

[illegible]

Detaljplan för del av
ÖRJA INDUSTRIOMRÅDE
i Landskrona

Upprättad vid stadsbyggnadskontoret
Landskrona den 15 november 1995.
Reviderad den 6 februari 1996

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Detaljplanen består av följande handlingar:

- * plankarta i skala 1:2000
- * kartillustration i skala 1:2000
- * planbeskrivning
- * planbestämmelser
- * genomförandebeskrivning
- * miljökonsekvensbedömning
- * samrådsredogörelse

PLANENS BAKGRUND OCH SYFTE

Regering och Riksdag har beslutat att bygga ut och förbättra Sveriges järnvägsnät. Utbyggnadsplanerna redovisas i Banverkets fastställda Stomnätsplan 1994-2003 som bl a omfattar stora satsningar på järnvägsnätet i den södra regionen.

En mycket väsentlig del av denna satsning är Väst-kustbanan som enligt direktiven skall byggas ut till dubbelspår och snabbtågsstandard på sträckan Göteborg-Lund, där den ansluter till Södra Stambanan.

Banverket har under augusti månad 1995 beslutat anta ett förslag att dra Västkustbanan via Landskrona och preciserat sträckan genom expropriationsansökan och anhållan hos regeringen om startbeslut. Mellan kommunen och banverket har slutits ett ramavtal innebärande att kommunen accepterar den föreslagna dragningen av Västkustbanan genom Landskrona. Detta ramavtal antogs av kommunfullmäktige den 28 augusti 1995. Den föreslagna bansträckningen går diagonalt genom Örja Industriområde och förutsätter ändring av gällande detaljplaner för kvarteren Bromsregulatorn, Termostaten, Magnetten, Bilrutan och Timglaslet.

Denna detaljplan syftar till att möjliggöra utbyggnaden av Västkustbanan i den föreslagna sträckning-

en genom Örja Industriområde och har utarbetats i överensstämmelse med ovannämnda beslut. Ett preliminärt förslag har varit utsänt för samråd under tiden 18 september till 20 oktober 1995. (Se särskild samrådsredogörelse).

PLANDATA

Lägesbestämning

Planområdet ligger i östra delen av Landskrona stad omedelbart söder om södra motorvägsinfarten (Österleden). Berörda industrikvarter begränsas av (norrifrån räknat medsols) Österleden, Söderleden, Kamgatan, E6, Axeltoftavägen, Söderleden, Gubbhögs-gatan och Malmövägen samt de båda fastigheterna Bromsregulatorn 3 och 4. Redovisade gatusträckningar ingår helt eller delvis i planområdet.

Areal

Planområdets totala areal är ca 70 ha.

Markägförhållanden

Av den förslagna banutbyggnaden berörda oexploaterade fastigheter i kvarteren Magneten, Bromsregulatorn och Termostaten äges av Landskrona kommun.

Flera av de i banutredningen berörda industri-fastigheterna äges av enskilda (Timglasen 1, Bilrutan 5-7, Bromsregulatorn 1 och 7) medan fastigheterna Magneten 2 och Bromsregulatorn 5 är upplåtna med tomträtt.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer

Enligt kommunens översiktsplan (antagen 1990) redovisas markreservat för en framtida västkustbana, öster om motorvägen E6, liksom ett då diskuterat transportsystem för regional spårtrafik - s k light rail. Sedan dess har detta senare system utgått, medan västkustbanan och den regionala spårbundna trafiken föreslås utbyggt i gemensam bansträckning med hög standard i tätortsnära läge. Den härmed förbundna geografiska ändringen av bansträckningen enligt banutredningen saknar därför formellt stöd i översiktsplanen.

Detaljplaner

För planområdet gäller följande detaljplaner:

307, Bromsregulatorn, 71-12-27

308, del av Bilrutan, 71-12-30

381, Broomsregulatorn (f d Termostaten) 86-09-10
 391, Magneten mm, 88-02-05
 392, Bilrutan (f d Tättningsringen o Pedalen)
 88-02-19.

För dessa 5 detaljplaner gäller att genomförandetiden utgått.

405, Timglasat, 89-12-13, genomförandetid till 99-12-31.

För angränsande områden gäller följande detaljplaner (utan genomförandetid):

Ö3, Kniven, 44-04-05
 306, del av Broomsregulatorn, 71-11-19
 380, Karossen, (f d Lamellen) 86-08-27
 391, Fläkten och Magneten, 88-02-05.

För del av Bilrutan (f d Tättningsringen) gäller fastighetsplan (tomtindelning) fastställd 79-04-09 men aldrig genomförd. Denna fastighetsplan upphör att gälla.

Program för planarbetet

Som program för planarbetet gäller banverkets banutredning för delsträckan Helsingborg-Kävlinge (RSP PM 941102) samt i tillämpliga delar, de utredningar som föregått densamma samt de fördjupade studier och tekniska utredningar som banverket och kommunen låtit utföra i samband med upprättande av systemhandlingar, expropriationsansökan och denna detaljplan.

Byggnadsnämndens au beslöt 94-08-30 att uppdraga åt stadsbyggnadskontoret att göra en översyn av detaljplanerna för bl a Örja industriområde. I praktiken innebär detta att förslag till nödvändiga ändringar av gällande detaljplaner skall utarbetas, så att ett samrådsutskick kan ske samtidigt med att Banverket beslutar om banval och sträckning under 1995. Efter redovisning av hittillsvarande detaljplanearbete beslöt byggnadsnämndens au 1995-06-06 § 7 att planhandlingarna kan utsändas för samråd vilket ägt rum under tiden 18 september till 20 oktober 1995.

Under samrådet inkomna synpunkter har utgjort underlag för redaktionella ändringar av planhandlingarna.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

NATUR

Mark och vegetation

Planområdet utgörs av detaljplanelagt och delvis exploaterad industrimark. Inom ej exploaterade delar utgörs marken huvudsakligen av åker- och ängsmark. Kvarstående minnen från äldre tiders markanvändning finns huvudsakligen inom kvarteret Termostaten (Mariebergs gård) i form av ett par mindre trädpartier, resterande alléträd samt en mägergrav.

Enligt nu delvis genomförda detaljplaner inom planområdet bevaras inte vare sig vegetation eller äldre planmönster bortsett från mindre delar av befintliga trädpartier i kvarteret Termostaten.

Till följd av den föreslagna förläggningen av järnvägsområdet, en därav betingad flyttning av Motorgatan och pågående utbyggnad av ny brandstation, medför denna detaljplan ytterligare ingrepp i dessa trädgångar. För resterande parkmark norr om Mariebergs gård kompletteras planbestämmelse för trädplantering med skyddsföreskrift om bevarande. En nödvändig trädgallring till följd av almsjukan inom området norr om Mariebergs gård har ägt rum under våren 1995.

Det södra trädområdet utgör en bevaringsvärd restbiotop som bör bevaras. Detaljplanen förutsätter dock att de östra delarna av ifrågavarande markområde kommer att ingå i kvartersmark medan den västra delen kommer att förläggas inom allmän plats (naturpark) och ge förutsättningar för bevarande av delar av trädbeståndet samt inrättande av ett dagvattenmagasin med tillhörande översilningsområde. Genom denna detaljplan kommer den föreslagna bansträckningen att medföra att ett större markområde med byggrätt enligt gällande detaljplan inom kvarteret Bilrutan avskäras och inte fortsättningsvis kan erhålla byggrätt. Detta område som är ca 2,7 ha föreslås bli allmän plats - naturpark. Även det nordöstra hörnet av nuvarande kvarteret Magneten föreslås disponeras som allmän plats. Utjämningsmagasin för dagvatten med tillhörande tekniska anordningar kan lämpligen förläggas till dessa båda områden.

Geotekniska förhållanden

Banverket lät utföra en geoteknisk utredning årsskiftet 94-95. Syftet var främst att utreda tekniskt-ekonomiska konsekvenser av ett enligt Banutredningen föreslaget djupt läge för järnvägen genom Örja Industriområde. Geoutredningen och

följdutredningar med anledning av dess resultat visar att det föreslagna djupläget inte är ekonomiskt-tekniskt försvarbart. I stället förordas de höjdlägen som framgår av denna detaljplan. (Sambandrag av geoutredningen KM AB PM 1995-01-19).

Fornlämningar och byggnadsminnen

Inom området och i omedelbar anslutning till det samma finns kända fasta fornlämningar: (Beteckningar enligt Riksantikvarieämbetets fornlämningsregister över Landskrona kommun).

1. Gravhög, troligen från bronsåldern, belägen vid sydvästra hörnet av kvarteret Bilrutan (f d Tättningsringen) och populärt kallad "Gubben i högen". Den undersöktes i viss utsträckning på 1940-talet av dåvarande landsantikvarien Harald Olsson. Gravhögen låg tidigare inbäddad i tät grönska i direkt anslutning till en äldre sträckning av Malmövägen. I samband med utbyggnad av Söderleden fick den ett mera exponerat läge i landskapet. I samband med en planändring 1988 undantogs ett skyddsområde kring denna hög från fastställelse. Detaljplanen föreslår skyddsbestämmelsen "FORN" för området kring gravhögen.
2. Upplöjda gravrester, belägna nordöst om ovan nämnda. Undersökning verkställdes 1927 genom historiska museets i Lund försorg, tre gravar kartlades. I dag finns inga synliga spår av dessa gravar.
5. Milsten belägen vid Gubbhögsgatan vid tomtgräns inom fastigheten Fläkten 13 (utanför planområdet).

Ytterligare fasta fornlämningar utan synligt märke ovan mark förekommer inom området för den föreslagna bansträckningen som bl a tangerar område 17 och 20 enligt Riksantikvarieämbetets förteckning. (Nr 17 utanför planområdet).

Avbaningar och schaktningar för Västkustbanan i den föreslagna sträckningen bör ske under antikvarisk kontroll. Länsstyrelsens kulturmiljöenhet anser att hela området vid "gubben i högen" skall avsättas som fornlämningsområde och förses med skyddsföreskrifter.

Inga byggnadsminnen berörs av denna detaljplan.

BEBYGGELSE

Då denna detaljplan innebär utläggning av ett område avsett för järnvägstrafik genom ett redan detaljplanlagt område för industriändamål, sker vissa

förändringar av nu gällande bygggrätter. Vidare påverkas enstaka befintliga byggnader (rivning eller skyddsåtgärder).

FRIYTOR

Begreppet definieras i regel som "markområden för motion, rekreation, lekplatser o dyl". Eftersom planområdet omfattar befintliga detaljplaner för industriändamål finns - bortsett från grönytor längs trafiklederna - inte några fria arealer avsedda för ovan nämnda ändamål inom allmän plats. Däremot tillskapas en större friyta i sydvästra delen av kvarteret Bilrutan genom den föreslagna järnvägssträckningen. (Se under rubrik "NATUR").

GATOR OCH VÄGTRAFIK

Förslaget innebär följande förändringar i befintligt gatunät:

1. Järnvägssträckningens föreslagna höjdläge innebär att Österleden måste sänkas.
2. Instrumentgatan i sitt nuvarande läge kommer att utgå som allmän plats för att övergå i kvartersmark. En ny gata utlägges från Malmövägen parallellt med och sydväst om järnvägsbanken.
3. Såväl Malmövägen som Söderleden skäres av Väst kustbanan och måste till följd av det föreslagna höjdläget av densamma förläggas i försänkt läge i förhållande till i dag. Även korsningen mellan Malmövägen- Kamgatan och Söderleden måste sänkas (ca 1,5 meter).
4. En enligt gällande detaljplan utlagd men ej utbyggd gata mellan kvarteren Bromsregulatorn och Termostaten (Motorgatan) kommer att få en ändrad sträckning med direkt anslutning till Söderleden. Utbyggnad av delar av denna gata har redan påbörjats.
5. Pedalgatan - som ännu ej anlagts - kommer att föreslås utbyggas i avkortat läge.
6. Till följd av valt höjdläge för järnvägen måste motorvägen E6 höjas ca 3 meter och kommer att byggas ut med nya vägbroar ung 45 meter öster om nuvarande sträckning. Befintliga väg- och järnvägsbroar rives och kommer att ersättas av nya.

- 7 Befintliga gång- och cykelstråk utefter Söderleden och Malmövägen bibehålles även i ombyggda lägen.
8. En föreslagen gc-förbindelse mellan Örja industriområde och framtida stationsläge vid Östervång längs järnvägslinjens västra sida (se illustrationskartan) föres över Österleden i broläget för att sedan ledas österut längs Österleden.

Förbindelse med Malmövägens gc-led föreslås ske över allmän platsmark längs järnvägsområdet för att sedan ledas vidare på Instrumentgatan i föreslaget nytt läge.

SPÅROMRÅDE OCH JÄRNVÄGSTRAFIK

Västkustbanans nya sträckning innebär dubbelspår inom ett område med föreslagna primära restriktionsavstånd enligt anvisning från länsstyrelsen dvs 15 meter på vardera sidan från vardera spårets mittpunkt. Längst söderut sker viss ombyggnad av den befintliga järnvägsinfarten till Landskrona för att göra det möjligt att ansluta denna till det södra järnvägsspåret.

Höjdläge (för överkant räls) vid järnvägens korsningspunkter med gatunätet blir +7,5 meter vilket innebär en bankhöjd på 1-4 meter mellan Österleden och Söderleden. Högsta bankhöjd ligger strax norr om järnvägens korsning med Malmövägen. Sedan järnvägen passerat planskilt över Söderleden föres den i lutning till höjden +3,5 meter och passerar under E6. Övergång mellan bank och skärning sker ungefär mitt på sträckan mellan Söderleden och E 6. I förhållande till nuvarande markhöjd är skärningsdjupet 3-4 meter vid passage av fastigheten Timglaset 1.

Spårområdets avgränsning har reviderats och överensstämmer med av banverket i sin expropriationsansökan redovisade gränser med undantag av en sträcka parallellt med den omlagda Instrumentgatan, där järnvägsområdet sträcker sig 15 meter från aktuell spårmittpunkt. Spårområdets anslutning till befintliga nivåer föreslås huvudsakligen ske genom flacka slänter som utföres som planterade skyddszoner inom de delar av det primära restriktionsområdet som ligger utanför elsäkerhetsområdet (5 meter från närmaste ledningsstolpe). Vid passage i den södra delen av fabriksbyggnaden inom Bilrutan 6 samt det norra hörnet av fabriksbyggnaden i Timglaset 1 krävs sannolikt någon form av skyddsanordning t ex stödmurar. Av hänsyn till befintlig bebyggelse föreslås att såväl primärt som sekundärt restriktionsområde minskas vid dessa fastigheter (se plankartan och -beträffande kv Timglaset - bifogad sektionsskiss).

Enligt uppgift från Banverket beräknas 90-100 tågsätt passera planområdet under vardagar år 2005. Ca hälften av dessa utgöres av länstrafikens lokaltåg (Pågatåg). Tättast trafik förekommer vardagar kl 06.00-09.00 och 15.00-18.00. Före kl 06.00 och efter 22.00 passerar endast enstaka tågsätt. Övriga tågsätt (SJ-tåg) utgöres till drygt 50% av motorvagnståg (typ X 2000) medan resten beräknas vara lokdragna tåg. SJ:s trafik fördelar sig jämnt under dagen men även för dessa gäller att nattrafiken är ringa. Trafik med godståg förekommer endast på befintligt spår söder om kv Fläkten (2 tåg/dygn).

Till följd av järnvägsutbyggnaden måste befintlig byggnad inom kv Magneten 2 rivas liksom en lastanordning vid Bromsregulatorn 5. Även del av befintlig byggnad på fast Timglasen 1 måste eventuellt rivas.

Beträffande störningar i övrigt hänvisas till särskild miljökonsekvensbedömning.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Planområdet är utbyggt med allmänna ledningar för va, el, ng och tele. Nya ledningar för fjärrvärme kommer att utbyggas efterhand. Den föreslagna bansträckningen innebär stora intrång i befintliga ledningsnät och en generell översyn av detta har lett till vissa omläggningar. Befintliga samt kända tillkommande allmänna ledningar inom kvartersmark redovisas på plankartan med skyddsbestämmelse (u- och l-områden).

Utredningar under och efter samrådstiden har medfört vissa förändringar gentemot samrådshandlingens plankarta.

I anslutning till lågpunkter inom området (gäller huvudsakligen de ombyggda gatorna Österleden, Söderleden, Malmövägen) anlägges en eller flera pumpstationer. Omhändertagandet av dagvattnet föreslås i huvudsak ske genom öppna utjämningsmagasin som förlägges inom allmän platsmark. Föreslagna tekniska lösningar för ledningsnätet sker i samarbete mellan banverket och tekniska verken.

GESTALTNINGSFRÅGOR

Järnvägens upphöjda läge i förhållande till omgivningen kommer att utgöra en märkbar förändring av stadsbilden. En annan väsentlig förändring blir att tre större vägar i området förändras till att gå i skärning och således passera under järnvägen, medan motorvägen E6 kommer att läggas om i ett östligare och något högre läge. Det är angeläget att järn-

vägs- och vägbroar vid korsningspunkterna blir föremål för en omsorgsfull arkitektonisk bearbetning och färgsättning samt utföres med god genomsyn för trafikanter. Även övriga tekniska anläggningar ovan mark såsom pumphus, transformatorstation mm bör bli föremål för arkitektonisk bearbetning. Höga krav bör även ställas på utformningen av kommande bebyggelse inom kvartersmark. Alla slänter mot såväl järnvägsbank som -skärning samt vid vägarna föreslås få så flack lutning som möjligt.

SÄKERHET

En ökad andel järnvägstrafik i samhället medför minskade olycksrisker såväl för trafikanterna som för omgivningen, men även om olycksrisker med järnvägstrafik är mycket liten bör den beaktas. Den vanligaste olycksrisken är kollisioner med vägfordon i plankorsningar. Samtliga korsningar mellan den nya västkustbanan och vägnätet sker planskilt. Befintlig plankorsning mellan Söderleden och befintligt gods-spår bibehålles då detta spår endast kommer att ha ringa trafik. På sträckan mellan Söderleden och kvarteret Timglasat kommer detta spår att läggas i nytt läge av järnvägstekniska skäl.

Transporter med farligt gods kommer att ske i samma utsträckning som idag d v s två tåg om dagen varför förhållandena inte förändras.

Tillgänglighet för räddningsinsatser vid en eventuell olycka på den nya västkustbanan får trots att denna går på bank sägas vara tillfredsställande. Dels utförs banklutningarna i låg lutning, dels ansluter befintliga och nyanlagda gator nära punkter där spårområdet kan bli direkt åtkomligt för räddningsfordon. Vid fastigheten Timglasat 1, där restriktionsområdet mellan bebyggelse och järnvägsspår har minskat till 12 meter, föreslås särskilda planbestämmelser avseende åkomlighet och skydd.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Detaljplanens genomförandetid föreslås bli tio år efter att denna detaljplan vunnit laga kraft. Gällande fastighetsplan (tomtindelning) för del av kvarteret Bilrutan (f d Tätningsringen) fastställd 1979-04-09 upphör att gälla. I övrigt hänvisas till genomförandebeskrivningen.

REVIDERING

Planbeskrivning och miljökonsekvensbedömning har vid revideringen den 6 februari 1996 kompletterats med förtydligande avseende föreslagen minskning av restriktionsområdena i anslutning till befintlig

bebyggelse inom fastigheterna Bilrutan 6 och Timglasat 1. Till beskrivningen har fogats en bilaga utvisande restriktionen mellan järnvägs-spår och egenskapsgräns inom Timglasat 1. Vidare har redaktionella ändringar av mindre omfattning utförts. (avstavning o dyl).

Plankarta och planbestämmelser har kompletterats enl redovisning i utlåtandet.

Då redovisade revideringar saknar betydelse för kartillustrationen har denna inte reviderats.

STADSBYGGNADSKONTORET



Per Alex Petersen
Utredningsarkitekt

DETALJPLAN FÖR DEL AV ÖRSTA IND. OMR.
BILAGA TILL BESKRIVNINGEN,

SAMTLIGA SEKTIONER I SKALA 1:200.

