.

Landskapsbild

Mariebergområdet utgör infarten till Örebro för resenärer på E20 söder ifrån. Här möter det brukade slättlandskapet stadens täta bebyggelse.

Öster om E20 finns en ruta kvarlämnad skogsmark i ett i övrigt exploaterat handels- och verksamhetsområde med storskaliga element i form av handelsbyggnader och asfalterade trafik- och parkeringsytor.

På den västra sidan om E20 fortsätter det brukade slättlandskapet ytterligare ett stycke norrut innan det även här övergår i ett stadslandskap med storskaliga verksamhetsytor intill motorvägen.



Bild 3. E20 och nybyggd handelsbyggnad i Marieberg, vy mot sydost

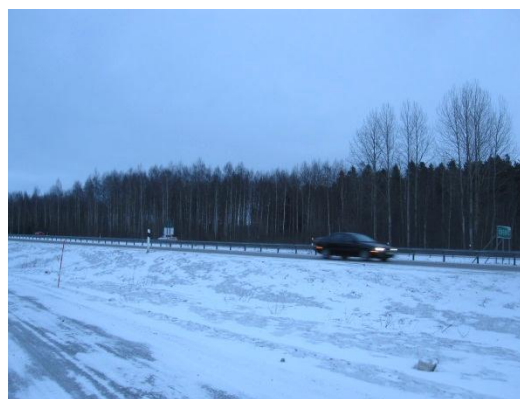


Bild 4. E20 och rutan med skogsmark norr om Marieberg, vy mot nordost

Markanvändning

Areella näringar

Lantbruk förekommer väster om E20. Jord- och skogsbruksmarken har förbättrats genom markavvattning. Flera dikningsföretag finns i området och vattnet i dessa avbördas söderut mot vattensystemet Täljeån-Kvismare kanal. Passage av E20 sker genom trumma i direkt anslutning till läget för den planerade trafikplatsen.

Skogsmarken belägen öster om E20 inom projektområdet kommer att tas i anspråk och utgår ur produktion vid byggandet av trafikplatsen. Väster om E20 har avverkning nyligen skett vid Kiltorp i läget för den planerade trafikplatsen.

Bostäder

Antalet bostäder i anslutning till den nya trafikplatsen är mycket lågt. Två bostadsfastigheter väster om E20, Kiltorp och Lilla Paris, är de som är närmast berörda.



Bild 5. Bostadshuset intill lastbilsverksamheten i Kiltorp, vy norrut



Bild 6. Lilla Paris, tillfartsvägen och bostadshuset, vy västerut

Verksamhets- och externhandelsområden

Mariebergsområdet öster om E20 är sedan tidigare exploaterat. I huvudsak förekommer byggnader för externhandel samt olika typer av verksamhetslokaler samt trafikytor.

Vägar

Den planerade trafikplatsen, Marieberg Norra, kommer att vara belägen mellan de båda befintliga trafikplatserna Marieberg i söder och Adolfsberg i norr. I väster går E20 genom projektområdet och öster om detta finns Mosåsvägen.

Rekreation- och friluftsliv

Det finns inga särskilt iordningsställda rastplatser eller andra anordningar för rekreation och friluftsliv i området. På rullstensåsen och dess avtagande sluttning västerut finns ett antal stigar. Sannolikt fungerar skogsmiljön på åsen som närströvsområde, hundrastningsområde etc.

Förorenade områden

Delar av området för det planerade handelsområdet öster om E20 har efter tidigare täktverksamhet återfyllts genom deponering av schaktmassor. Här har miljötekniska markundersökningar genomförts. Massor innehållande organiska och oorganiska föroreningar har påträffats. Dessa massor kommer att hanteras utifrån beslut från tillsynsmyndigheten. De massor som inte behöver tas omhand separat på grund av föroreningsinnehåll kommer att återanvändas genom att flyttas inom området och nyttiggöras vid byggandet av nytt köpcentrum och ny trafikplats.

Utmed befintlig E20 kan ytliga markföroreningar finnas på grund av deposition av vägdamms innehållande oljerester och tungmetaller.

Väster om E20 vid Kiltorp förekommer en mindre lastbilsverksamhet och uppställning av fordon m m. Förorenad mark eller förorenade fyllnadsmassor kan eventuellt förekomma. Det har inte genomförts någon miljöteknisk markundersökning i detta område.

Områdes- och artskydd

Inga naturreservat eller biotopskyddade områden finns i projektområdet. Inte heller Natura 2000-områden. Dikena i projektområdet omfattas inte av strandskydd enligt uppgift från Länsstyrelsen i Örebro län vid samråd.

Öster om projektområdet finns en lokal med större vattensalamander. Den större vattensalamandern är upptagen i EU:s habitatdirektiv (94/43/EEG) och Bernkonventionens appendix II vilket innebär att alla länder inom EU är förbundna att skydda både art och habitat.

Inom ramen för Örebro kommuns detaljplanearbete har ett skyddsområde för salamanderpopulationen avsatts samt tagits fram förslag till kompensationsåtgärder för bevarande och utveckling av populationen. I förslaget ingår även åtgärder för att salamandrar ska kunna passera befintlig väg 690, Mosåsvägen, österut till lämpliga biotoper med källflöden och nyanlagda lekvatten.

Skyddsklassade arter saknas i området för den nya trafikplatsen enligt uppgift från länsstyrelsen vid samråd.

Riksintressen

E20 ingår i det nationella stamvägnätet samt är av riksintresse för kommunikation i enlighet med 3 kap 8 § miljöbalken. Sådana områden som är av riksintresse för att de är särskilt lämpade för anläggningar för kommunikation ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. I övrigt saknas riksintressen i projektområdet.

Avgränsningar

Tidsmässig avgränsning

Tidsmässigt avgränsas denna miljöbeskrivning till 20 år efter öppnandet av den nya trafikplatsen. Den borte tidshorisonten för miljöbeskrivningen är därför år 2035.

Geografisk avgränsning

Denna miljöbeskrivning omfattar projektområdet med dess närmaste omgivning, det vill säga miljöbeskrivningen täcker in ett geografiskt område som till stora delar överensstämmer med Örebro kommuns detaljplan för Norra Marieberg köpcentrum med angöringsvägar.

Avgränsning i sak

Nulägesbeskrivningen utgör referens för bedömningen av projektets positiva och negativa konsekvenser samt för beskrivning av skillnaderna med och utan projektet år 2035.

De förändringar i miljö kvalitet som projektet kan medföra och som bedöms vara extra viktiga att belysa berör följande miljöaspekter:

- Boendemiljö
- Naturmiljö
- Kulturmiljö
- Yt- och grundvatten
- Mark
- Luft och klimat

Motivering till varför ovanstående miljöaspekter har lyfts fram i miljöbeskrivningen ges nedan:

Boendemiljö: Två bostäder kommer att påverkas av den nya trafikplatsen genom ianspråktagande av mark samt ökat buller i boendemiljön.

Naturmiljö: Lokaler med större vattensalamander finns i närheten. Åtgärder har vidtagits av Örebro kommun för att säkra beståndet och skapa en spridningskorridor söderut.

Kulturmiljö: Det finns tre fasta fornlämningar i närområdet till den nya trafikplatsen. Intrång bedöms komma att ske i en av dessa. Tillstånd från Länsstyrelsen i Örebro län finns för att avlägsna berörd fornlämning.

Yt- och grundvatten: Markavvattningsföretag förekommer i och i anslutning till projektområdet. Avbördningen av dagvatten sker via mindre diken. Sjöar, större bäckar och åar saknas i närområdet. Åsmaterial underlagrar en större del av projektområdet. Grundvattenförekomsten i åsen omfattas av miljö kvalitetsnormer.

Mark: Ny skogsmark tas i anspråk för trafikplatsen. En mindre del av marken är utfylld eller påverkad av schaktning och uppläggning sedan tidigare. Inom/direkt intill området som tas i anspråk för trafikplatsen finns mark och fyllnadsmassor som är konstaterat eller misstänkt förorenade.

Luft och klimat: Eftersom ett av målen med projektet är att förbättra framkomligheten, och det i sin tur medför att utsläppen till luft kan komma att förändras, beskrivs utsläpp till luft och klimatpåverkan i miljöbeskrivningen.

Vissa frågor behandlas inte i miljöbeskrivningen eller beskrivs endast översiktligt. Nedan anges i korthet motiven för detta:

Miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten: Projektet kommer inte att beröra vattenområden som omfattas av miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten. Dessa miljö kvalitetsnormer redovisas därför inte ytterligare i miljöbeskrivningen.

Landskap och estetik: Frågor om anpassning till landskapet samt estetisk utformning av trafikplatsen och bron över E20 kommer att behandlas i separat avsnitt i vägplanen.

Rekreation och friluftsliv: Områdets värde för rekreation och friluftsliv bedöms vara lågt. Det är bullerutsatt och mycket begränsat i storlek. Rekreations- och friluftshintressen kommer därför inte att lida skada av någon betydelse i och med ianspråktagande av marken. Detta beskrivs därför inte ytterligare.

Förändringar i miljö kvalitet

I matrisen nedan åskådliggörs bedömningen av förändringar i miljö kvalitet, det vill säga miljöeffekter, av att bygga trafikplats Marieberg Norra. Redovisningen i matrisen kompletteras av kommentarerna i den efterföljande texten.

Miljöaspekt/värde	Utan trafikplats Marieberg Norra	Med trafikplats Marieberg Norra
Boendemiljö		
Naturmiljö		
Kulturmiljö		
Yt- och grundvatten		
Mark		
Luft och klimat		

Miljö kvalitet bättre än nuläget
Miljö kvalitet jämförbar med nuläget
Miljö kvalitet sämre än nuläget

Figur 1: Illustration över framtida förändring i miljö kvalitet, med respektive utan trafikplatsprojektet.

Boendemiljö

Väster om E20 finns bostadshusen Kiltorp och Lilla Paris. De är bullerutsatta redan idag och den förväntade generella trafikökningen i framtiden kommer att ge ökade bullernivåer vid dessa bostäder oavsett om en ny trafikplats byggs eller inte. Här kommer bullerskyddsåtgärder att behövas om fastigheterna ska fortsätta att utgöra bostadsfastigheter. (För arbetslokaler skulle bullernivåerna vara acceptabla eftersom 65 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad accepteras för arbetslokaler.)

Den nuvarande och framtida bullersituationen vid bostäderna Kiltorp och Lilla Paris framgår av figur 2 nedan. Värden markerade med rött överstiger riktvärdet 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad, vilket är det riktvärde för trafikbuller som ska tillämpas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av väg och som därmed är tillämpligt för bostäder som berörs av byggandet av trafikplatsen.

Den nya trafikplatsen med tillhörande ramper kommer att ge något ökade bullernivåer vid Lilla Paris då vägtrafiken i framtiden kommer att öka jämfört med idag och passera närmare bostaden. Vid Kiltorp ger byggandet av trafikplatsen en viss skärmning av trafikbuller från befintlig väg (E20), varför bullersituationen blir i stort sett oförändrad i framtiden trots ökad trafikmängd och tillkommande trafik i trafikplatsen.

Bostad	Vån	Väder- streck	2015 Nuläge		2015 Utbyggnad		2035 Utbyggnad	
			Leq dB(A)	Lmax dB(A)	Leq dB(A)	Lmax dB(A)	Leq dB(A)	Lmax dB(A)
Lilla Paris (Mosås 5:5)	Bv	N	58	64	61	64	62	65
	Bv	SO	62	64	64	66	65	66
	Bv	S	57	63	59	65	60	66
	Bv	V	44	44	49	57	50	58
Kiltorp (Rävgräva 1:19)	Bv	S	58	62	55	66	57	67
	Bv	V	48	56	50	67	52	67
	Bv	N	56	60	54	65	56	65
	Bv	Ö	58	62	56	65	58	66

Figur 2: Redovisning av buller vid befintliga bostäder. Se även bullerkartor i Bilaga 2.

I sydöstra delen av det planerade handelsområdet och i direkt anslutning till väg 690, Mosåsvägen, ligger de två bostäderna Margretelund och Strömberga. Dessa båda bedöms inte komma att påverkas direkt av den nya trafikplatsen. Övriga utbyggnader i Mariebergsområdet kommer dock att ge ökade trafikbullernivåer i boendemiljön vid dessa bostäder i framtiden.

Naturmiljö

Exploatering av naturområden med områdesskydd kan undvikas helt i projektet.

Det fysiska intrånget i naturmiljön gör att brynlängderna minskar liksom variationerna i mikroklimat. Intrånget har negativ inverkan på markosystemen och vegetationsskiktet samt krymper grönytorna och därmed spridningskorridorerna för växter och djur i Mariebergsområdet.

Den fridlysta arten större vattensalamander finns öster om området för den planerade trafikplatsen. En grön korridor mellan olika salamanderlokaler i Mariebergsområdet planeras och vissa biotopförbättrande åtgärder har vidtagits av Örebro kommun. Bygget av trafikplatsen bidrar till att naturmiljön i området genomgår en stor förändring, men utgör inte i sig ett direkt hot mot salamanderpopulationen.

Kulturmiljö

Den fragmentering av kulturmiljön på åsen som redan har skett förstärks ytterligare med nya avskärande trafikytor. De kulturhistoriska spåren blir allt svårare att avläsa i terrängen.

Det finns tre fasta fornlämningar i närområdet till den nya trafikplatsen. Intrång bedöms komma att ske i en av dessa, RAÄ Mosjö 84 (vägbank/färdväg). Bebyggelselämningen, RAÄ Mosjö 88 (lägenhetsbebyggelse, övrig kulturhistorisk lämning) kan eventuellt komma att påverkas vid byggandet av den norrgående påfartsrampen till E20.

Tillstånd enligt lagen om kulturminnen m m finns från Länsstyrelsen i Örebro län för att avlägsna fornlämningarna i projektområdet. Tillståndet är daterat 2010-03-11

Yt- och grundvatten

Risk för föroreningspåverkan på framförallt yt- men också grundvatten förekommer i projektet, såväl i byggskedet som från den framtida trafiken i trafikplatsen. Den framtida föroreningsbelastningen på yt- och grundvatten kan förväntas öka något även utan byggande av ny trafikplats i och med den generella trafikökningen på E20 och det omgivande vägnätet.

En stor del av marken i det intilliggande tidigare täkt- och deponiområdet hårdgörs i samband med exploateringen av Norra Marieberg. Detta medför en viss minskad risk för framtida utlakning av föroreningar till yt- och grundvatten. Samtidigt finns det viss risk för utlakning och spridning av föroreningar i samband med schaktarbeten och förflyttningar av massor i byggskedet.

Med en kraftigt ökad andel hårdgjorda ytor kommer områdets tidigare kapacitet att kvarhålla vatten och utjämna flöden att minska avsevärt. Länsstyrelsen påpekade vid samrådsmötet att andelstalen etc i berörda dikningsföretag kommer att behöva justeras genom omprövning i mark- och miljödomstol till följd av trafikplatsprojektet och utbyggnaden av handelsområdet. Alternativt kan ansökan om att avveckla företagen (vilka är samfälligheter) göras. I detta fall planerar Örebro kommun att ansöka hos Mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt om en avveckling av berörda dikningsföretag.

Mark

Både naturmark och redan exploaterad mark tas i anspråk för trafikplatsen. Markanvändningen överensstämmer med inriktningen i gällande översiktsplan.

Luft och klimat

Utsläppen till luft kommer att öka med den framtida trafikökningen. Den nya trafikplatsen görs i syfte att underlätta ytterligare handelsetableringar i Mariebergsområdet. Det kan bli fråga om såväl sällanköpshandel som dagligvaruhandel. Etablering av handelsområden i tätorters ytterlägen ökar generellt sett personbilstrafiken och utsläppen till luft från denna.

Gång- och cykeltrafik kommer att möjliggöras genom anläggande av nya gång- och cykelvägar, exempelvis på den föreslagna bron över E20, som ansluter till det nya handelsområdet.

Miljöpåverkan under byggtiden

Under byggskedet kan det uppkomma tillfälliga störningar i miljön, för kringliggande verksamheter, närboende samt för trafikanterna. Olägenheterna kan minimeras genom skyddsåtgärder, information till berörda och god planering av byggskedet.

Följande skyddsåtgärder föreslås:

- I området för lastbilsverksamheten i Kiltorp kan föroreningar komma att påträffas. Om föroreningar påträffas ska tillsynsmyndigheten genast underrättas. Vid arbeten i detta område ska beredskap finnas för att lagra och omhänderta massor som avviker i lukt, struktur eller utseende så att dessa kan hållas åtskiljda från rena massor i avvaktan på provtagning och beslut om lämpligt omhändertagande.

- Uppställning och användning av utrustning, fordon och maskiner som innehåller bränslen och oljor kommer att ske. Inom ramen för entreprenörens egenkontroll ska det framgå hur spill och läckage av miljöfarliga ämnen motverkas och hindras från att nå och förorena mark, yt- och grundvatten. Kontroll och uppföljning av att vidtagna skyddsåtgärder fungerar på avsett vis ska ingå i entreprenörens program för egenkontroll under byggskedet.

- Användning av massor från det tidigare täkt- och deponiområdet inklusive dokumentation av omflyttning av massorna ska ske i enlighet med bestämmelserna i avfallsförordningen och i enlighet med vad som föreskrivits i eventuella beslut från tillsynsmyndigheten. Information om eventuella villkor för flytt och återanvändning av massorna ska föras vidare till entreprenören och anlitate transportörer från planskedet till byggskedet.

- En särskild åtgärdsplan föreslås upprättas för att skydda befintliga diken och nedströms liggande vattendrag mot höga flöden, erosion, tillförsel av föroreningar, dämning, och grumling under byggskedet. Det förordas att åtgärderna samordnas med eller vidtas gemensamt för bygget av trafikplatsen och köpcentret.

Uppfyllelse av de allmänna hänsynsreglerna

Kunskapskravet

Kunskapskravet uppfylls i detta projekt genom samråd, fältbesök, sammanställning och analys av underlagsmaterial i databaser och hos myndigheter samt genom samverkan och utbyte av kunskap som framkommer inom övriga teknikområden allt eftersom planeringen och projekteringen av trafikplatsen fortskrider.

Försiktighetsprincipen

De skyddsåtgärder, begränsningar och de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att projektet medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön finns beskrivna i miljöbeskrivningen och kommer att föras vidare i den fortsatta processen genom att skyddsåtgärderna införs på plankartan. Krav på kvalitetssäkring och miljöhänsyn under byggtiden kommer att ställas.

Produktvalsprincipen

Trafikverket kommer i upphandlingen av entreprenör för trafikplatsbygget att ställa krav på entreprenören att vidta sådana val av kemiska produkter att påverkan på människors hälsa och miljö minimeras i enlighet med vad som anges i Generella miljökrav vid entreprenadupphandling (TDOK 2012:93). Krav kommer även att ställas på material som byggs in i väganläggningen enligt riktlinjerna i Material och varor – krav och kriterier avseende farliga ämnen (TDOK 2012:22).

Hushållnings- och kretsloppsprinciperna

För att minimera användandet av resurser och minska antalet materialtransporter är massbalans viktig. Det råder dock ett större massunderskott i projektet. Hushållning föreslås därför ske genom att så långt möjligt samordna masshanteringen i projektet med hanteringen av massor vid exploaterandet av det nya, intilliggande handelsområdet där det förväntas uppstå ett massöverskott.

Val av plats

Platsvalet styrs i detta fall av behovet av en ny trafikplats i det aktuella läget och av den anslutande, befintliga infrastrukturens läge.

Uppfyllelse av gällande miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer kan avse kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt. De kan gälla för begränsade geografiska områden, eller för hela landet. Miljö kvalitetsnormerna regleras i miljöbalkens 5 kapitel. Vid prövning enligt väglagen ska miljöbalkens 5 kapitel 3 § tillämpas, vilket innebär att Trafikverket i planeringen av vägprojekt ska säkerställa att miljö kvalitetsnormerna uppfylls.

Vatten

För samtliga yt- och grundvattenförekomster inom Norra Östersjöns vattendistrikt finns beslut om miljö kvalitetsnormer. Beslutet omfattar ekologisk status och ekologisk potential (ytvattenförekomster), kvantitativ status (grundvattenförekomster) samt kemisk status (både för yt- och grundvatten). Kvalitetskraven för yt- och grundvatten utgår från att tillståndet i vattenförekomster inte försämras och att alla vattenförekomster uppnår god status senast år 2015, utom i vissa ytvattenförekomster för vilka har medgivits undantag.

En grundvattenförekomst finns i projektområdet; Hallsberg-Kumlaåsen, Kumla-Mosås-Mariebergområdet (SE656300-146249). Recipient för de diken som finns i området utgörs av Mosås-Rävgräva dagvatten och dikningsföretag. Detta företag utgör ej någon ytvattenförekomst.

Projektet bedöms varken bidra till eller motverka att miljö kvalitetsnormer för vatten kan nås. Dagvatten från trafikplatsen kommer att omhändertas i vegetationsklädda öppna diken på motsvarande sätt som utmed E20 idag.

Indirekt bidrar byggandet av trafikplatsen till påverkan på infiltrationsmöjligheterna och ytavrinningen genom att möjliggöra byggandet av det nya köpcentret Norra Marieberg. Stora ytor kommer att hårdgöras vid den exploateringen. Konsekvenserna av byggandet av ett nytt köpcenter hanteras i den miljökonsekvensbeskrivning som Örebro kommun har låtit upprätta till detaljplanen för Norra Marieberg.

Utomhusluft

Till skydd för människors hälsa vill man med miljö kvalitetsnormen för utomhusluft begränsa utsläppen av kvävedioxid, kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, bly, bensen, partiklar och ozon i utomhusluft.

Projektet bedöms medverka till att biltrafiken till södra delen av Örebro tätort ökar, samt att trafiken till viss del omfördelas. Gällande översiktsplan medger fler utbyggnader i södra delen av Örebro. Bland annat planeras för ytterligare verksamheter samt bostäder väster om E20.

Föroreningar från vägtrafiken kommer i huvudsak från avgaser och från slitage av däck och vägbana. Halten av föroreningar i luften beror dels på utsläppens storlek, dels på vädret och ventilationsförhållandena på platsen. Miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft riskerar att överskridas lokalt närmast intill E20 med den trafikökning som förutspås i södra Örebro i framtiden. Bedömningen gäller framförallt kvävedioxid och partiklar. Detta bedöms vara en risk såväl med som utan en ny trafikplats mellan de befintliga trafikplatserna Marieberg och Adolfsberg. Det är dock inte sannolikt att nya bostäder kommer att byggas så nära in på E20 att miljö kvalitetsnormerna kommer att överskridas i boendemiljö. Vid denna bedömning har använts information om utbyggnadsområden ur Örebro kommuns översiktsplan, Spridningsberäkningar i Örebro län med 2005 års emissioner (IVL, mars 2009) och de uppräknade trafikalen för år 2035 som används i projekteringen av den nya trafikplatsen.

För den planerade trafikplatsen som sådan bedöms risken att miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft överskrids vara lägre än för E20-korridoren. Den bedömningen görs utifrån att god ventilerings av trafikplatsen fås genom att denna ligger förhållandevis högt i terrängen i jämförelse med E20 som passerar planskilt under bron i trafikplatsen.

Omgivningsbuller

Miljökvalitetsnormen för omgivningsbuller avser buller från vägar, järnvägar, flygplatser och industriell verksamhet.

Trafikverket har kartlagt och tagit fram ett åtgärdsprogram för vägtrafikbuller i enlighet med förordning (2004:675) om omgivningsbuller. Åtgärdsprogrammet är generellt hållet och gäller från år 2009 till år 2020. Örebro kommun har kartlagt omgivningsbuller i Örebro och tagit fram ett åtgärdsprogram som är under samråd och troligen kommer att antas av kommunfullmäktige under år 2013.

Byggandet av den nya trafikplatsen kommer till stora delar att ske inom det område intill E20 som redan idag överskrider ljudnivån 65 dB(A) enligt vad som framgår av Trafikverkets kartläggning av vägtrafikbuller utmed det statliga vägnätet. Se även avsnittet ”Miljökonsekvenser” nedan.

Miljökonsekvenser

Boendemiljö

Förslag på åtgärder

Vid Lilla Paris föreslås bullerskyddsåtgärder i form av fönsteråtgärder för att klara inomhusnivåerna samt skyddad uteplats. Det har inte bedömts vara skäligt att uppföra bullerskyddsskärm. Inlösen av hela fastigheten kommer också att erbjudas. Vid Kiltorp planeras flytt av lastbilsverksamheten och det till fastigheten hörande bostadshuset övergår till verksamhetslokal.

Genom skyltning styrs den tunga trafiken till E20 så att smittrafik med tunga fordon till och från E18/Truckstop förhindras på den mindre vägen förbi Lilla Paris.

Konsekvenser av projektet

Med hänsyn till att det bara är två bostäder som kommer att beröras av projektet och att båda dessa redan idag är bullerutsatta, bedöms de negativa konsekvenserna med avseende på boendemiljö vara små.

Naturmiljö

Förslag på åtgärder

Inga åtgärder föreslås utöver de som vidtas av Örebro kommun för att säkra bevarandet av salamanderpopulationen och -biotopen i området och som framgår av det tematiska tillägget till detaljplanen för Norra Marieberg.

Konsekvenser av projektet

Den större delen av tallskogsmiljön öster om E20 försvinner, liksom delar av den befintliga lövträdsridån som finns utmed E20. Skyddade områden tas ej i anspråk. De negativa konsekvenserna för naturmiljön bedöms som måttliga.

Kulturmiljö

Förslag på åtgärder

Tillståndet att ta bort fornlämningar som berörs av projektet innehåller inte några särskilda villkor. Inga åtgärder föreslås.

Konsekvenser av projektet

Länsstyrelsen har bedömt att fornlämningarnas vetenskapliga värde är tillvarataget genom den arkeologiska utredningen och förundersökningen. Då resultaten från de genomförda arkeologiska undersökningarna inte var så pass starka att de motiverar fler undersökningar, bedöms de negativa konsekvenserna för kulturmiljön med avseende på fornlämningar som små till måttliga.

Yt- och grundvatten

Förslag på åtgärder

Förutom punktinsatser, såsom anläggande av öppna diken, bör konsekvenser för hela diknings- och dagvattensystemet och dess avbördningskapacitet ses över. Detta kan lämpligen göras i samverkan och bör initieras inom ramen för kommunens detaljplanarbete för handelsområdet. Trafikverket bör delta som en av samverkansparterna.

Örebro kommun planerar att ansöka om att berörda dikningsföretag ska upphöra. Anläggningen delas då upp på delägarna och var och en får ansvar för att sköta den del som ligger på den egna marken. Även om dikningsföretagen upphör, efter ansökan om detta hos miljödomstolen, behöver det framtida ansvaret för att förhindra dämning, översvämningar, erosion etc i uppströms och nedströms belägna diken klargöras.

Konsekvenser av projektet

Kapacitetsproblem i nedströms liggande dagvattensystem och dikningsföretag kommer sannolikt att uppstå vid kraftig nederbörd. De få vattendragen i området kommer att få ökad föroreningsbelastning. De negativa konsekvenserna med avseende på vatten bedöms som måttliga till stora.

Mark

Förslag på åtgärder

Åtgärder vidtas så att dikesvegetationen snabbt kan återetablera sig i de nya vägdikena för att förhindra erosion, materialtransport och igensättning av intilliggande dikes- och dagvattensystem.

Massunderskott föreligger i trafikplatsprojektet. Rena massor flyttas om och återanvänds inom projektområdet och masshanteringen samordnas om möjligt med hanteringen av massor från utbyggnaden av det intilliggande handelsområdet. I området för lastbilsverksamheten i Kiltorp bedöms eventuella föroreningar som påträffas kunna omhändertas i byggskedet.

Konsekvenser av projektet

Marken i området för den nya trafikplatsen tas permanent ur skogsbruksproduktion och hårdgörs i stor utsträckning. Sådana ekosystemtjänster som förknippas med naturmark på åsmaterial, exempelvis flödesutjämning och infiltration för grundvattenbildning, upphör i stort sett.

Med tanke på den tidigare täkt- och deponiverksamheten i närområdet, och att förändringen av markanvändningen i området i stort kan påskynda utredningar och åtgärder för att minska befintliga föroreningar, så bedöms de negativa konsekvenserna för mark som små.

Luft och klimat

Förslag på åtgärder

En möjlighet att passera E20 planskilt skapas genom anläggande av gång- och cykelväg parallellt med vägbanan på den nya bron i trafikplatsen.

Konsekvenser av projektet

Byggandet av den nya trafikplatsen bidrar till att handelsetableringarna i området kan öka, se även indirekta miljökonsekvenser nedan. Det ökade framtida trafikarbetet får som konsekvens att miljökvalitetsmålen Frisk luft och Begränsad klimatpåverkan motverkas. De negativa konsekvenserna för luft och klimat av projektet i kombination med utbyggnaden av externhandelsområdet bedöms som måttliga till stora.

Indirekta miljökonsekvenser

Trafikplatsen är en förutsättning för exploateringen av norra Mariebergsområdet och den kan därigenom indirekt:

- Orsaka höga flöden och översvämning i diken och vattendrag då dagvattenomhändertagandet från handelsområdet föreslås ske i anläggning som dimensioneras för ett tvåårsregn, vilket är en låg ambitionsnivå i förhållande till villkoren som meddelats för recipienten, Mosås-Rävgräva dagvatten och dikningsföretag. Detta bedöms utgöra en måttlig till stor negativ konsekvens.
- Minska risken för framtida utläckage av föroreningar från täkt- och deponiområdet intill projektområdet genom att markundersökningar och efterbehandlingsåtgärder kommer till stånd i och med exploateringen. Detta bedöms ge en liten positiv indirekt konsekvens.
- Bidra till ökade utsläpp till luft från vägtrafiken och ökad klimatpåverkan genom att transportarbetet vid inköpsresor ökar. Hälften av den beräknade inköpsreseökningen till Marieberg bedöms ske genom en omfördelning från andra handelsområden i kommunen, medan hälften är nygenererad, från kommunen och omgivande kommuner enligt den trafikkonsekvensanalys som HUI och WSP har utfört på uppdrag av Örebro kommun. Detta bedöms utgöra en måttlig till stor negativ indirekt konsekvens.

Kommande sakprövningar

Omprövning av dikningsföretag, avveckling av dikningsföretag

Ansökan om omprövning eller avveckling av berörda dikningsföretag behövs. En ansökan kan göras efter beslut av dikningsföretaget som också ska stå som sökande. Ansökan ges in till Miljödomstolen vid Nacka Tingsrätt. Tillsynsmyndigheten kan lämna ytterligare upplysningar. Tillsynsmyndighet är Länsstyrelsen i Örebro län.

Transport av avfall

Vid transport av massor (avfall) i projektet krävs transporttillstånd enligt avfallsförordningen. Ansökan lämnas in till länsstyrelsen i det län där transportören har sitt säte eller sin huvudsakliga verksamhet.

En avfallsinnehavare/beställare av transport har skyldighet att kontrollera att transportören samt mottagaren av avfallet har de tillstånd som behövs.

Uppläggning av massor

Användning av massor (avfall) för anläggningsändamål på ett sätt som kan förorena mark, vattenområde eller grundvatten, och där föroreningsrisken är ringa, är anmälningsskyldigt (kod 90.140 C). Anmälan görs till miljönämnden i Örebro kommun.

Användning av massor (avfall) för anläggningsändamål på ett sätt som kan förorena mark, vattenområde eller grundvatten, och där föroreningsrisken inte endast är ringa, kräver tillstånd (kod 90.130 B). Samråd ska ske med och ansökan skickas till Länsstyrelsen i Örebro län.

Massor som ska användas inom det verksamhetsområde där de uppkommit betraktas inte som avfall. Ingen anmälan behövs förutsatt att det finns ett syfte, inte mer massor än vad som behövs används, att materialet ej utgör risk och att det är tekniskt jämförbart med traditionella material.

Åtgärder i förorenade områden

Innan efterbehandling/sanering av förorenat område påbörjas krävs normalt anmälan till tillsynsmyndigheten i enlighet med 28 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Anmälan görs till miljönämnden i Örebro kommun.

Skulle föroreningar påträffas eller uppstå vid genomförandet av projektet föreligger underrättelseskyldighet till tillsynsmyndigheten enligt 10 kap 11-13 §§ miljöbalken. Sådana underrättelser ska ske genast. Underrättelse görs till miljönämnden i Örebro kommun.

Underrättelseskyldighet enligt KML

Ytterligare prövning enligt lagen om skydd av kulturminnen m m (KML) bedöms inte behövas. Underrättelseskyldighet enligt KML föreligger dock alltid om tidigare okända fornlämningar skulle påträffas. Underrättelse görs till Länsstyrelsen i Örebro län.

Källor

ArtDatabanken, <http://www.slu.se>, aktuell 2013-01-15 med flera datum

Artportalen, www.artportalen.se, aktuell 2013-01-15 med flera datum

Anvisning: Miljö i planlägningsprocessen, Bilaga 3 till TDOK 2012:225, Trafikverket, 2012-12-07

Bullerkartläggning enligt Direktiv 2002/49/EG och Förordning om omgivningsbuller SFS 2004:675, Rapport 60-03117-07070200, bilaga 1, Kumla & Örebro kommuner, ÅF-Ingemansson AB, hämtad på www.trafikverket.se, 2013-02-20

Förstudie E20 Trafikplats Marieberg Norra, Vägverket, oktober 2008

Generella miljökrav vid entreprenadupphandling (TDOK 2012:93), Trafikverket

GIS-material från Länsstyrelsen, Skogsstyrelsen och Riksantikvarieämbetet, hämtat på nätet 2013-01-10 med flera datum

Historiska kartor, Lantmäteriet, <http://historiskakartor.lantmateriet.se>, aktuell 2013-01-21 med flera datum

Marieberg, Utökat handelsområde norr om Mariebergs köpcentrum Närke, Mosjö socken, Mosås 8:3, Rävgräva 1:4 och 4:2, Arkeologisk utredning etapp 1 och 2, Rapport 2008:8, UV Bergslagen, Jenny Holm

Material och varor – krav och kriterier avseende farliga ämnen (TDOK 2012:22), Trafikverket

MKB till detaljplan för Norra Marieberg köpcentrum, Granskningshandling 2012-11-19 med bilagor, WSP Samhällsbyggnad Örebro

Miljöbalken med följdlagstiftning, <http://www.notisum.se>, aktuell 2013-01-21 med flera datum

Spridningsberäkningar i Örebro län med 2005 års emissioner IVL rapport U2525, mars 2009

Tillstånd till borttagande av fornlämning 84, 90 och 94 i Mosjö socken, Örebro kommun, Närke, Länsstyrelsen i Örebro län, Dnr: 431-00767-2010, 2010-03-11

Trafikkonsekvenser av utökad handel i norra Marieberg, WSP/HUI, 2011-11-18

Vatteninformationssystem Sverige (VISS), www.viss.lst.se, aktuell 2013-01-14 med flera datum

Väglag (1971:948) och vägförordning (2012:707), Lagboken, www.notisum.se, hämtade 2013-01-21

Åtgärdsprogram buller Örebro kommun, Antaget av kommunfullmäktige 2013-xx-xx. SAMRÅD 5 DECEMBER 2012 – 28 FEBRUARI 2013, hämtad på www.orebro.se, 2013-02-19

Åtgärdsprogram för vägtrafikbuller, 2009 och framåt, Vägverket, 2008-12-11, hämtad på www.trafikverket.se, 2012-02-19

Översiktsplan för Örebro kommun, Vårt framtida Örebro, antagen 2010-03-24, www.orebro.se, hämtad 2013-01-21



Trafikverket, Investering, Örebro/Östergötland, Box 1333, 701 13 Örebro.
Besöksadress: Klostergatan 23, Örebro
Telefon: 0771-921 921

www.trafikverket.se