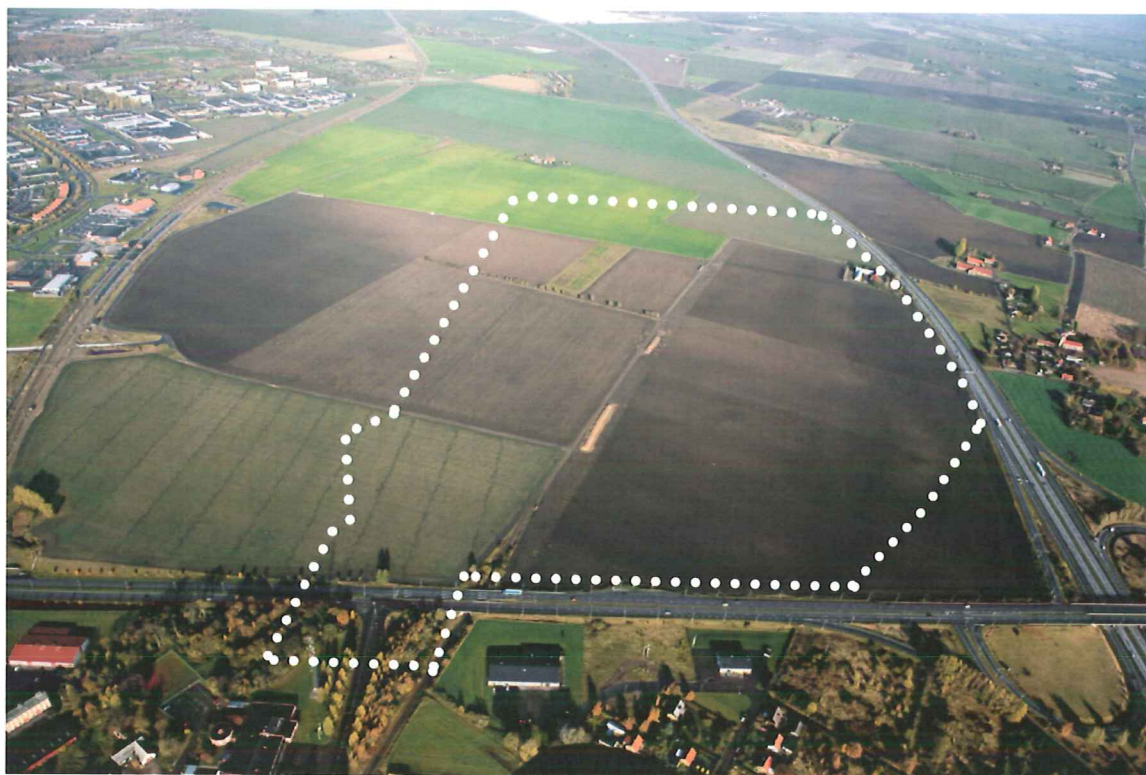


Detaljplan för Örja 1:9 m. fl. (östra Weibullsholm)

i Landskrona, Landskrona stad



2009-12-01

ANTAGANDEHANDLING

HANDLINGAR.....	3
DETALJPLANENS SYFTE	3
FÖRUTSÄTTNINGAR.....	4
Planområdet	4
<i>Markanvändning</i>	<i>4</i>
<i>Markägförhållanden</i>	<i>4</i>
Geoteknik.....	5
<i>Grundvatten</i>	<i>6</i>
Riksintressen och förordningar	7
Tidigare ställningstaganden	7
Kulturmiljö och arkeologi.....	8
<i>Historik</i>	<i>8</i>
<i>Weibullsholm.....</i>	<i>9</i>
<i>Byggnadsminnen</i>	<i>9</i>
<i>Arkeologi.....</i>	<i>9</i>
Tillgänglighet.....	11
Gator och Trafik	11
Störningar	12
Teknisk försörjning	12
PLANFÖRSLAG	13
Områdets gestaltning och disposition	13
Bebyggelse.....	15
<i>Verksamheter</i>	<i>15</i>
Grönstruktur med störningsskydd och parker	16
Trafik	17
<i>Biltrafik</i>	<i>17</i>
<i>Gång- och cykeltrafik.....</i>	<i>18</i>
<i>Kollektivtrafik</i>	<i>19</i>
<i>Spårtrafik</i>	<i>19</i>
<i>Utformning av gator</i>	<i>20</i>
<i>Parkering</i>	<i>22</i>
<i>Bullerskyddsåtgärder</i>	<i>22</i>
Teknisk försörjning	23
<i>Energiförsörjning, tele samt vatten och avlopp</i>	<i>23</i>
<i>Dagvattenhantering</i>	<i>23</i>
KONSEKVENSER	24
Miljöbedömning enligt plan- och bygglagen	24
Mark, luft och vatten	24
<i>Geoteknik</i>	<i>24</i>
<i>Luftföroreningar</i>	<i>26</i>
<i>Markradon</i>	<i>27</i>

Hälsa och säkerhet	27
<i>Vägtrafikbuller</i>	27
<i>Tågtrafikbuller</i>	28
<i>Externt industribuller</i>	29
<i>Risker (farligt gods m m)</i>	29
Natur- och kulturmiljö	30
<i>Naturmiljö och biologisk mångfald</i>	30
<i>Hushållning med naturresurser</i>	30
Sociala konsekvenser	31
<i>Befolkning och service</i>	31
<i>Barnperspektivet</i>	32
<i>Tillgänglighet</i>	32
<i>Säkerhet och trygghet</i>	32
Medverkande	32

HANDLINGAR

Till detaljplanen finns följande handlingar:

- Plankarta med planbestämmelser
- Illustrationsplan
- Planbeskrivning (denna handling)
- Samrådsredogörelse - detaljplan
- Genomförandebeskrivning
- Planprogram
- Samrådsredogörelse – program
- Hydrogeologisk utredning till detaljplan
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Behovsbedömning för MKB

DETALJPLANENS SYFTE

Detaljplanens syfte är att pröva lämpligheten att uppföra en storskalig logistikverksamhet. Till verksamheten tillkommer kontor och parkeringsplatser, tillfartsgator, gång- och cykelstråk, ny cirkulationsplats på Österleden, spåranslutning till området, tekniska lösningar, störningsskydd, dagvattenmagasin och grönstruktur inom Weibullsholm i anslutning till logistikanläggningen.

Området ska kunna hantera den ökade trafikbelastning som den ovan nämnda verksamhetsformen kan förväntas bidra med och kunna möta de prognostiserade trafikökningarna på E6 och Österleden.

Eftersom verksamhetsområdet är av stor skala och dimension är landskapsbild och insyn för omkringliggande bostäder och verksamheter viktig, även dagvattensystemen kommer att kräva stora ytor för fördröjning.



Illustration över den planerade anläggningen på östra Weibullsholm

illustration: AK83 arkitekter

FÖRUTSÄTTNINGAR

Planområdet

Planområdet omfattar fastigheterna Örja 1:9, Örja 34:2, Örja 34:3, Örja 34:4, Örja 34:30 samt Örja 19:26. Ytan sträcker sig intill väg E6 i öster och väg 17 i söder. Från korsningen Söderleden/Österleden viker plangränsen av norrut cirka 1200 meter och svänger sedan vinkelrätt österut till E6. Planområdets yta upptar cirka 75 hektar.



Planområdets utsträckning i förhållande till omgivningen

Markanvändning

Området består idag till största delen av jordbruksmark av klassen 10+ jord. Marken odlas av arrendatorer som producerar majs och betor. Det finns äldre gårdsbyggnader och maskinhallar i den östra delen av planområdet. Dessa tillhör Weibullsholms gård som idag används främst som lagerlokaler. Det förekommer även ett växtodlingsförsök av Lantbruksuniversitetet (SLU). Området är uppdelat i ett antal parceller, som gödslas eller besprutas på olika sätt.

Markägoförhållanden

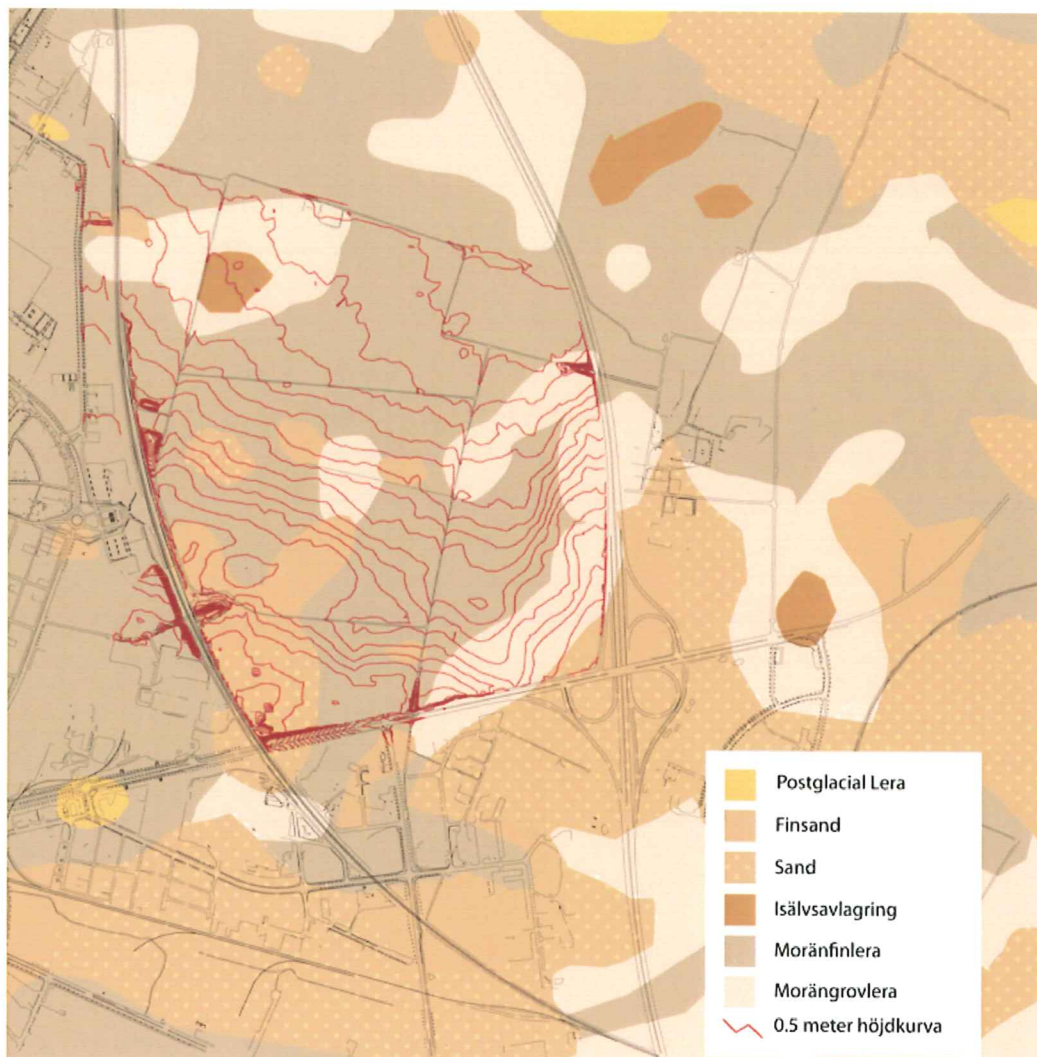
Markägare för samtliga fastigheter inom planområdet är Landskrona stad, förutom Örja 19:26 som ägs av Vägverket. Örja 1:9 innefattar praktiskt taget hela planområdet, förutom anslutningspunkten vid Österleden. Örja 19:26 innefattar trafikplats Landskrona södra, väg 17, och en del av E6. Det finns även en samfälld

väg (Örja S:1) inom Örja 1:9 som leder genom Örja kyrkby upp till Norregård, norr om planområdet.

Geoteknik

I augusti 2008 utförde GeoExpertens AB en utredning "Översiktlig geoteknisk undersökning för exploateringsområde inom Weibullsholm". Denna utredning kartlade de geotekniska markförhållandena och utredningen har gjorts bl a genom provtagning med skruvborr, inmätning av vattenytor samt hållfasthets-bestämning. Undersökningen kompletterades 2009-04-03 då planområdet fått en annan utsträckning än den som undersöktes från början. Ytterligare en rapport utfördes av Tyréns AB 2009-09-28, "Hydrogeologisk rapport avseende Weibullsholms utbyggande för omlastningscentral" för att klargöra mest lämpliga grundläggningshöjder med hänsyn till de grundvattenmagasin som förekommer i området.

Området som är beläget intill E6 utgörs i dagsläget till största del av åkermark. Översiktligt faller markytan inom området från nivå +15 meter i norr till cirka +8 meter i söder. Strax norr om Örja kyrkby ligger ett höjdparti med en nivå +28 meter över havet.



De översta jordlagren samt höjdkurvor över Weibullsholm

Berggrunden utgörs av bryozokalksten och skivkrita. Jordlagren visar förekomst av lermorän och sand. Jordsammansättningen består av moränleror, glaciala leror och silt.

Enligt SGU Sårbarhetskarta 2000 ligger planområdet inom tre zoner. Övervägande andel mark inom området är inom klassificeringen, liten föroreningsrisk. Parallellt med byn Örja finns ett område med måttlig föroreningsrisk och marken består av lerfria samt leriga moräner samt urberg.

Planområdet bedöms utgöra ett lågrisk- och normalriskområde för radon.

Grundvatten

Den geologiska uppbyggnaden av området avslöjar att det med stor sannolikhet inhyser flera grundvattenmagasin.

Inom den sedimentära berggrunden förekommer ett grundvattenmagasin vars tryckyta kan ligga ovanför markytan inom aktuellt område (enl rapport av Tyréns AB 2009-09-28). I jordlagren kan det förekomma flera olika grundvattenmagasin. Dessa avskiljs från varandra av partier med leriga, täta sediment. De olika grundvattenmagasinen står sinsemellan i relativt god balans med varandra, men tryckskillnader mellan magasinerna kan ge upphov till vertikal transport av vatten upp- eller nedåt. Grundvattenmagasinet som berörs av etableringsplanerna inom Weibullsholm utgörs av de mellersta sedimenten dvs. sandiga sediment under den översta moränen. Detta magasin kan stå i förbindelse med grundvattenmagasinet norr om Weibullsholm vid Tullstorp, där också stadens reservvattentäkt ligger. Sambandet är dock inte fastställt.

Grundvattnet i området inmättes på ett djup av 1,0-3,8 meter, med undantag för ett antal borrhål, där det inte hade bildats någon vattenyta. I den norra delen observerades de högsta nivåerna på cirka +11 meter och de lägsta nivåerna fanns i söder med cirka +6 meter. Höjden på grundvattennivåerna följer i stort sett markytans nivåer med en sluttning från norr till söder. Grundvattenståndet för regionen är som lägst under augusti- september, därför skall de värden som uppmättes under augusti 2008 och 2009 ses som relativt låga för området. Regionalt sett kan grundvattennivån i den här typen av magasin variera med upp till 1 meter över året. För bedömningar avseende högsta grundvattennivå bör därför en nivå på minst en meter över de inmätta nivåerna tas i beräkning, vilket har beräknats av Tyréns AB. Det kan därför antas grundvattennivåer på drygt +12 i norr och +7 i söder.

GeoExperten AB:s utredning från 2008 "Översiktlig geoteknisk undersökning för exploateringsområde inom Weibullsholm" poängterar att objekt bör föregås av en anpassad detaljundersökning.

Det bedöms som olämpligt att påverka grundvattnet genom schaktning eller förorening. De lägsta marknivåer som har beräknats av Tyréns AB och presenteras som en bilaga till plankartan ska ses som en referens vid projektering av markarbeten. De lägsta nivåerna är baserade på inmätt grundvattenyta och uppskattad årlig fluktuation av grundvattnet i området. Under bortschaktning av matjordslager och anläggning kan eventuellt lägre nivåer tillåtas förutsatt att olägenheter ej uppstår. Djupare schaktning måste föregås av tillstånd enligt miljöbalken.

Riksintressen och förordningar**Riksintresse för infrastruktur**

E6, som avgränsar planområdet i öster, är av riksintresse enligt 3 kap 8 § miljöbalken, och ingår i det nationella stamvägnätet.

Riksintresse för kustzonen

Kommunens kustzon ingår i riksintresse enligt 4 kap 1 och 4 § miljöbalken. Området omfattar kustzonen Brofjorden till Simpevarp. Dessa områden är, med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns i områdena, i sin helhet av riksintresse. Riksintresset avser skydda tillgängligheten till kusten, och skydda områdena från ingrepp som kan påtagligt skada dess natur- och kulturvärden.

Riksintresse för kulturmiljövård

Landskrona är utpekad riksintresse för Landskrona stads kulturmiljövärden, enligt 3 kap 6 § miljöbalken. Riksintresset rör främst själva Landskrona stad med den regelbundna medeltida stadsplanen, slottet från 1549, hamnkanaler, militära byggnader, koloniträdgårdar och rester av den ovanligt regelbundna medeltida stadsplanen.

Eftersom planområdet inte berör några av de utpekade kulturmiljövärdena utan är beläget cirka en kilometer från Landskrona stad, på tidigare jordbruksmark, bedöms ej riksintresset att påverkas av etableringen.

Biotopsskydd

Biotopsskydd enligt kap 7 § 11 miljöbalken om fattar olika naturkaraktärer. Detta inkluderar alléer, källor med omgivande våtmark i jordbruksmark, odlingsrösen i jordbruksmark, pilevallar, småvatten och våtmarker i jordbruksmark, stenmurar i jordbruksmark och åkerholmar. Planområdet innefattar en pilevall som sträcker sig i väst-östlig riktning. Det krävs således tillstånd för att fälla träden.

Tidigare ställningstaganden

Kommunstyrelsen beslutade 2008-09-10 § 228 att hos byggnadsnämnden beställa planprogram och detaljplan för Weibullsholm.

Byggnadsnämnden beslutade 2008-09-23 § 174 att ge planenheten i uppdrag att påbörja planarbetet.

Byggnadsnämnden beslutade 2008-11-18 § 218 att sända programförslaget på samråd.

Byggnadsnämnden beslutade 2009-02-17 § 27 att godkänna planprogram för Weibullsholm.

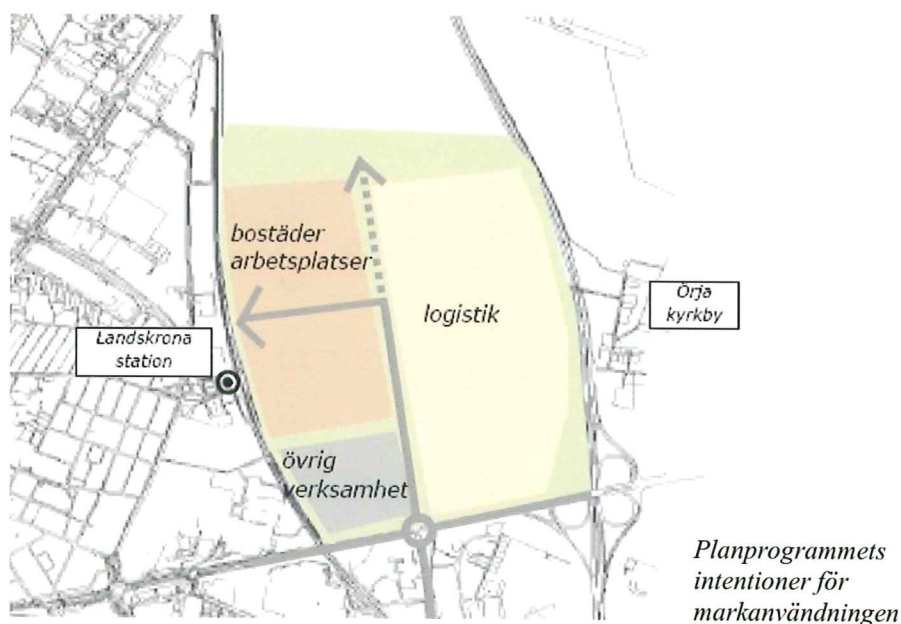
Byggnadsnämnden beslutade 2009-03-17 § 62 att sända rubricerad detaljplan på samråd. Samrådstiden varade mellan 2009-03-23 – 2009-04-26. Inkomna yttranden bifogas och besvaras i samrådsredogörelsen.

Vidare har en miljökonsekvensbeskrivning upprättats och följer planhandlingarna.

Översiktsplan

I gällande översiktsplan, Översiktsplan 2000+, antagen april 2002, tangeras planområdet med en yta angivet som ett område för utbyggnad av bostäder, kontor, service, fritid mm. Det föreslås en blandning av funktioner för att skapa en

varierad bebyggelse och därmed skapa en stadsmässig entré till Landskrona stad. Det pågår en revidering av gällande översiktsplan, program för Översiktsplan för Landskrona kommun 2008-02-25, där en liknande yta är specificerad. Dessa önskemål togs tillvara i det planprogram för Weibullsholm som upprättades 2008-11-18 (godkänt 2009-02-17), där västra Weibullsholm planerades för blandade funktioner, varav den östra delen avsågs för logistikändamål.



Detaljplaner

Detaljplan för del av Örja industriområde 1995-11-15, reviderad 1996-02-06. Detaljplanen specificerar ett något större park- och grönområde runt korsningen Österleden/Söderleden än vad som önskas med den nya cirkulationsplatsen som ska leda in till Weibullsholm. Genomförandetiden för gällande detaljplan ”Detaljplan för del av Örja industriområde” gick ut 2007-10-04.

Förslag till ändring av stadsplanen för kvarteren kylaren, ratten mm. inom Örja industriområde, Landskrona kommun, antagen 1988-01-18, specificerar även den ett något större parkområde/naturområde strax ovanför Österleden/väg17 än vad som är önskvärt i den nya planen för Örja 1:9 (östra Weibullsholm).

Kulturmiljö och arkeologi

Historik

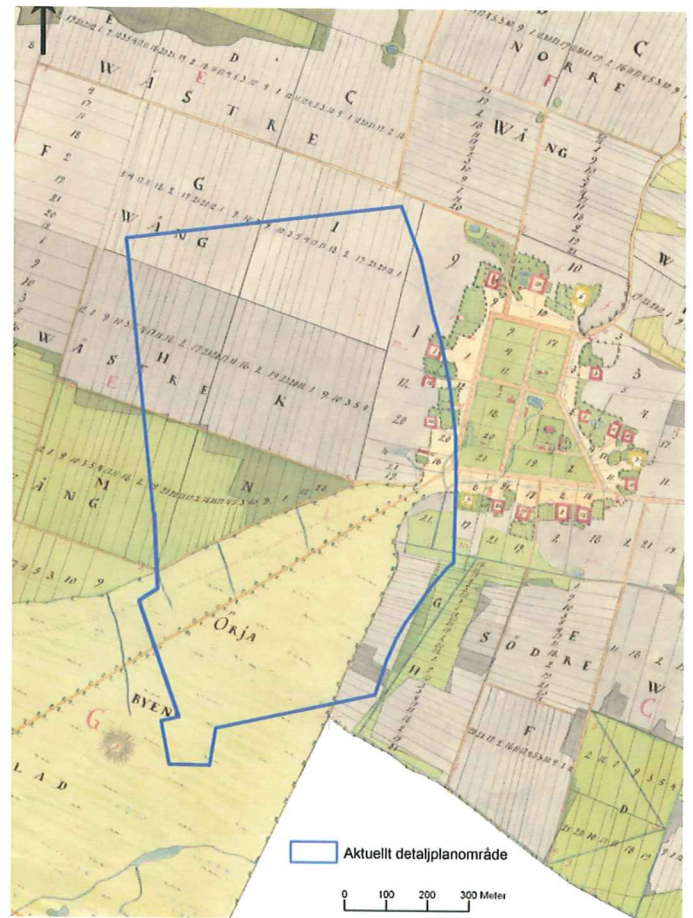
Området kring Landskrona har varit befolkat sedan forntiden och många fornlämningsrester har dokumenterats i tidigare skeden, exempelvis vid utbyggnad av E6 och Västkustbanan.

Örja kyrkby har en koncentrerad bebyggelsestruktur med bykärna runt den gamla kyrkan. Själva kyrkbyn har en gammal historia som genom tidigare arkeologiska

undersökningar har visat sig sträcker sig tillbaka till 1200-talet. Kyrkbyn har en gång varit större till ytan och delvis gått in över den mark som idag ligger väster om E6, alltså planområdet. Delar av den gamla vägstrukturen in till Örja kyrkby är de spår som ligger kvar över planområdet. Den nuvarande kyrkan stod färdig 1868 ersatte en medeltida kyrka. Kyrkan är sedan 2004 avhelgad, dvs. helt tagen ur bruk. Kyrkan är att betrakta som landmärke och en central punkt i den historiska byn.

Weibullsholm

1870 grundade Walfrid Weibull firman W Weibull för försäljning av främst rotfruktsutsäde såsom foderbetor och fodermorötter. Walfrid var sjökapten och hans resor till havs medförde att han kom i kontakt med andra länders växtförädling, vilket blev starten på företaget. Förädlingsverksamheten startade med foder till nötkreatur, betor och rovor. Under 1900-talets första två decennier förvärvade Weibullsholms växtförädlingsanstalt gårdarna Axeltofta (söder om planområdet) och Örjagården (i Örja kyrkby). Gårdarna utgjorde sammanlagt cirka 200 hektar högvärdig jordbruksmark. Planområdet utgör delar av denna mark, därav namnet. Marken inom planområdet har varit i W.Weibulls AB ägo fram till 1993, då bolaget Svalöv Weibull AB bildades med säte i Svalöv. 2005 förvärvades marken av Landskrona kommun (beslut i KS 2004-11-10). Syftet med markköpet var framtida exploateringsmöjligheter.



Planområdet inskissat på en bykarta från 1759

Byggnadsminnen

Planområdet innefattas inte av några byggnadsminnen. Den gård som delvis ingår i planområdet *Weibullsholms gård* har ingen mangårdsbyggnad kvar utan endast maskinhallar och några övriga strukturer.

Arkeologi

Fornlämningar

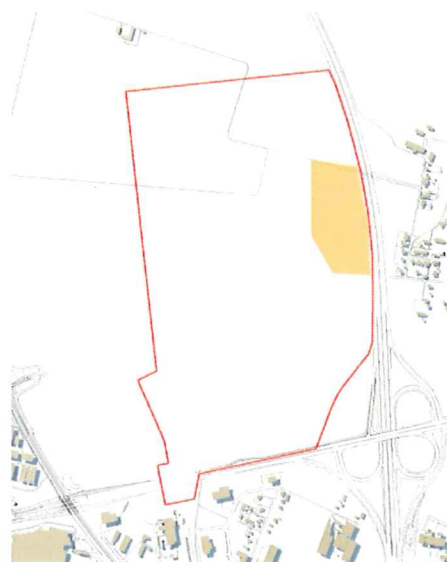
Den planerade exploateringen berör två tidigare fyndplatser.

Landskrona 18:1 - fyndplatsen som kategoriseras som boplatz (övrig kulturhistorisk lämning, Landskrona 18:1), ligger i direkt anslutning till Österleden.

Örja 9:1 - Örja bytomt (bevakningsobjekt, Örja 9:1) i öst genomkorsas av väg E6, och ligger huvudsakligen i Örja kyrkby, men sträcker sig in i planområdet. Länsstyrelsen i Skåne registrerar alla bytomter som fasta fornlämningar.

Via Länsstyrelsen i Skåne län utförde Riksantikvarieämbetet UV Syd en arkeologisk utredning hösten/vintern 2008 som omfattade planområdets yta inom Örja 1:9. Två områden visade sig speciellt intressanta längs den östra kanten av planområdet. Efter utredningen har även en förundersökning utförts våren 2009. Planområdet utvidgades västerut under programskedet och då inleddes även nya utredningar för två västra områden, som i dagsläget har blivit färdiga.

Det som kvarstår av de arkeologiska dokumentationerna och utgrävningarna är en slutundersökning av det nordöstra området som innehåller delar av en gammal medeltida bytomt. Slutundersökningen för bedöms preliminärt bli en omfattande utredning som kan behöva pågå under 2010. Weibullsholms gård kommer även att bli aktuell att riva för att kunna gräva ut och dokumentera underliggande fornlämningar innan de stora omfattande markarbetena kan påbörjas.



Arkeologiskt intressant område

Fornlämningsområdena är skyddade genom bestämmelserna i 2 kap lag om kulturminnen (KML). Det innebär att samtliga ingrepp eller markförändrande åtgärder inom detta område kräver Länsstyrelsens tillstånd.

Påträffas fornlämningar i samband med markarbetena skall dessa, i enlighet med 2 kap 10 § kulturminneslagen, omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas. Utgrävningarna påbörjades 2008 och är planerade att avslutas under 2010.

Natur

Planområdet består av jordbruksmark. Den avvikande grönska som finns är en pilevall som är planterad längs en av markvägarna som går genom planområdet. Denna pilevall är biotopsskyddad enligt 7 kap 11 § MB. Marken utgörs idag av f.d. försöksodlingsjordar. Jordbruksmarken håller således en mycket hög kvalitet och är klassad som 10 + jordar, vilket är den högsta klassen på jordbruksmark i Sverige.

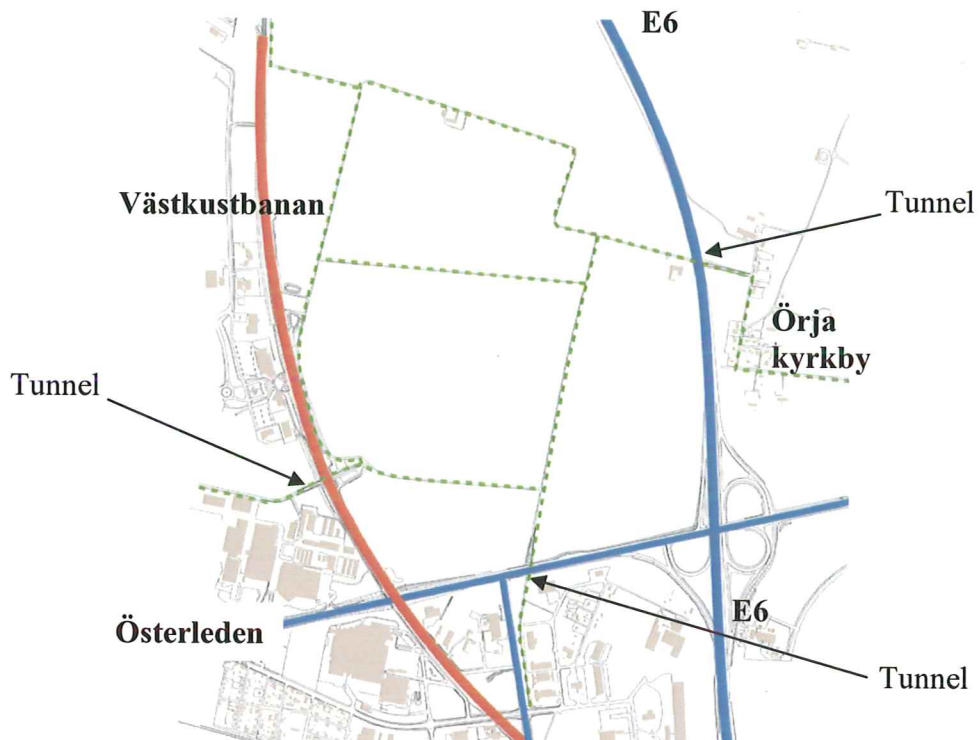
Tillgänglighet

I nuläget är planområdet relativt otillgängligt då de mindre försörjande vägarna in till området är främst avsedda för trafik till jordbruket. Bostäderna i Norregård har tillfart via markvägarna i området.

Gator och Trafik

Kartan nedan visar vilka trafikleder som angränsar till och går igenom området. E6, Västkustbanan och Österleden fungerar som barriärer in till området.

I dagsläget finns tillfarter till området via en mindre väg från Örja kyrkby som leds in via en tunnel under E6 i öster. En markväg leder in till området från en tunnel i väster, norrifrån finns tillfart till området via markvägar över jordbrukslandskapet samt en gång- och cykeltunnel i söder som leder under Österleden/väg 17. Trafiken inom området är i dagsläget nästan uteslutande jordbruksrelaterad. En samfälld väg leder från Örja kyrkby till Norregård och förser fastigheten med trafik till bostäderna.



Trafikleder runt Weibullsholm

Kollektivtrafik

Planområdet är beläget cirka 600 meter ifrån Landskrona järnvägsstation. Stationen angörs av persontågstrafik med i genomsnitt 50 avgångar per dag i vardera riktningen mot Malmö/Lund respektive Helsingborg/Ängelholm. Till tågstationen ansluter även Landskronas stadsbusstrafik. De bussar som trafikerar Österleden längs den södra plangränsen är regionbuss 240 och 241. Befintliga hållplatser är på öster sida om trafikplats Landskrona södra, samt väster om Västkustbanan.

Störningar

Området är idag obebyggt och producerar i sig endast mindre olägenheter från jordbruket såsom damm och buller i samband med plöjning och skörd. En stark bullerkälla är väg E6 där trafiken ökar stadigvarande. Även Österleden/väg 17 har ett ökande trafikflöde som bidrar till buller, dock har de lägre hastigheterna på denna sträcka en inverkan på bullermiljön.

Teknisk försörjning

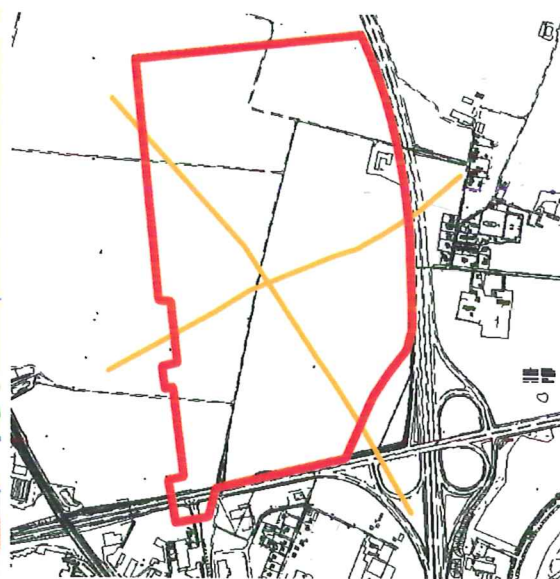
Det finns spillvattenledningar i planområdets sydöstra avgränsning och i samma sträckning finns även en vattenledning som försörjer Örja. Det finns även en dagvattenledning i samma sträckning.

Planområdet genomkorsas av teleledningar och längs Österleden finns elledningar. En gasledning korsar området i sydväst-nordöstlig riktning. I en diagonal från trafikplats Landskrona mot Karlslund ligger koncessionsgränsen mellan E.ON Elnät syd och Landskrona stad TSB El-IT distributionsområden.

Området genomkorsas även av två av Telias ledningsstråk som den högra bilden visar. Vid exploatering i området behöver ledningarna flyttas och tillhörande rättigheter förändras genom lantmäteriförrättning. Flytt bekostas av exploatör.



Gas- och vattenledningar



Telekablar

PLANFÖRSLAG

Områdets gestaltning och disposition

Området ska kunna innehålla en storskalig logistikverksamhet med huvudkontor. Verksamheten skall, under förutsättningarna, göra minimala intrång på omgivningen genom störningar från ljus, buller eller utsläpp. Det ska även kunna anordnas försörjande trafikanslutningar som är hållbara även vid en kraftig trafikökning från omgivningen. Området är möjligt att i framtiden försörjas med ett stickspår som medger frakt av gods till och från Västkustbanan.

Föreslagna åtgärder

Planförslaget innefattar:

- En ny trafikplats anordnas i anslutning till Österleden. Denna trafikplats ska kunna skapa en hållbar lösning för både ny trafik från logistikfunktionen men en även ökad årlig trafikmängd på vägarna. Trafikplatsen kommer att utformas som en cirkulationsplats.
- Från trafikplatsen i söder leds in huvudgata in till logistikverksamhetsområdet.
- En logistikterminal kan upprättas på östra Weibullsholm i enlighet med planprogrammets etapp 1, 2 och 3.
- Det planeras att gång- och cykeltrafik ska knyta samman anläggningen med järnvägsstationen. Ett gång- och cykelstråk leder således runt anläggningen i detaljplan.
- Inom logistikfastigheten upprättas system för hantering av dagvatten. Logistikverksamheten ska ej bidra till ett ökat dagvattenflöde ut från den egna fastigheten, maximalt tillåts 1,5 liter vatten per sekund/hektar. Fördröjningsdammar för dagvatten föreslås ligga i söder.
- Grönstruktur uppförs mot Örja kyrkby och E6 i öster och mot en framtida utbyggnad i väster, för att skydda mot oönskat ljus och insyn.
- Plats lämnas intill E6 trafikplats Landskrona Södra för utbyggnad av trafikplatsen i framtiden.
- Spåranslutning till Västkustbanan kommer delvis att ingå som ett spårreservat längs den västra plangränsen.
- Markarbeten i norr och i söder kommer att balansera upp byggnaderna till en relativt jämn nivå.



Bebyggelse

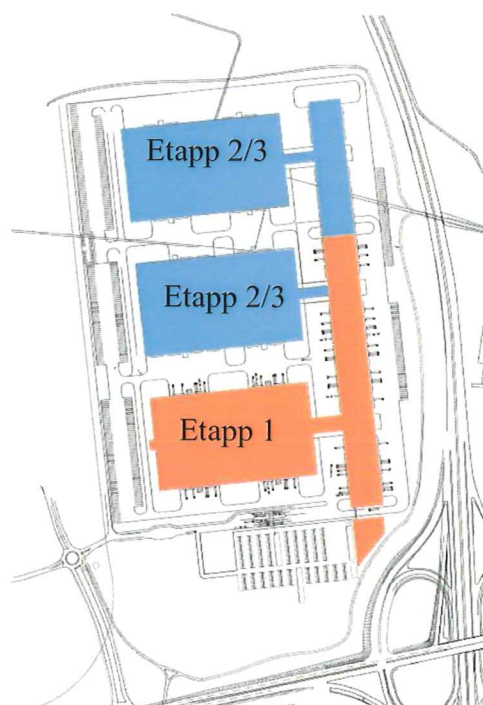
Verksamheter

Planförslaget medger uppförande av logistikverksamhet inom östra Weibullsholm. Den intressent som föranlett planupprättandet är DSV (De Sammensluttede Vognmænd), ett danskt logistikföretag med 25000 anställda och verksamhet i över 60 länder.

DSV har valt att etablera sitt svenska huvudkontor till Landskrona. De kommer därmed att flytta sin verksamhet från Helsingborg och Malmö till Landskrona stad. Närheten till E6 och tillgänglig mark för expansion har varit övervägande faktorer vid valet av lokalisering.

Verksamheten är tänkt att på sikt kunna sysselsätta uppemot 1000 personer, varav en stor del kommer att arbeta med kontorsverksamhet.

Utbyggnaden av DSV är planerad att byggas ut i 2-3 etapper. Etapp 1 innefattar en utbyggnad av logistiklager med en huvuddistributionsterminal som är cirka 500 meter lång i nord-sydlig riktning längs E6, och cirka 10-15 meter hög. En logistikmodul ansluts till huvudbyggnaden som även den beräknas bli cirka 10-15 meter hög och även en del för kontorsverksamhet i 4 våningar uppförs. Etapp 2/3 innefattar ytterligare en modul i anslutning till huvudterminalen samt ett höglager som kan uppföras till en höjd av 40 meter. Etappen innefattar även ett optionsområde med en förlängning av huvudterminalbyggnaden samt ytterligare en logistikmodul. Detta ger totalt tre logistikmoduler, ett höglager, en kontorsbyggnad samt en huvudterminal som är cirka 750 meter lång.



Kontorsdelen sedd ifrån sydväst

illustration: AK83 arkitekter

Hela anläggningen kommer att kräva belysning dygnet runt, dock får inget onödigt ljus eller bländning lov att spridas mot omgivningen.

Trafikmässigt beräknas den fullt utbyggda verksamheten kunna generera cirka 1500 fordonsrörelser per dygn. En stor del av trafiken in till området kommer att bestå av lastbilar med släp, men även en del personbilstrafik kan förväntas trafikera anläggningen. Personbilsparkering sker vid kontorsdelen i söder, medan trailerparkering sker inne kring logistikmodulerna, och längs västra kanten.

En spårutredning har utförts som visar att det är möjligt att förse området med järnväg för godstransporter till Västkustbanan. Spåret ansluts i en halvcirkel och kommer in i planområdet söderifrån.

Grönstruktur med störningsskydd och parker

Runt logistikföretaget förslås ett mestadels sammanhängande grönområde som får flera funktioner. Den östra zonen av grönstrukturen får fungera som störningsskydd, främst insynsskydd från Örja kyrkby men ett bländskydd skall även uppföras intill körytorna på verksamhetsområdet mot väg E6 till en höjd på minst 1 meter. Bländskyddet uppföres på logistikverksamhetens fastighet i gräns mot köryta inne på fastigheten. Även en störningsskyddande plantering ska uppföras för att minska insyn. Luckor i grönstrukturen kan förekomma där insyn in till företaget är önskvärt, men störningsskydd för Örja kyrkby skall prioriteras först. Ett område om 40 meter från vägkant intill E6 skall av säkerhetsskäl, hållas fritt från stambildande växtlighet. Den västra delen av grönstrukturen skall också innehålla insynsskyddande plantering. Från Örja kyrkby och runt logistikanläggningen ska grönområdet kunna inhysa en gång- och cykelväg. GC-vägen ska på ett gent och lämpligt vis ansluta till tunneln under Österleden i söder och även leda runt området norröver, för att koppla Örja kyrkby med Landskrona station. Den södra delen av grönstrukturen får både en teknisk karaktär med stora dagvattenmagasin, men bör även kunna utformas som en estetiskt tilltalande parkmiljö. Dagvattendammarna som kommer att fördröja merparten av allt dagvatten från logistikfunktionen föreslås anordnas i olika höjdnivåer. En del i dagvattensystemet kommer permanent att vara vattenfylld för att erbjuda en vattenspegel och fungera som ett landskapselement söder om kontorsdelen. De andra delarna kan "svämmas över" vid behov under exempelvis kraftiga skyfall. Inne på verksamhetsområdet föreslås parkeringsytorna brytas av med dagvattenmagasin för att göra en mildare övergång till parkmiljön i söder.



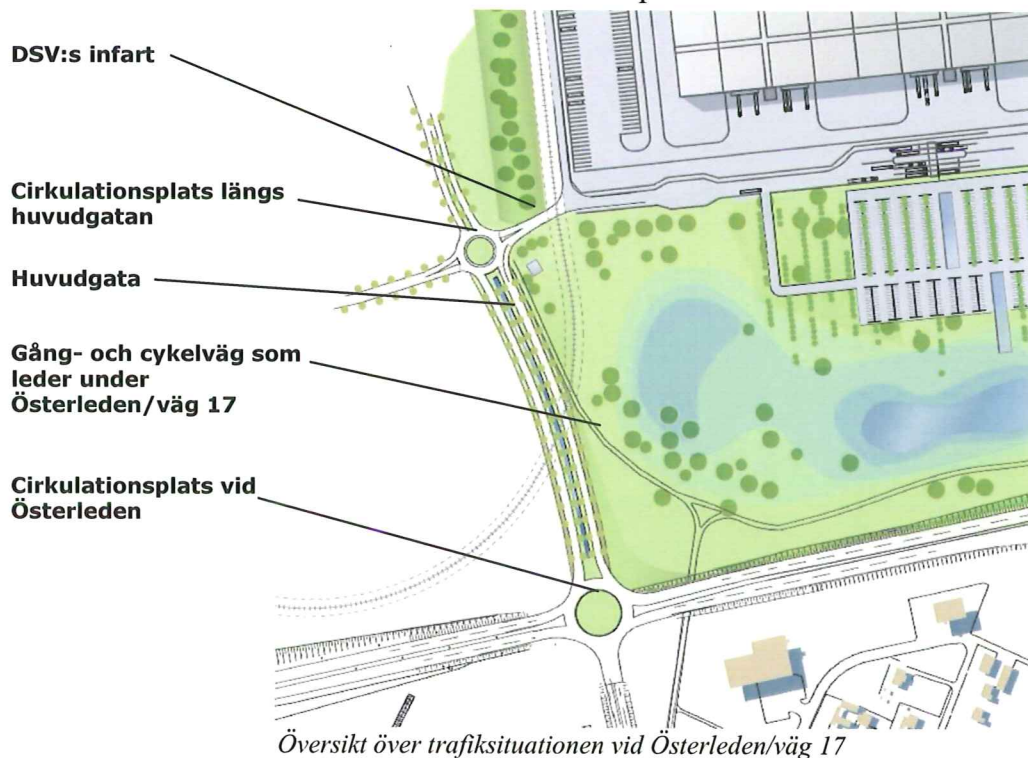
Grönstrukturen och dess funktioner kring verksamheten.

Trafik

Biltrafik

Trafikdimensioneringen är baserad på uppskattningar rörande den procentuella årliga trafikökningen, trafikallsträng från funktionerna inom Weibullsholm samt trafikfördelningen, dvs. i vilken riktning trafiken färdas till och från området. Enligt den kraftigaste procentuella trafikökningen vid år 2025, kommer väg E6, norr om trafikplats Landskrona södra, att trafikeras av cirka 62500 fordon/dygn. Detta är nära en fördubbling från dagens trafikbelastning på sträckan. Österleden kan uppskattningsvis trafikeras av 27200 fordon. När sedan logistikanläggningens trafik och övriga funktioner i Weibullsholm tillkommer, beräknas E6 ha cirka 65000 fordon och Österleden cirka 29700. Dessa siffror har legat till grund för utformning och dimensionering av trafiklösningar i planförslaget. Planområdet kommer att trafikförsörjas via en anslutning till Österleden i höjd med korsningen Österleden/Söderleden. Därmed bildas en fyrvägs korsning som föreslås utformas som en cirkulationsplats. Därifrån anläggs en ny huvudgata in till Weibullsholm.

Huvudgatans dimensionering ska kunna hantera både trafikbelastningen från logistikverksamheten och en framtida utbyggnad av Weibullsholm för andra ändamål. En stor del av trafiken in till logistikföretaget kommer att bestå av tung trafik. Preliminärt uppskattas att cirka 50% av trafiken till och från verksamheten kommer att ske med trailers, och cirka 25% med mindre distributionsbilar. Det kommer även att alstras personbilstrafik exempelvis från de anställda inom företaget. Utöver väldimensionerade trafiklösningar finns även en möjlighet att anlägga ett tredje körspår för trafik som ska svänga in till Weibullsholm från Österleden. Körspårzonen får benämningen INFART i detaljplan. Vid infarten till logistikverksamheten från huvudgatan uppstår en korsningspunkt. Denna korsning förslås också kunna utformas som en cirkulationsplats.



Gång- och cykeltrafik

Det finns möjlighet att uppföra ett gång- och cykelstråk i det grönområde som omsluter logistikanläggningens södra, östra och norra sidor. Detta stråk kan med lämplighet leda vidare till Örja kyrkby. Stråket kopplas ihop med den befintliga underfart som leder under Österleden, så att kopplingen mellan Örja kyrkby söderut inte försvagas. Det stråk som leder söder om logistikanläggningen kommer att behöva korsa den nya infartsgatan för att leda vidare bort mot järnvägsstationen.



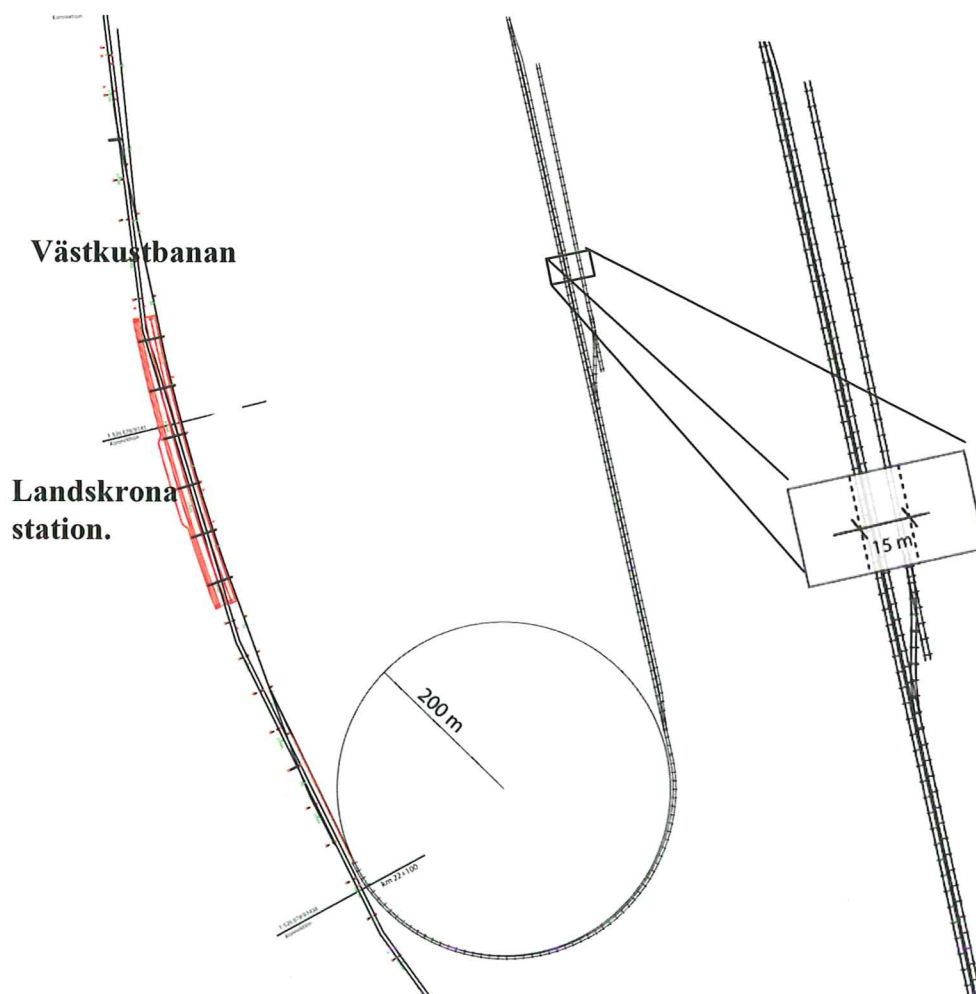
Översikt över gång- och cykelstråken. De heldragna linjerna ingår i detaljplan.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafikförsörjningen till och från planområdet bedöms kunna ske från två håll. Dels kan området försörjas från regionbusstrafik längs Österleden/väg 17 och del via en god gång- och cykelförbindelse till Landskrona järnvägsstation. Österleden trafikeras av busslinje 240 och 241.

Spårtrafik

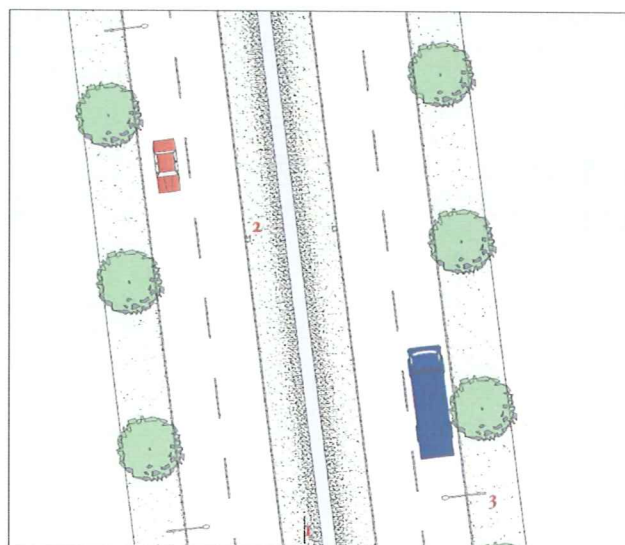
En spårutredning "PM Järnvägsanslutning Weibullsholm" har utförts av Tyréns AB, 2008-12-19 som visar att det är tekniskt möjligt att ansluta planområdet till Västkustbanan genom att skapa ett stickspår som löper i en halvcirkulärbana och ansluter till planområdets västra kant. Det har lagts in ett område i detaljplan, JÄRNVÄG, som avses kunna förse området med järnvägsförbindelse den dag det är önskvärt. Tills en sådan utbyggnad sker kommer ytan att vara ett enkelt grönområde. En spårradie på 200 m har beräknats för spåranslutningen, samt ett 15 meter brett spårområde för rundkörning av lok och lastning. Dock krävs åtgärder från inom logistikföretagets fastighet för att möjliggöra effektiv transport av last till och från järnvägen.



Principer för järnvägsanslutningen med koppling till Västkustbanan.

Utformning av gator

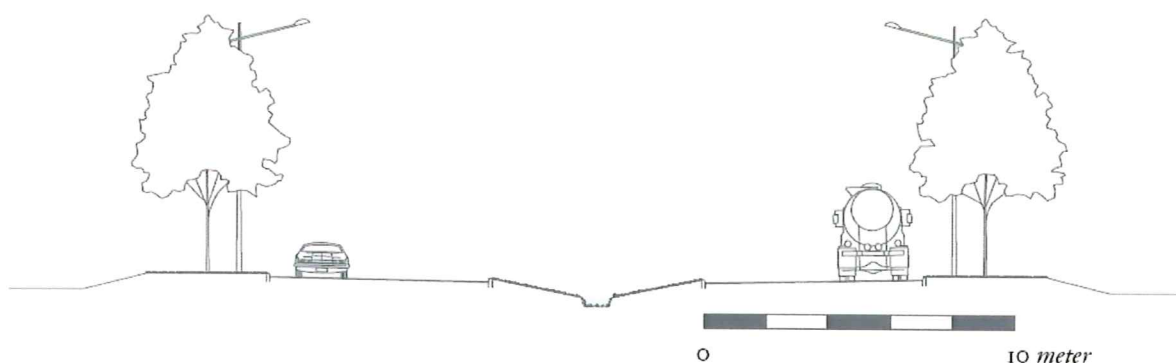
Huvudgatans dimensionering och utformning skall kunna bemöta stora trafikökningar. Som tidigare nämnts har dimensionering skett utefter kraven som uppstår vid en nästan fördubbling av trafik längs E6 och Österleden/väg 17. Detta innebär en årlig trafikökning på ca 3,5 % för personbilar och ca 6 % ökning för tung trafik fram till 2025 och därefter 2 % för personbilar och ca 4 % för tung trafik. Huvudgatan ska hantera dagvatten och vara en tydlig stadsgata. En föreslagen utformning låter den körriktningsavskiljande mittremsan i vägen hantera dagvatten. Mittfåran vattenfylles vid ordinära regn medan resten av stråket dimensioneras för regn med längre återkomsttid. Längs mittfåran



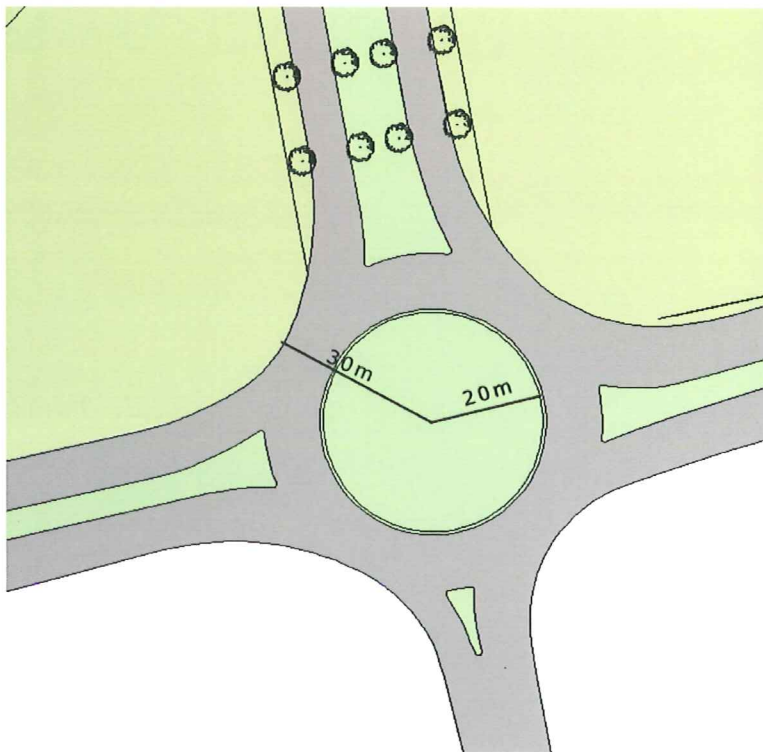
kan också olika former av våtmarksväxter sås in. Dagvattnet som bildas längs med körbanorna kan rinna direkt via de dränerande kantstöden ner i mittfåran. Cirkulationsplatsen i söder kan på sikt behöva signalreglering för att främst underlätta fordon som färdas från Weibullsholm och ska svänga österut på Österleden/väg 17. Trafikstudie "PM Trafikplats Weibullsholm, 2008-11-21 Ramböll AB" har påvisat att köbildning kan uppstå vid maxtimme, de tider då trafikbelastningen bedöms som störst (på morgon och kväll). En signalreglering kan även vara aktuell för att underlätta för utryckningsfordon som använder trafikplatsen vid nödsituationer då räddningstjänstens lokaler är belägna strax söder om trafikplatsen. Cirkulationsplatsen utformas lämpligen med dubbla körfält och benämns som en del av HUVUDGATA i detaljplan.

Även den andra korsning som lokaliseras vid infarten till logistikverksamheten benämns som del av HUVUDGATA i detaljplan. Korsningens princip och utformning är ännu ej fastställd men kommer med största sannolikhet att utformas som en cirkulationsplats. Över huvudgatan läggs ett område som är möjligt att överkorsa med ett järnvägsspår vid en önskad framtida utbyggnad. Spåret ska kunna löpa i en halvcirkulär bana och korsa huvudgatan för att sedan leda in längs DSV:s västra fastighetsgräns.

Det extra körspår som ges möjlighet att uppföra i anslutning till korsningen vid Österleden (benämnt INFART), dimensioneras till en bredd av 5 meter köryta med plats för slutningskanter och diken mm. Körspåret anläggs med lämplighet inte i direkt anslutning till cirkulationsplatsen utan möjlighet ges för en något genare sväng in till Weibullsholm.



Sektionsskiss över huvudgatan in till Weibullsholm, med dagvattenstråket i mittremsan.



Cirkulationsplatsen vid Österleden med dimensioneringsmått.

Parkering

Parkeringsplatser anläggs inom logistikverksamheten. Längs de nord-sydliga transportlederna inom logistikanläggningen anläggs trailerparkeringsplatser för logistikföretaget. Den samlade personbilsparkeringen sker i den södra delen av planområdet intill kontorslokalerna. Utöver parkeringsplatserna i anslutning till logistikverksamheten förekommer inga övriga parkeringsplatser i planförslaget. Parkeringsplatserna ska brytas av med grönska och dekorativa dagvattenmagasin.

Bullerskyddsåtgärder

Bullerberäkningar från TrafikPM 2008-12-12 visar att gränsöverskridande bullernivåer kan förekomma inom planområdet främst i anslutning till den huvudgata som ska försörja Weibullsholm söderifrån. Bullerberäkningarna är baserade på de maximala prognostiserade trafikökningarna samt ett fullt utbyggt planprogramsområde som utöver logistikföretaget innefattar bostäder, service, kontor och övriga verksamheter och arbetsplatser. Ett visst schematiskt avstånd kan lämpligen hållas mellan huvudgatan störningskänsliga funktioner. Enligt bullerberäkningen klaras riktvärden för trafikbuller på ett avstånd av cirka 50 meter från huvudgatan (se *Vägrafikbuller*, under Hälsa och säkerhet).

Trafikökningen på väg E6 och Österleden/väg 17 innebär att den östra och södra delen av planområdet utsätts för delvis gränsöverskridande trafikbuller. Eftersom de delar som lokaliseras närmast E6 är bullertåliga funktioner såsom lagerverksamhet och körytor bedöms inte bullerpåverkan från E6 störa logistikverksamheten. Kontorsdelarna kan lämpligen uppföras med bullerdämpande fasadmaterial. Det södra område av logistikfastigheten som

kommer i närheten av Österleden/väg 17 kommer att innehålla dagvattenanläggningar och övrig grönstruktur och innehåller således inte någon störningskänslig funktion. Utåt genererar inte DSV något gränsöverskridande buller från anläggningens trafik, främst då hastigheterna är låga inom logistikområdet.

Teknisk försörjning

Energiförsörjning, tele samt vatten och avlopp

Området kan försörjas med el från Landskrona stad TSB EI-IT. Ledningar finns i närheten av Österleden. Ett område markerat med E är tänkt att inhysa tekniska anläggningar såsom en transformatorstation. Brännbart material eller upplag får ej anordnas 5 meter ifrån E – område.

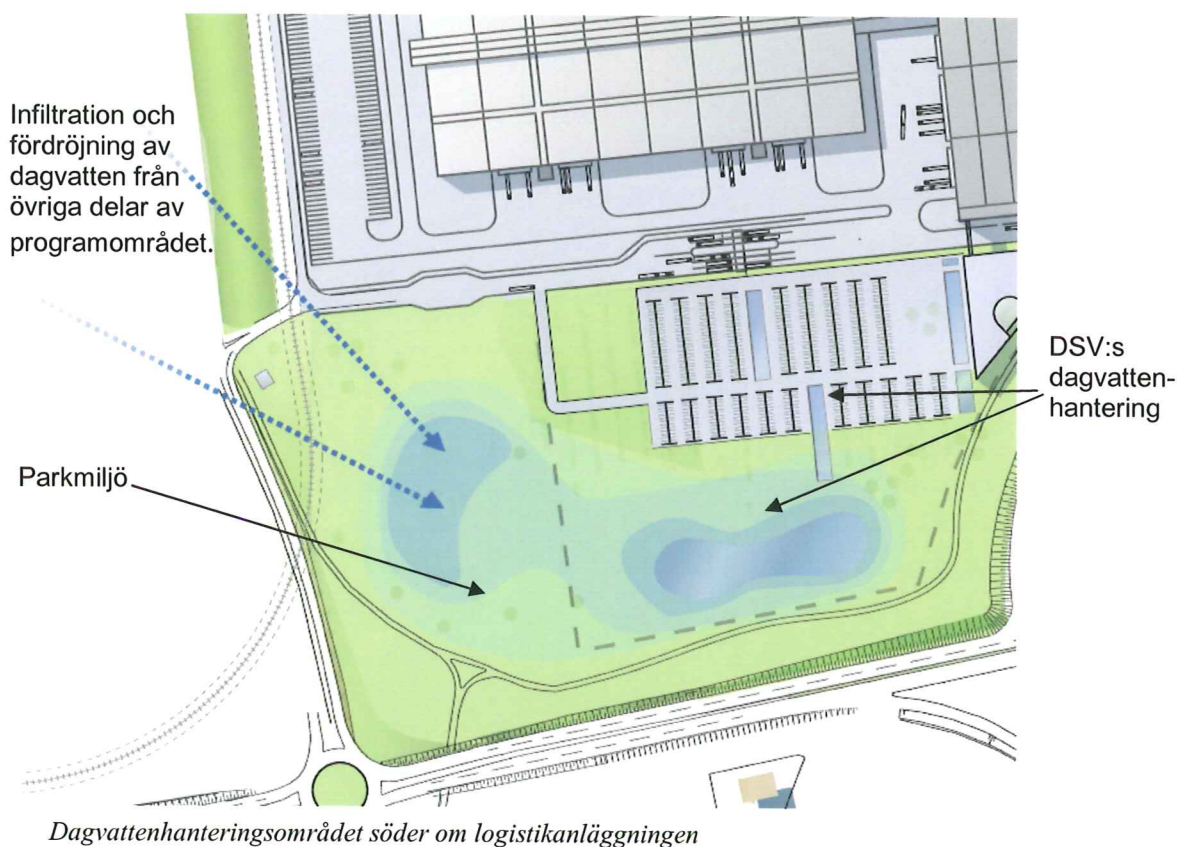
Diskussioner om fjärrvärmeförsörjning via kommunala system alternativt gas pågår. Även försörjning av vatten- och avlopp till området diskuteras, och bedöms som relativt oproblematiske.

Dagvattenhantering

Dagvattnet från området kommer att fördröjas och sedan släppas ut söderut mot Örjadiket och Lundåkrabukten. För att fördröja dagvattnet i området kommer den södra planområdesdelen att avses främst för dagvattendammar. Dessa dammar fungerar som stora magasin som kan vid kraftiga regn fördröja utflödet söderut. Östra Weibullsholm har tidigare använts för jordbruk vilket har en annan möjlighet för vatteninfiltration än de hårdgjorda ytor som kommer att belägga området vid en exploatering. Dock tillåts inte större utsläppsvolymer av vatten än tidigare, då Örjadiket är känsligt för ökade vattenflöden.

Det tillåts ett maximalt utsläpp av 1,5 liter vatten per sekund/hektar från området till recipient, vilket motsvarar den naturliga avrinningen från åkermark. I dagsläget är dock dagvattnet ofördröjt och kan vid kraftiga regn släppa ut större volymer än vad som tillåts. För att kunna upprätthålla aktuella riktvärden (1,5 liter per sekund/hektar) behövs fördröjningsdammar innan utsläppet kan ske vidare söderut mot Örjadiket och slutligen till Öresund. Dimensionering av samtliga avvattningssystem utförs för ett regn med statistik återkomsttid 20 år. Hur utsläpp av dagvatten kan påverka miljö och natur beskrivs mer ingående i miljökonsekvensbeskrivningen. Dagvattendammarna inarbetas i parkmiljö och grönstruktur så långt det är möjligt. Då den västra sidan kommer att tillhöra Landskrona stad, och den östra delen tillhör DSV, behöver en samordning ske vid utformningen av hela området, så de administrativa fastighetsgränserna inte blir allt för märkbara i landskapet.

Den västra delen av dagvattenhanteringsområdet i söder fungerar både som dagvattenmagasin och även som ett extra översvämningssområde. Det västra området har också en överkapacitet som kan komma till användning vid fortsatt exploatering inom Weibullsholm. Allt dagvatten som behöver fördröjas från DSV skall hanteras inom logistikföretagets egen fastighet. Skulle mot förmodan grundvatten tränga upp ur marken skall detta inrymmas i de utsläppsgränser för vatten som gäller för fastigheterna i området, då vattnet behöver hanteras via dagvattensystemen.



KONSEKVENSER

Miljöbedömning enligt plan- och bygglagen

Bestämmelserna i plan- och bygglagen om miljöbedömning syftar till att integrera miljöaspekter i planen, så att en hållbar utveckling främjas. Detaljplaner ska miljöbedömas och MKB upprättas, om man vid en behovsbedömning kommer fram till att genomförandet av planen kan leda till en betydande miljöpåverkan.

Vid den behovsbedömning som utförts har följande ställningstagande gjorts:

Teknik- och stadsbyggnadsförvaltningen bedömer med vägledning av förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar att planförslaget kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap 11 – 18 § miljöbalken och i 5 kap 18 § plan- och bygglagen. Behovet av miljöhänsyn vid genomförande av detaljplanen belyses därför i en miljökonsekvensbeskrivning som bifogas till planhandlingarna.

Mark, luft och vatten

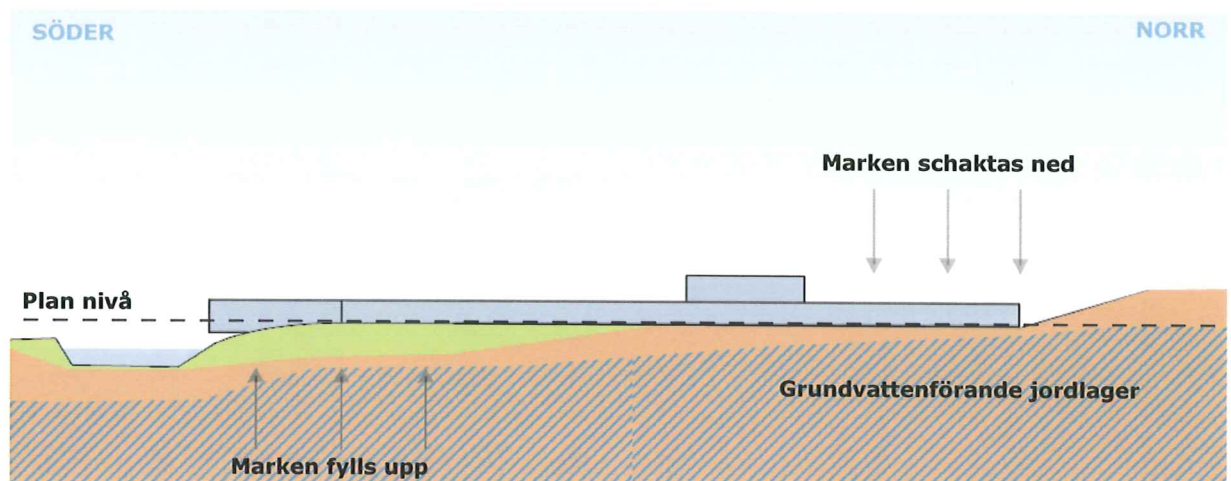
Geoteknik

Den geologiska aspekten av en lokalisering på Weibullsholm har utretts i olika delar. GeoExperten AB har utfört mätningar i området under augusti 2008 och

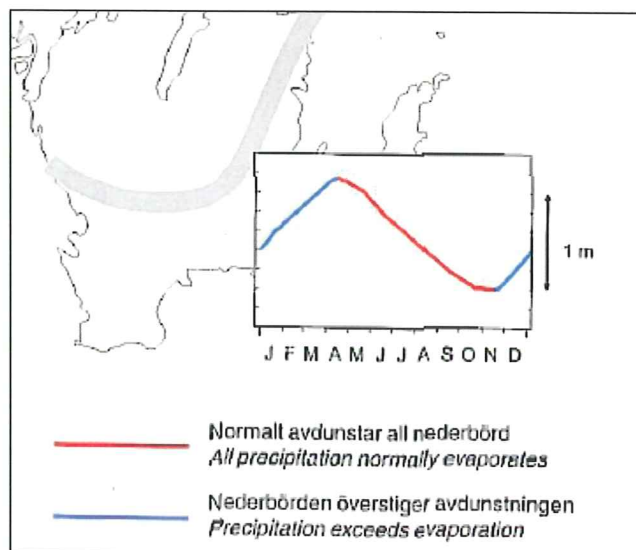
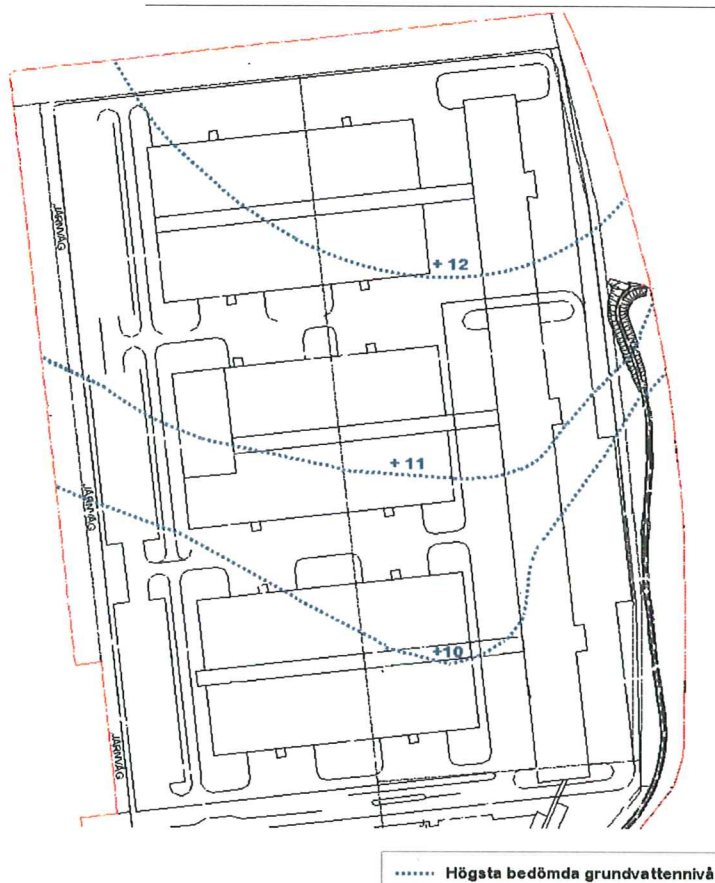
april 2009 och upprättat rapporten "Översiktlig geoteknisk undersökning för exploateringsområde inom Weibullsholm". Tyréns AB har utfört mätningar och sammanställt rekommendationer i rapporten "Hydrogeologisk rapport avseende Weibullsholms utbyggande för omlastningscentral" från 2009-09-28. Detta är för att dels klargöra vilka jordlager och grundläggningsmöjligheter som existerar men framförallt klargöra höjder på grundvatten under området.

För att möjliggöra en effektiv logistikanläggning önskar företaget ligga relativt plant i landskapet. Det är själva huvudterminalbyggnaden som behöver ligga på en plan yta, och även de tillhörande logistikmodulerna som ansluter till den. Detta gör att en yta på cirka 750 x 500 meter behöver ligga i ett plan. I den norra delen är markhöjden cirka +15 över havet och i den södra änden cirka +8 meter över havet. För att åstadkomma en plåt i ett landskap som har en höjdskillnad på cirka 7 meter behöver schaktning ske. Då fastställs en medelnivå för att sedan sänka ner den norra delen, och den södra delen höjs upp såsom illustrationen nedan visar. Schaktningen i den norra delen måste ske med försiktighet om underliggande grundvattenförande jordlager ej ska påverkas.

Schaktning i området bör generellt endast gå ner till högsta bedömda grundvattenyta. Detta är för att undvika påverkan på grundvatten genom schaktning ner i grundvattenförande jordlager. *Önskas djupare schaktning som eventuellt kan påverka grundvattnet skall detta föregås av tillstånd enligt miljöbalken.* Den hydrogeologiska rapport som Tyréns har upprättat 2009-09-28 ger exempel på högsta bedömda grundvattenytor över vissa mätpunkter i området. Grundvattnet beräknas ha en fluktuation på upp till 1 meter över året, där de lägsta grundvattenstånden mäts under sommarhalvåret. Den högsta bedömda grundvattennivån är alltså den uppmätta ytan plus den förväntade årliga fluktuationen på plats. Som bilden på nästa sida visar kan det förekomma grundvatten på drygt +12 meter i de norra delarna av planområdet.



Förenklad sektion av hur marknivåerna kan komma att förändras, med en schaktning av marken i den norra delen och en höjning i den södra.



Figur ovan: fluktuation av grundvatten över året, baserat på mängd nederbörd som avdunstar.

Figur till vänster: Bedömda grundvattenhöjder i planområdets norra del, baserat på tillgängliga mätningar. Det kan förekomma fluktuation på cirka 1 meter i området över året såsom figuren ovan visar.

GeoExperten AB:s utredning från 2008-08-28 bedömer att grundläggningsförhållandena är normala, mindre avvikelser kan förekomma, d v s byggnader kan grundläggas på vedertaget sätt, med exempelvis plintar, grundsulor eller bottenplattor.

Luftföroreningar

Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft enligt 5 kap miljöbalken gäller för svaveldioxid, bly, kvävedioxid, kolmonoxid och partiklar (PM 10). Enligt miljöförvaltningens uppgifter överskrids inte miljökvalitetsnormerna inom Landskrona kommun. Luftföroreningarna ligger inom godtagbara nivåer inom planområdet. Trafiktillskottet från den förändring som planförslaget innebär bedöms inte förändra nivåerna för befintlig bebyggelse.



Det har utförts en bedömning av luftkvalitet vid Weibullsholm. Beräkningspunkterna redovisas i figuren bredvid. Beräkningarna omfattar kvävedioxid och partiklar som omfattas av miljökvalitetsnormer. Utredningen redovisar tre scenarion: Nuläge (2005), Nollalternativ (2025), samt Planalternativ (2025). Inga miljökvalitetsnormer överskrids i något scenario.

Markradon

Baserat på genomförda radonmätningar klassificeras planområdet som främst lågriskområde med en del högriskmark i det sydöstra hörnet. (Lågriskmark 0-10 kBq/m³, normalriskmark 10-50 kBq/m³ och högriskmark >50 kBq/m³.)

Lågriskmark innebär att inga speciella åtgärder mot markradon krävs. Vid normalrisk- och högriskmark ska byggnader utföras radonskyddade.

Hälsa och säkerhet

Vägtrafikbuller

Följande riktvärden för trafikbuller, enligt regeringens proposition 1996/97:53, ligger till grund för planeringen.

bostäder, vård- och undervisningslokaler

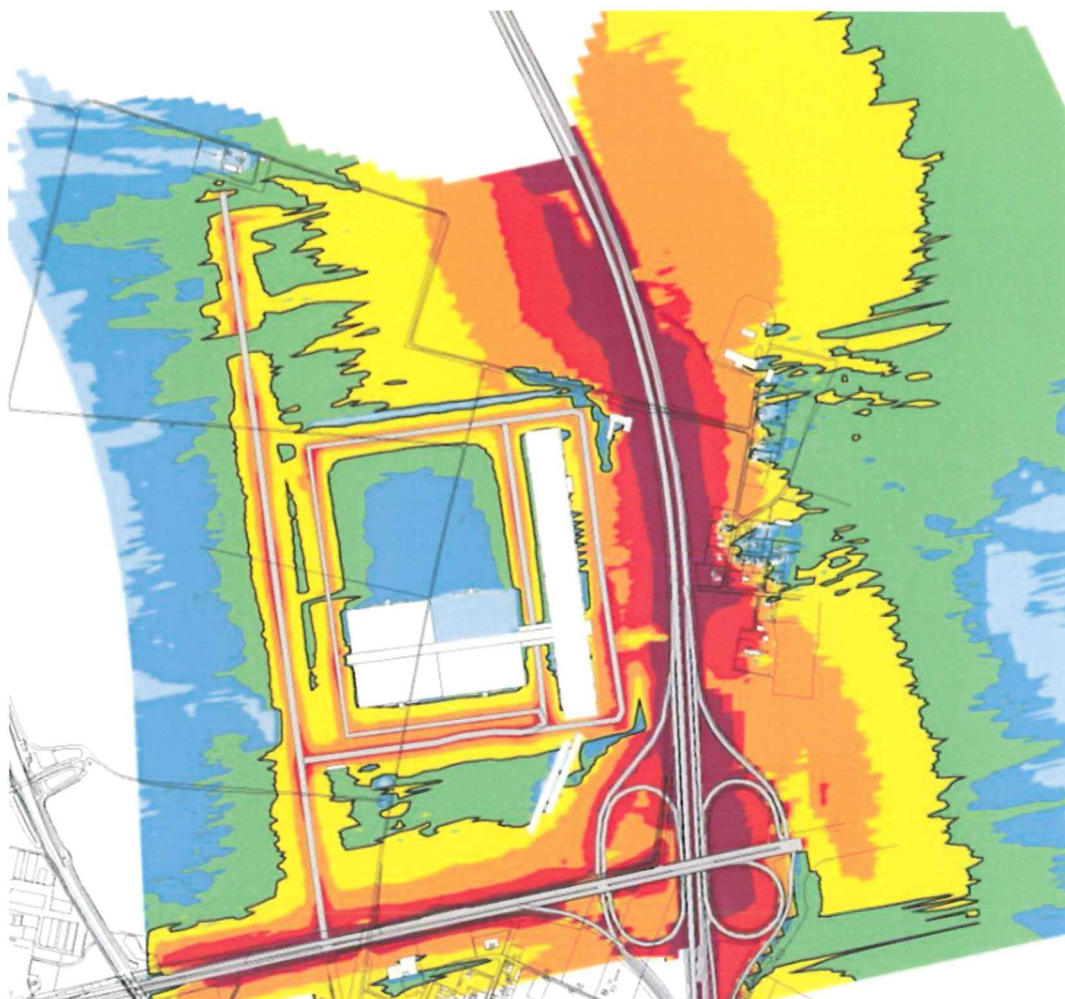
ekvivalentnivå	ute frifältsvärde	55 dBA
	inne	30 dBA
maxnivå	ute frifältsvärde	70 dBA (vid uteplats)
	inne	45 dBA (nattetid)

Utifrån prognostiserad trafikutveckling har bullerförhållandena beräknats och ingått i PM "Trafikstudie Weibullsholm, Ramböll" från 2008-12-12. Bullret beräknas i tre olika scenarion.

Dagens nivåer dvs. utan en exploatering inom området, som visar överskridande bullernivåer i anslutning till E6 och delvis i närheten av Österleden/väg 17.

År 2025 utan utbyggnad inom planområdet, för att se hur mycket den ökade trafikbelastningen på väg E6 och Österleden/väg 17 bidrar.

Planförslaget fullt utbyggt år 2025, som utöver den prognostiserade trafikökningen på E6 och Österleden/väg 17 redovisar de interna bullerkällorna som uppkommer med logistikverksamheten och en utbyggnad i Weibullsholm. Utredningen som visar planalternativet 2025 visar på att det gränsöverskridande bullret kommer nästan uteslutande från den prognostiserade trafikökningen på väg E6 och Österleden/väg 17. Det kan förekomma gränsöverskridande bullervärden i nära anslutning (upp till 50 meter) till den huvudgata som kommer att försörja Weibullsholm med trafik söderifrån. Det föreslås därför att ett erforderligt avstånd hålls till huvudgatan. Vidare lokaliseras störningstålga funktioner närmast E6 och Österleden/väg 17. Exploateringen inom Weibullsholm bedöms inte ha någon påverkan på Örja kyrkby eller bostäderna söder om Österleden i form av ökat buller. Dock är Örja kyrkby utsatt för gränsöverskridande buller redan i dagens läge från trafiken längs E6. Ett utdrag från de bullerberäkningar från TrafikPM 2008-12-12 som ingår i miljökonsekvensbeskrivningen, samt planprogram från 2009-02-17 redovisas nedan.



Gränsöverskridande buller vid ett utbyggt planalternativ år 2025, där väg E6 beräknas ha cirka 65000 fordon. Allt innanför den gula markeringen är gränsöverskridande buller. Gröna och blå färger markerar acceptabla nivåer.

Illustration: Ramböll 2008-12-12

Tågtrafikbuller

Följande riktvärden för trafikbuller, enligt regeringens proposition 1996/97:53, ligger till grund för planeringen.

bostäder, vård- och undervisningslokaler

ekvivalentnivå	ute	frifältsvärde	55 dBA
	inne		30 dBA
maxnivå	ute	frifältsvärde	70 dBA (vid uteplats)
	inne		45 dBA (nattetid)
arbetslokaler			
maxnivå	inne		60 dBA

Det tågtrafikbuller som kan uppkomma inom östra Weibullsholm kommer ifrån det godstrafikspår som är möjligt att ansluta i den västra delen av planområdet. Vid

en nybyggnation till väster om logistikföretag måste ytterligare buller och vibrationsutredningar utföras.

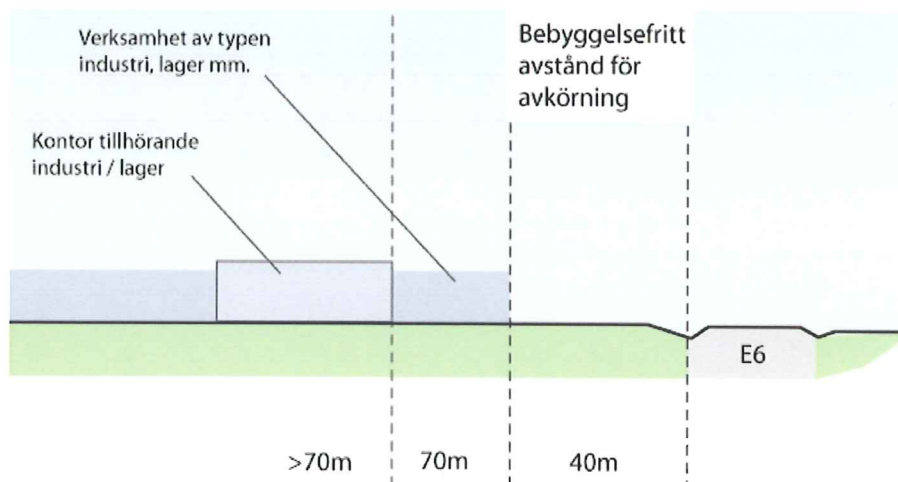
Extern industribuller

Enligt Naturvårdsverkets rapport SNV 1978:5 är riktvärdet för externt industribuller nattetid från befintliga industrier 45 dBA vid fasad (bostadshus nattetid). Beräkningar rörande buller utöver trafikbuller från DSV har ej utförts. Ett grönområde för insynsskydd och med möjlighet att uppföra bullerdämpande åtgärder läggs in i den västra plangränsen.

Risker (farligt gods m m)

En riskanalys för planområdet har utförts i december 2008 (Riskhänsyn, Weibullsholm, Landskrona, Tyréns AB ØSA Brand och Risk). Riskutredningen konstaterar att farligt gods både fraktas på E6 och Österleden/väg 17. Baserat på en uppskattning med hänvisning till Räddningsverkets undersökning från 2006, uppskattas mängden farligt gods på E6 till 730000 ton per år via 4930 transporter. Varav motsvarande mängd på Österleden/väg 17 är 36000 ton via 250 transporter. På E6 transporteras till största delen gods av ADR-klass 3, brandfarliga vätskor. På Österleden/väg 17 transporteras också främst ADR-klass 3, men även ADR-klass 8, frätande ämnen är förekommande. Det förväntas en ökning i antalet transporter med farligt gods på väg E6 och Österleden/väg 17 med 25 % till år 2025. Logistikfunktionen hanterar endast farligt gods som styckegods, dvs. förpackat gods. Hanteringen är begränsad och de riskreducerande åtgärder som är skäligen inte regleras i detaljplan. En spåranslutning av järnvägen till logistikverksamheten innebär heller inte en risk som behöver regleras i detaljplan.

Med ett bebyggelsefritt avstånd på 30 meter mellan E6 och lager, 70 meter mellan E6 och kontor, samt 20 meter mellan Österleden och kontor så bedöms tillräcklig riskhänsyn ha tagits i planförslaget. Dessa avstånd har därav erhållits i detaljplan. Vidare tillkommer avstånden för *avkörning* som behövs omkring större trafikleder. Dessa avstånd är 40 meter till E6 och 12 meter Österleden. Vilket föranleder följande avstånd till E6:



Förtydligande över skyddsavstånd intill väg E6

Natur- och kulturmiljö

Naturmiljö och biologisk mångfald

Naturmiljön förändras då den storskaliga jordbruksmarken tas i anspråk för främst logistikändamål. Stora delar av planområdet kommer att utgöra hårdgjorda ytor. Den södra delen som kommer att innehålla dagvattendammar och parkmiljö kan ge möjlighet för större artrikedom och växtlighet än vad som förekommer inom jordbruksmarken.

Hushållning med naturresurser

Marken som tas i anspråk är klassad som 10+ jord, vilket är den högsta klassen på jordbruksmark. Området består idag av odlad jordbruksmark.

Hela planområdet kommer att få en annan funktion vid ett genomförande av detaljplanen. Stora delar kommer att bli hårdgjorda och ställa högre krav på dagvattenhantering än tidigare. Tillgängligheten och attraktiviteten till parkområdena i söder kommer dock att vara högre än med nuvarande markanvändning.

Kulturmiljö och landskapsbild

Den kulturmiljö som finns inom området idag med jordbruksmark och äldre jordbruksanläggningar kommer helt att försvinna.

Området kommer även att ändra karaktär då storskaliga byggnadsvolymer introduceras till landskapet. På bilderna på nästa sida visas två montage över anläggningen sett från östra sidan om väg E6, dock utan grönstruktur runtomkring. Utsikten från Örja kyrkby in mot Landskrona stad kommer att förändras vid en fullt utbyggd anläggning. Idag består utblicken från Örja kyrkby av en kontur av Landskrona stad. Men denna kommer att blockeras. Det öppna landskap som finns väster om E6 kommer att försvinna vid Landskronas södra infart. Bilden av Landskrona kommer att flyttas ut och eventuellt även växa ihop med Örja kyrkby. Utsikterna från Landskrona station österut över landskapet kommer också att få en påtaglig förändring i och med anläggningens stora skala. Det kommer dock fortfarande att vara möjligt att se norrut mot Rönneberga backar och ut mot landskapet.

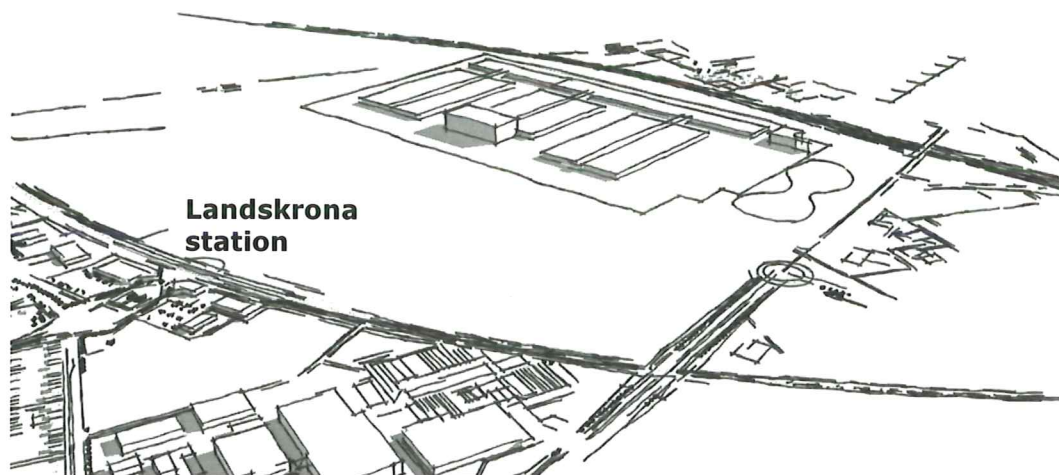


Illustration över volymer och skala i Weibullsholm



Fotomontage som visar anläggningens volymer sett från Örja kyrkby.



Fotomontage som visar anläggningens volymer sett från väg 17 i söder.

Sociala konsekvenser

Befolkning och service

Företagsetableringen innebär många nya arbetstillfällen till Landskrona, vilket kan ge upphov till högre grad av sysselsättning.

Verksamheten innebär en ökad efterfrågan på närbelägna etableringar för exempelvis matförsäljning.

Barnperspektivet

Vid utarbetande av planförslaget har hänsyn till barns intressen, behov och situation i enlighet med barnkonventionen tagits.

Tillgängligheten till rekreation och grönområden för park och lek ökar vid anläggningen av de södra delarna av planområdet.

Tillgänglighet

Vid utarbetande av planförslaget har kravet på god tillgänglighet och användbarhet för funktionshindrade beaktats. Hur kraven på tillgänglighet i 12 § BVF (byggnader) samt 3 kap 15 § PBL (tomter) i detalj kommer att tillgodoses avgörs i samband med byggnads- och markprojekteringen och därmed vid kommande bygglovprövning och bygganmälan. Tillgängligheten till området inom östra Weibullsholm ökar, framförallt i den södra delen där en större sammanhängande grönsstruktur uppförs.

Säkerhet och trygghet

Trafiksituationen innebär att fler fordon kommer att färdas in längs Österleden/väg 17 och svänga in och ut ur Weibullsholm. Det är viktigt att göra en tydlig och säker trafikmiljö där gång- och cykeltrafik kan ta sig fram på ett smidigt och säkert sätt. Gång- och cykelstråk ska utformas med belysning och ge god överblick och siktförhållanden för att ge en bra känsla av trygghet på kvällar och nätter. Säkerhetsavstånd intill väg E6 samt Österleden/väg 17 säkrar miljön vid olyckor från transporter av gods/farligt gods och övriga olyckor.

Medverkande

I planarbetet har planarkitekt Christoffer Lindskov, planchef Cecilia Bergström, trafikplanerare Emilia Löfgren, landskapsarkitekt Curt Jansson, trafiktekniker Birthe Bunke, trafikingenjör Andreas Hall, bitr. avd. chef publik miljö- intraprenad Claes-Göran Jagenroth, f.d. avd chef publik miljö- intraprenad Tomas Ohlsson, kommunekolog Olle Nordell, miljöinspektör Håkan Ärnflykt, transportsamordnare miljöförvaltningen Lars Lindström, projektör Värme-VA Olle Johannesson, brandingenjör André Bengtsson medverkat.

Underlag till planprogram har tagits fram av Ramböll Sverige AB i samarbete med Landskrona stad. Miljökonsekvensbeskrivning och kompletterande geotekniska undersökningar har upprättats av Tyréns AB. Inledande geologiska undersökningar har framtagits av GeoExpert AB.

Teknik- och stadsbyggnadsförvaltningen



Christoffer Lindskov

Planarkitekt



Per Fredrik von Platen

Stadsarkitekt