

ANTAGANDEHANDLING

DETALJPLAN FÖR DEL AV TOFTA 14:13 M.FL.
(HÄLJENÄS), LANDSKRONA



PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

- Denna planbeskrivning med miljökonsekvensbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Plankarta med planbestämmelser
- Illustrationsplan
- Samrådsredogörelse

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggande av bostäder intill den nya pågatågsstationen i Häljarp. Detta för att ytterligare stödja ett ökat resande med kollektivtrafik samt tillgodose behovet av bostäder. Syftet är även att befintlig bostadsbebyggelse intill den planerade bostadsutbyggnaden som nu inte omfattas av detaljplan skall regleras. Avsikten är också att natur- och kulturvärden skall säkras.

AVVÄGNINGAR ENL. MB

Planförslaget är utarbetat i enlighet med hushållningsreglerna i Miljöbalken.

PLANDATA

Planområdet är beläget intill nya stationsläget i Häljarp och omfattar del av nya och gamla Häljenäsvägen, väg 1145, del av Saxån samt del av fastigheten 14:13 på ömse sidor om Häljenäsvägen. I söder avgränsas planområdet av Saxån och i norr av Västkustbanan.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

Planområdet är inte föreslaget som utbyggnadsområde i nu gällande översiktsplan från 1990. Kommunstyrelsen har 2000-03-15, § 42 godkänt ett program som anger inriktningen för det fortsatta arbetet med att utarbeta ett samrådsförslag. (planförslag). Huvudkonceptet för den fysiska strukturen är bl.a. satsning på utbyggnad av bostäder och verksamhetsområden i stationsnära lägen samt sammanlänkning av gröna regionala stråk för rekreation m.m. Saxåns är ett sådant väsentligt stråk. Arbeta med revidering av den kommunomfattande översiktsplanen och fördjupad översiktsplan för Häljarp pågår med inriktning att möjliggöra bostadsutbyggnad i stationsnära lägen.

Detaljplan

Området är inte detaljplanelagt.

Planprogram

Ett planprogram har föregått planarbetet och varit föremål för samråd 2000-03-20 till 2000-04-20. Planprogrammet lyfter fram de viktigaste frågeställningarna för områdets innehåll och utformning och utreder förutsättningar för bostadsbebyggelse. Syftet är senare att detaljplanlägga befintlig bostadsbebyggelse inom området. Planprogrammet omfattade ett större område än vad samrådsförslaget (planförslaget) innefattar. Avsikten är att dela upp detaljplanarbetet i två planförslag med utgångspunkt från programmet. Programförslaget innehöll förslag till bostadsbebyggelse i anslutning till Häljenäsvägen samt förslag till mindre byggnation intill Rundelsvägen söder om Saxån. Programförslaget innefattade också iordningställande av mark för rekreation m.m. intill Saxån.

Riksintresse

Området ingår delvis i riksintresse för naturvård (Saxån).

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Natur

Mark och vegetation m.m.

Planområdet ingår i ett sammanhängande område med viktiga översilningsängar. Området ingår i riksintresseområde för naturvården. Strandskydd gäller 100 meter från Saxån. Saxån är föreslaget som utredningsområde för naturvårdsförordnande i nu gällande översiktsplan från 1990. Saxån är av betydelse för rekreation och fritid, t.ex. fiske. Strax utanför planområdet, söder om Saxån, finns ett fritidsområde med ett antal småbåtar. Inom planområdet finns också en öppen vattenyta, intill den planskilda korsningen Häljenäsvägen – järnvägen, i ett ”parkparti”, som tidigare fungerat som stationspark till den gamla stationen i Häljarp. Strandskyddsområdet avses skyddas och utvecklas och föreslås få bestämmelsen NATUR i detaljplanen. Området närmast järnvägen föreslås även detta få bestämmelsen NATUR. Enligt ett av Miljöförvaltningen utarbetat PM kan konstateras att några rödlistade högre växter sannolikt inte förekommer i området. Enligt föreningen ”Floraväktarna” har man inte funnit några växtlokaler i området. I Saxån förekommer sandkrypare, grönling och laxfiskar. För den förre är förmodlingen inte det berörda partiet lämpliga biotoper. Laxfiskarna passerar området vid sina vandringar. Lökgroda har inte konstaterats i dammen intill järnvägen. Förekomst av rödlistade fladdermöss, insekter, mossor, lavar är ej känt eller undersökt. En skötselplan bör tas fram inom kommunen för att naturvärdena ska bestå.

Geohydrologiska förhållanden

Grundvattennivåerna rör sig i de rör som undersökts av KM geoteknik mellan + 0,8 och +2,7 m, d.v.s. i anslutning till markytan eller som mest c:a 1 m under markytan. Grundvattennivåerna i det övre grundvattenmagasinet (sanden) förväntas följa Saxåns vattentillstånd. De

undre grundvattenmagasinen utgörs av de genomsläppliga jordarterna i de intermoräna sedimenten och av kalberget. Sannolikheten för att ett 100-årsflöde i Saxån inträffar samtidigt som vattennivån i havet har den högsta nivån torde vara mycket liten, varför Länsstyrelsen bedömer att vattennivån i broläget ej torde komma att överstiga c:a +2,00 m. Detaljplanen innehåller därför en bestämmelse om att markytan bara får vara minst + 2 meter inom det planerade bostadsområdet som ligger söder om gamla Häljenäsvägen.

Geotekniska förhållanden

Topografi

Markytan faller svagt mot Saxån. Marknivåerna inom planerat område längst från Saxån ligger på nivåer runt +3. Saxåns släntkrön ligger på nivåer mellan +1,0 och 1,5.

Jordlagerföljd

Geologin karaktäriseras av en erosionsravin som utbildats i anslutning till nuvarande Saxån i samband med isavsmältningen vid senaste istiden. På båda sidorna av ravinen och dess botten påträffas fasta glaciala bildningar av lermorän och intermoräna sediment. Lermoränen förekommer i en övre yttlig enhet och i en undre som åtskiljs av de intermoräna sedimenten. De intermoräna sedimenten utgörs omväxlande av siltig finsand, silt och lera. I Saxåns dalgång har sedan mäktiga lager med gyttja och och löst lagrad sand. Gytjemäktigheten varierar och är som störst vid Saxån. På ömse sidor om Saxån avtar gytthan i mäktighet och överlagras då av 1-4 m sediment sand.

Geotekniska åtgärder

Enligt den undersökning som utförts av KM Geoteknik kan det konstateras att det finns bättre och sämre grundläggningsförhållanden inom planområdet. De mindre goda förhållandena ligger närmast Saxån där de lösa sandsedimenten och gytthan påträffats. De goda förhållandena återfinns norr om gamla Häljenäsvägen. (Förhållandena redovisas på bilagd karta) Grundläggning är enligt rapporten möjlig inom båda områdena, området norr om Häljenäsvägen (A) rekommenderas i första hand. För området söder om Häljenäsvägen (B) finns vissa restriktioner, bl.a. föreligger risk för stora sättningar. I sammanhanget är det värt att notera att flera befintliga byggnader ligger inom område B.

Inom område A kan grundläggning ske på valfritt sätt. På grund av de relativt höga grundvattenytorna rekommenderas inte källare. Källarkonstruktioner är dock tekniskt möjliga genom vattentäta konstruktioner och väl fungerande dräneringssystem.

Inom område B erhålls sättningar vid grundläggning av planerade hus. Sättningarnas storlek är beroende av last från byggnaden samt mäktigheten på den underliggande gytthan. Den överliggande sanden måste förstärkas genom packning innan grundläggning. Bedömning om grundkonstruktionerna måste utföras med mindre sättningsskänslig (t.ex. hela, styva bottenplattor) får baseras på kompletterande utredningar. Grundläggning med källare rekommenderas ej. Med hänsyn till vattenstånden i Saxån måste markytorna höjas till över nivån +2. Uppfyllnader över nuvarande markytan ger också sättningar. Beroende på gytjemäktigheten tar det uppskattningsvis 10-40 år för sättningarna att utbildas. Hälften av sättningarna uppnås efter 2-5 år. Det är därför en fördel om utfyllnader utförs i ett tidigt skede.

Med föreslagna lätta byggnader och måttliga uppfyllnader föreligger inga stabilitetsproblem så länge den underliggande gyttn täcks med sand. Detaljplanen anger därför att +-höjden inte får understiga 2 meter inom det område som ligger söder om Häljenäsvägen.

Kompletterande grundundersökningar kan dock erfordras i projekteringsskedet för att utröna om behov av särskilt konstruktionssätt för bebyggelsen är nödvändigt.

Fornlämningar

I planområdet finns två under mark dolda fornlämningar. Intill gamla Häljenäsvägen ligger en stenåldersboplats, som berörs av planförslaget. Fornlämningen måste delvis grävas ut för att ge möjlighet för byggande. Alla markingrepp kräver tillstånd av länsstyrelsen enligt KML 2 kap.

Bebyggelseområden

Bostäder

Inom planområdet finns idag 23 befintliga bostäder, varav 7 radhus och resten villor. Bebyggelsen är av varierande ålder från sekelskiftet 1900 till 1990-tal. Cirka 45 bostäder, radhus/kedjehus och villor, upp till 1,5 våningar beräknas rymmas kunna byggas inom planområdet.

Arbetsplatser

Detaljplanen ger också möjlighet att inreda kontor såväl befintliga, som föreslagna till 50 % av byggnadsarean för åstadkomma variation och liv under olika tider på dygnet. Området bör ha attraktivitet för småskalig företagsverksamhet p.g.a. det stationsnära läget.

Kommersiell och offentlig service

Livsmedelsbutik, post och förskola ligger relativt koncentrerat intill korsningen Landskronavägen - Barsebäcksvägen, till vilken det är gång- och cykelavstånd till från den planerade skolverksamhet att bedrivas från F-klass till och med årskurs nio. I Annelöv kommer troligen samverkan att ske mellan Annelöv och Dösjebro (Kävlinge kommun) vilket kommer att avlasta trycket på skolverksamheten i Häljarp. Stort behov av förskoleplatser kan också förutses i både Häljarp och Asmundtorp. Bostadsbebyggelsen. Skolutbyggnad planeras i anslutning till Tallskolan från och med hösten 2001. I Asmundtorp kommer skolverksamhet att förläggas från och med hösten 2001. I Asmundtorp kommer skolverksamheten att bedrivas från F-klass till och med årskurs nio. I Annelöv kommer troligen samverkan att ske mellan Annelöv och Dösjebro (Kävlinge kommun). Stort behov av förskoleplatser kan också förutses i både Häljarp och Asmundtorp.

Tillgänglighet

Områdets tillgänglighet för funktionshindrade bör förbättras genom bl.a. bättre tillgänglighet till naturområdet. Landskrona kommuns basanpassningsprogram (Sammanställning av tekniska och funktionella åtgärder som erfordras för att uppnå en basanpassning av lägenheter och lokaler vid nybyggnad och ombyggnad samt för att få en tillgänglig utemiljö) bör

tillämpas såväl vid utformning av utemiljö, som inomhusmiljö. Detta gäller även möjligheterna att ta sig till och från stationen från det planerade bostadsområdet.

Byggnadskultur och gestaltning

Bebyggelsen inom planområdet är av varierande ålder och kvalitet. Närmast stationsområdet ligger några villor uppförda kring sekelskiftet 1900, som hänger samman historiskt med den ansats till stationssamhälle som växte fram i samband med att en station uppfördes i Häljarp 1893. Dessa villor har ett samhällshistoriskt värde och bör bevaras. Av dessa villor bedöms fastigheten Häljarp 1:18, uppförd 1923, vara i nästintill i ursprungligt skick, varför skyddsbestämmelse (q), för att bevara kulturvärdena, föreslås. Byggnaden har dessutom stora arkitektoniska värden. Byggnaden är uppförd i rött tegel och har rött tegeltak.

Den föreslagna bebyggelsen inom planområdet bör anknyta till ortens karaktär och befintlig bebyggelses skala, färg och form, men kan ändå ges ett självständigt arkitektoniskt uttryck. Traditionella material och färger är och färger är t.ex. rött och gult tegel och puts i ljusa färger. Därför har en utformningsbestämmelse beträffande fasadmaterial förts in i planbestämmelserna.

Skyddsbestämmelse föreslås för delar kvarvarande vegetation invid Västkustbanan samt rester av den trädallé som finns inom befintliga bostadsfastigheter invid gamla Häljenäsvägen. En trädallé finns redovisad redan på Skånska rekognosceringskartan (1815-20) längs med vägsträckningen. För att återskapa den karaktären föreslås en trädallé längs med nya Häljenäsvägen med ett släpp i allén strax innan den viktiga utblicken mot Häljarps mölla, norr om järnvägen. Hänsyn har tagits till trafiksäkerhetsaspekter vad gäller träd och annan vegetation intill väg.

Lek och rekreation

Inom planområdet finns dels resterna av en ”stationspark” intill gamla stationsläget. Rekreativsvärdet är dock begränsat med hänsyn till bullret och säkerhetsriskerna. Inom planområdet bevaras också ett parti närmast Saxån mitt emot befintligt fritidsområde söder om Saxån som kan utnyttjas för rekreation och lek. Området skall dock bibehålla sin karaktär av ”natur”. Allmänhetens möjlighet att nå ån säkras genom x - bestämmelse samt genom att en del av gatumarken ligger som allmän platsmark inom det föreslagna bostadskvarteret.

Gator och trafik

Gatunät, gång- och cykel- och mopedtrafik

Inom planområdet finns en ny vägsträckning för Häljenäsvägen, väg 1145, som är relativt nyligen färdigställd. Hastighetsbegränsningen på vägen är 70 km/h. Hastigheten bör minskas inom på vägavsnittet inom planområdet för att säkerheten för boende m.fl. som behöver korsa vägen. Detaljplanen anger dock inte någon hastighetsbegränsning. Frågan får lösas via trafikbestämmelser. Infarten till bostadsenklaverna på ömse sidor om vägen placeras så att en fyrvägs korsning tillskapas. Detta för att reducera konfliktriskerna, genom att hålla nere antalet korsningspunkter som trafikanterna på Häljenäsvägen måste ha uppmärksamheten på.

Allmän gång- och cykeltrafik föreslås ske på gamla Häljenäsvägen mot stationen där en projekterad cykelväg med bro över Saxån kommer att förbinda centrum med stationen. En gång- och cykelpassage föreslås över nya Häljenäsvägen. I fyrvägs korsningen och vid GC-överfarten krävs hastighetsreducerande åtgärder, t.ex. materialbyte eller upphöjning av korsning/överfart. Gupp och liknande försvårar dock räddningstjänstens arbete varför en sådan lösning bör undvikas. Detaljplanen anger dock inte vilken typ av farthinder eller utbredning. Frågan får lösas i projekteringsskedet.

Kollektivtrafik

Området har mycket goda kollektiva resmöjligheter. Den föreslagna bebyggelsen har gångavstånd till kollektivtrafik både i form av tågtrafik på Västkustbanan och busstrafik på Landskronavägen i form av busslinje 128 Häljarp - Landskrona, som idag går c:a 1 gång per timmen i vardera riktningen (Turena kommer dock att reduceras). Linje 132 Landskrona - Malmö via Häljarp kommer dock troligen att tas bort. Gymnasielinje 360 mot Landskrona går också på Landskronavägen.

Parkering, utfarter

Parkering föreslås ske inom respektive fastighet. In- och utfart från bostadsenklaverna sker via två utfarter till nya Häljenäsvägen, som i sin tur ansluter till Axeltoftavägen – Landskronavägen. Utfartsförbud föreslås för fastigheterna inom planområdet som ansluter till Axeltoftavägen – Landskronavägen. Matning föreslås istället ske från en nyanlagd gata nordost om befintliga fastigheter. Detta för att öka trafiksäkerheten. In- och utfartsförbudet träder dock inte ikraft så länge befintligt garage ej ändras eller nytt garage eller carport ej uppförs.

Störningar

Bullerberäkningar har utförts för Häljenäsvägen och Axeltoftavägen – Landskronavägen. Beräkningarna vid Häljenäsvägen har utgått från trafikmängden på gamla Häljenäsvägen då den var öppen för biltrafik c:a 820 fordon/dygn (trafikmätning 1992). Vidare har antalet resor/dygn från och till respektive föreslagen bostad uppskattats till 4 st x 45 hus, vilket blir c:a 200 resor/dygn. Utöver detta har överslagsmässigt antalet resor till och från parkeringen vid stationen (c:a 70 p) beräknats till 140 resor/dygn. Utöver detta har det påslag på c:a 10 % i allmän trafikökning lagts till på ursprungstrafiken, 820 fordon/dygn. Detta skulle innebära c:a 1300 fordon/dygn på Häljenäsvägen. Vid en beräkning med 1400 fordon/dygn och en medelhastighet på 70 km/h samt 30 meter från vägmitt kan konstateras att riktvärdena för buller från vägtrafik enligt den av Riksdagens beslutade infrastrukturpropositionen (prop 1996/97:53) för ekvivalentnivån inomhus (30 dBA) och utomhus (fasad, 55 dBA) underskrids. Maxnivån överskrids beträffande riktvärdet för uteplatser 70 dBA samt riktvärdet för maxnivån inomhus 45 dBA (sovrumsnattetid kl. 22-06). Detta föranleder att uteplatserna måste skärmas av och lokalisering av sovrumsnattetid måste utgå från att bullerriktvärdet skall innehållas alternativt att ljudrutor eller liknande sätts in. En minskning av hastigheten till 50 km/h på Häljenäsvägen medför ingen förbättring av maxnivåvärdena. Bullerberäkningar på Axeltoftavägen – Landskronavägen visar att 80 meter från vägmitt (närmsta illustrerat hus) innehålls riktvärdena för ekvivalentnivån medan däremot maxnivåerna överskrids, varför åtgärder motsvarande ovanstående krävs även här. Befintliga hus inom planområdet som ligger c:a 20 meter från vägmitt på Axeltofta-Landskronavägen ligger på 62 dBA ekvivalentnivå utomhus, 37 dBA ekvivalentnivå inomhus samt 84 dBA maxnivå utomhus

samt 59 dBA maxnivå inomhus. För befintlig bebyggelse finns inga riktvärden. Landskrona kommun har haft som policy att befintlig bebyggelse vid gatuavsnitt i innerstadsmiljö där ekvivalentnivån överskrider 65dBA skall bli föremål för åtgärdsprogram.

Bullerberäkningar från järnvägstrafik har utförts av Kjessler & Mannersträhle AB i den fördjupade miljökonsekvensbeskrivningen för Västkustbanan sträckan Helsingborg – Kävlinge. Denna visar att med föreslagna bullerskyddsåtgärder innehålls riktvärdena (enl. nu gällande policy med tillämpning för "Buller och vibrationer från spårbunden linjetrafik", BV724.001) för ekvivalentnivån kan innehållas (60 dBA utomhus frifältsvärde samt 30 dBA inomhusnivå, sovrum nattetid 22-06 samt övriga bostadsrum, ej förråd och WC). Detta förutsätter en fasaddämpning på 30 dBA. För att innehålla ekvivalentnivån 55 dBA för uteplatser kan dessa behöva avskärmas. Detta gäller de två illustrerade byggnaderna närmast järnvägen. C:a 70 m från järnvägen innehålls riktvärdet utan åtgärder. Kompletterande bullerberäkning har utförts av KM Akustik AB, 2000-05-26 eftersom maxnivåerna saknas i miljökonsekvens-beskrivningen. Denna visar att samtlig föreslagen bebyggelse norr om gamla Häljenäsvägen erfordrar någon typ av fasadåtgärd för att innehålla riktvärdet för inomhusnivå (45 dBA, sovrum 22-06 samt övriga bostadsrum, ej hall och WC) samt avskärmning av uteplats för att innehålla riktvärdet 70dBA. Dimensionerande för beräkningarna är ett snabbtåg, X2000 med hastigheten 200 km/h. Bullerskydd finns idag i form av plank och bullervall till 5 meter över rälsöverkant som skydd för den befintliga bostadsbebyggelsen. Befintliga bullerskydd samverkar med föreslagna skyddsåtgärder vid uteplatser och sovrumsfönster för att innehålla riktvärdena.

Inom området, vid Västergård finns i dagsläget 4 hästar. Hästhållning kan inverka negativt på allergiker och kan orsaka luktproblem och liknande. Betet för hästhållningen bedrivs idag på arrenderad mark (ej skriftligt avtal). Enligt Socialstyrelsens riktlinjer skall avstånd 200 meter till bostadsbebyggelse innehållas. Redan idag ligger bostadsbebyggelse inom detta avstånd. Enligt uppgift förekommer inga klagomål i dagsläget, men skulle allergiproblem eller liknande uppstå kommer arrendet att sägas upp och hästhållningen får flytta.

Teknisk försörjning

Den föreslagna bebyggelsen föreslås anslutas till det befintliga kommunala färsk- och spillvattensystemet, som enligt Tekniska verken har god kapacitet. Dagvattensystemet behöver dock ses över eftersom dagvattenledningar saknas i området. Dagvattnet bör omhändertas lokalt. Yta bör reserveras för ett fördröjningsmagasin/dagvattendamm inom naturområdet intill Saxån. Den föreslagna bebyggelsen ansluts till elnätet. Enligt Billeberga-Dösjebro AB behöver nätstationen på Västergårdsvägen bytas ut. Beträffande VA-ledningar så ligger flertalet av dessa på allmän platsmark – gatumark. Dock ligger en del av dessa inom föreslagna bostadsfastigheter norr om gamla Häljenäsvägen, varför u-område föreslås.

Värme

Fjärrvärme är i dagsläget inte aktuellt inom planområdet. Enligt Tekniska verken bör ett vattenburet uppvärmningssystem väljas för den föreslagna bebyggelsen. Ev. kan grundvattenvärme övervägas. Uppvärmningen bör inte vara baserad på fossilt bränsle.

Avfall

Källsortering föreslås ske vid befintlig återvinningsstation i fritidsområdet söder om Saxån. Övrigt avfallshantering föreslås ske vid respektive fastighet.

MILJÖKONSEKVENSER

Miljö, hälsa och säkerhet

Gällande bullerriktvärden för bostäder (nyproduktion) från tåg- och vägtrafik överskrids ej om föreslagna bullerskyddsåtgärder vidtas (se under rubriken störningar). Beträffande miljö kvalitetsnormerna för svaveldioxid, kväveoxid och bly så bedöms inte tillskottet till trafikmängderna från vägtrafiken på Häljenäsvägen inte bli så omfattande att det medför ett överskridande av dessa. Beträffande riskaspekterna så anger kommunens riskanalys, bilaga 2, daterad 1994-05-04, ett generellt skyddsavstånd från transportleder med farligt gods - väg- och järnvägstrafik på 400 m. Olycksrisken för transporter med farligt gods på järnväg är väsentligt mindre än för järnvägstrafik. På Västkustbanan kommer två tåg/dag med farligt gods att passera Häljarp. Detta är endast lokala transporter till och från Västra industriområdet. Det kan vara fråga om transport av t.ex. ammoniak och gasol. Det Norske Veritas Industry AB har utfört en riskanalys (Riskanalys för Västkustbanan, Helsingborg-Kävlinge) Rapport Nr 75116-1, Rev. 1. 1995-08-11) i samband med arbetet med den fördjupade miljö-konsekvensbeskrivningen för Västkustbanan - avsnittet Helsingborg-Kävlinge. Individrisken har bedömts för Landskronabanan. En av de viktigaste slutsatserna ur riskbedömningen för kringboende till den aktuella bansträckningen är att riskbilden helt domineras av olyckor som leder till mekanisk skada, t.ex. sammanstötningar och urspårningar där tåg kan nå ut i omgivningen. Riskerna med denna typ av olycka är generellt låg och risknivån avtar snabbt med avståndet från banan. På de delar av sträckningen som trafikeras av mindre mängder farligt gods ökar risknivån något, men olyckor med farligt gods bidrar endast marginellt till risknivån. Risknivån varierar något med banans sträckning och är lägre på de avsnitt av banan som har försänkt banläge eller där banan går i tunnel. På de delar som ligger i normalt eller förhöjt banläge är risken endast något större. Vid jämförelser av risknivåerna längs med banan och tillämpliga internationella riskacceptkriterier och svenska byggkriterier indikerar resultaten och risknivåerna på normala avstånd för bebyggelse intill banan, 0-30 m beroende på kriterium och banläge, är av samma storleksordning som existerande kriterier. Avståndet till planerad bebyggelse närmast järnvägen är 60 meter. Den fördjupade miljökonsekvensbeskrivningen för Västkustbanan utför av KM anger ett minsta primärt säkerhetsavstånd på 15 meter från järnvägen. Inom det sekundära avståndet 15-30 meter får inga byggnader där det stadigvarande vistas människor uppföras. Länsstyrelsen anger ett minsta avstånd på 40 meter från järnvägen. Avståndet innefattar även skyddsavstånd när det gäller elektromagnetiska fält. Länsstyrelsen har i samband med utarbetande av riktlinjer i det pågående arbetet med revidering av Landskrona kommuns översiktsplan hänvisat till riskreducerande åtgärder föreslagna i Riskanalys för Svågertorp, utarbetad av Malmö brandkår. I denna anges att inom 0-60 meter från järnväg med farligt gods får inga byggnader där människor stadigvarande vistas uppföras.

Avståndet till befintlig kraftledning, 20 kV från närmsta föreslagna bebyggelse är 70 m. Enligt eldistributören Billeberga – Dösjebro AB är skyddsavståndet 5 m till bostadsbebyggelse.

En markradonundersökning har utförts inom det aktuella planområdet av Geoexperten AB, geoteknisk konsult, Lund. Sammantaget bedöms i utredningen att det med ledning av undersökningsresultaten inte är nödvändigt med några åtgärder för den föreslagna nybebyggelsen.

Beträffande allergirisken så finns 4 hästar inom planområdet i anslutning till fastigheten Tofta 14:15. Riktvärdet för mindre hästhållning 200 meter enligt Socialstyrelsens riktlinjer. Skulle allergiproblem eller liknande uppstå får hästhållningen flytta.

Natur- och kulturmiljö

Kulturmiljön påverkas genom den föreslagna byggnationen genom att hela eller delar av fornlämningarna inom planområdet får grävas ut. Området ingår i riksintresseområde för naturvården. Befintlig bebyggelse påverkas inte av planförslaget. Detaljplanen föreslår skyddsbestämmelse fastigheten Häljarp 1:18, vilket bör vara positivt ur kulturmiljösynpunkt. Vidare föreslås också skydd för värdefulla träd inom planområdet, vilket är positivt både ur natur- och kulturmiljösynpunkt.

Intill planerad bostadsbebyggelse gäller strandskydd (c:a 100 m). Den föreslagna bebyggelsen gör inte intrång i strandskyddet. Strandskyddet har två syften; dels att säkra naturvärden, dels att säkra allmänhetens möjligheter till rekreation. Genom den föreslagna byggnationen finns möjligheter göra naturmarken mer tillgänglig. Miljöförvaltningen har på uppdrag av Stadsbyggnadskontoret redovisat vilka djur- och växtarter som finns inom planområdet (se planbeskrivning under rubriken Natur. Med utgångspunkt från detta PM kan konstateras att det i nuläget med den bakgrundskunskap som finns inte förekommer några rödlistade högre växter. Hedblomster och vildpersilja förekommer i närheten, varför förekomst inte kan uteslutas. Sannolikt förekommer ingen betydande vandring av lökgrödor inom området, varför förslaget inte bör innebära negativa effekter. Biltrafiken till följd av föreslagen bebyggelse blir troligtvis inte så omfattande att den påverkar lökgrödans vandringar i angränsande områden. Den biologiska mångfalden bör kunna öka inom planområdet genom föreslagna planteringar m.m. Dessutom föreslås skydd av värdefull vegetation. Planområdet ligger delvis inom riksintresseområde för naturvård (Saxån). I detaljplanen regleras befintliga naturvärden som NATUR, varför inga negativa effekter på riksintresset bör kunna uppstå.

Stads-/landskapsbild

Den föreslagna bebyggelsen bör innebära ett positivt tillskott i stadsbilden eftersom den stärker karaktären av stationssamhälle. Bebyggelsen bör inte vara negativ för landskapsbilden genom att den väsentliga utblicken mot Häljarps mölla norr om järnvägen inte byggs bort. Området vid Saxån bör inte heller påverkas negativt genom att bebyggelsen inte inkräktar i det viktiga strandskyddsområdet.

Hushållningen med naturresurser

Den föreslagna bebyggelsen tar jordbruksmark i anspråk. Dock är den inte särskilt brukbar genom att den styckas upp bl.a. genom den nya sträckningen av Häljenäsvägen.

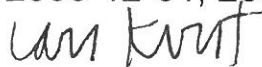
ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Marklov erfordras för trädfällning. Genomförandetiden är 15 år från det att planen vinner laga kraft, p.g.a. grundläggningsförhållandena. Fastigheterna mot Axeltoftavägen, där in- och utfartsförbud föreslås, har fått en administrativ bestämmelse om att inom a betecknat område får, utan hinder av detaljplanens utfartsbestämmelse, ut- och infart ske så länge befintligt garage ej ändras eller nytt garage eller carport ej uppförs.

REVIDERINGAR

Planförslaget efter samrådet har justerats så att den föreslagna bostadsbebyggelsen intill Saxån inte inkräktar på strandskyddsområdet. Den föreslagna gatumarken bakom befintliga bostadshus längs med Axeltoftavägen har breddats för att ge bättre siktförhållanden och därmed bättre trafiksäkerhet. En markradonundersökning har utförts inom planområdet. Resultatet medför dock inte att åtgärder för den föreslagna nybebyggelsen behöver anges. Planbestämmelserna och har tillförts så att stambildande växtlighet närmre än 7 meter från körbanekant inte tillåts samt förbud mot växtlighet eller annat med högre höjd än 0,7 meter över körbanan. Med avseende på buller från väg- och tågtrafiken så har planbeskrivningen justerats och förtydligats. Föreslagna gatusträckningar har justerats något. Plushöjder på gatorna har tillförts. Efter utställningen av planförslaget har planmaterialet kompletterats med en beskrivning av planförslagets konsekvenser för riksintresset för naturvård. Vidare har ett tillägg gjorts om att kompletterande grundundersökningar kan erfordras i projekteringsskedet. Bullerbestämmelserna har kompletterats, bestämmelsen angående in- och utfartsförbudet från Axeltoftavägen har ändrats samt formuleringen angående hästhållningen inom planområdet har justerats. Dessa justeringar bedöms som redaktionella ändringar eller ej vara av principell natur, varför de inte bedöms föranleda en ny utställning.

STADSBYGGNADSKONTORET 2000-06-05, REVIDERAD 2000-11-22,
2000-12-01, 2001-01-11, 2001-03-12



Lars Kvist
Planchef



Mattias Bjellvi
Planarkitekt