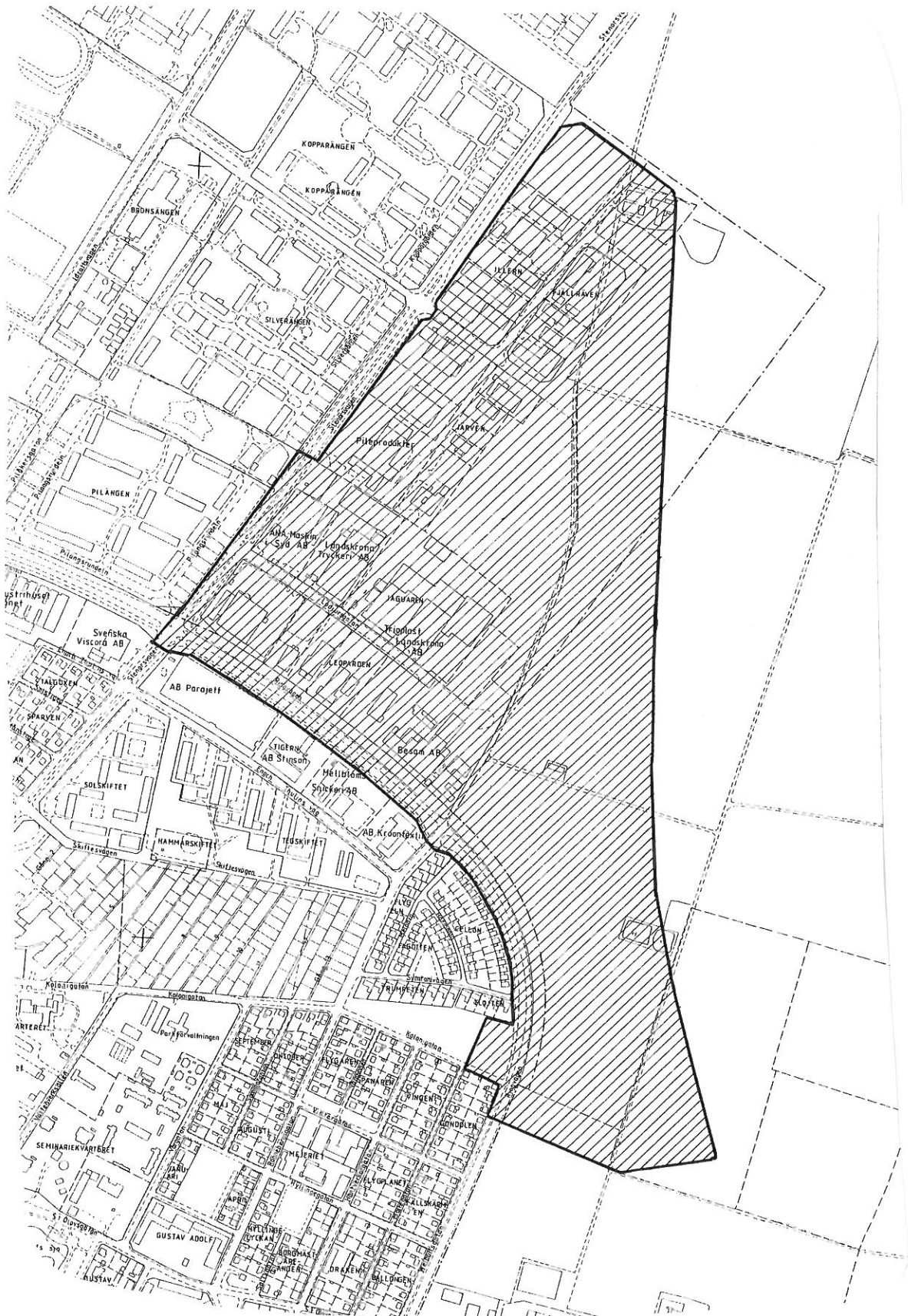


Detaljplan för Norra Industriområdet - Östervång
i Landskrona



Detaljplan för
NORRA INDUSTRIOMRÅDET - ÖSTERVÅNG
I Landskrona

Upprättad på stadsbyggnadskontoret
Landskrona den 11 februari 1997
Reviderad den 17 april 1997

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Detaljplanen består av följande handlingar:

- * plankarta i skala 1:2000
- * planbeskrivning
- * planbestämmelser (på karta och i särskild handling)
- * genomförandebeskrivning
- * programskiss inkl miljökonsekvensbedömning (SBK PM 970211)
- * samrådsredogörelse

PLANENS BAKGRUND OCH SYFTE

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

En mycket väsentlig del av denna satsning är Västkustbanan, 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 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 i en vid båge mellan Österleden och Nyhems gård med ett föreslaget stationsläge 150-200 meter öster om Ringvägen vid Östervång. För reglering av tillkommande bebyggelse krävs detaljplan.

Föreliggande detaljplan syftar till att möjliggöra utbyggnaden av Västkustbanans stationsområde i föreslaget läge, samt att utvidga Norra industriområdet över mark som blivit åtkomlig på grund av Västkustbanans utbyggnad. Planförslaget har utarbetats i enlighet med ovan nämnda

beslut och därav föranledd programskiss daterad 1997-02-11.

PLANDATA

Lägesbestämning

Planområdet ligger öster om nuvarande stadsbebyggelse vid Ringvägen och Norra Industriområdet. Planområdet begränsas av (norrifrån räknat medsols) ej planlagd mark norr om kvarteren Illern och Fjällräven (del av fastigheten Örja 30:1), mot öster av Svalöf Weibull AB:s försöksjor-
dar omfattande del av fastigheterna Karlslund 2:1 samt delar av Örja 30:1, 31:1 och 33:1. Mot söder begränsas planområdet av den planlagda delen av fastigheten Örja 33:5, mot väster och sydväst av de till Ringvägen gränsande kvarteren Gondolen, Flöjten, Cellon, Flygeln och Tigern och mot nordväst av Stenorsvägen och de därtill gränsande kvarteren Pilängen, Silverängen och Kopparängen.

Areal

Planområdets totala areal är ca 68 ha. Inom totalarealen upptar blivande spårområde ca 7,5 ha. Inom gällande detaljplan har ca 5,5 ha inte ianspråktagits hitintills. Tillkommande områden för allmän plats (gator, torg, plantering, gc-stråk) samt för exploatering av verksamheter i stationsnära läge utgör ca 19 ha. Resterande areal utgöres av redan exploaterade delar inom gällande detaljplan.

Markägoförhållanden

Av den föreslagna banutbyggnaden berörda oexploaterade delar äges (eller kommer enligt avtal att ägas) av Landskrona kommun. Själva järnvägsområdet kommer enligt avtal att ägas av Banverket. Redan ianspråktagen mark inom Norra Industriområdet (inom kvarteren Björnen, Illern och Järven) är antingen i enskild ägo eller upplåten 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 lightrail. Sedan dess har detta senare system utgått, medan Västkustbanan och den regionala spårbundna trafiken föreslås utbyggda i gemensam bansträckning med hög standard i tätortsnära läge. Den härmed förbundna geografiska ändringen av bansträckningen enligt banutredningen saknar därför formellt stöd i översiktsplanen. Kommunen har emellertid godkänt Banverkets expropriationsansökan, som jämte det för genomförande av projektet upprättade ramavtalet mellan kommunen och Banverket får betraktas som ersättare för översiktsplanen

inom mark som berörs av Väst kustbaneprojektet och dess redovisade konsekvenser.

Detaljplaner

För planområdet eller delar därav gäller följande detaljplaner:

174, del av Kolonigatan,	53-10-07
208, del av Ringvägen,	56-09-28
246, del av Ringvägen,	63-02-13
309, kvarteren Illern och Fjällräven,	72-02-21
365, del av kvarteret Björnen,	82-12-22
369, del av kvarteret Björnen,	83-12-23
398, del av kvarteret Björnen,	89-03-20
421, del av kvarteret Björnen,	91-12-12

Av dessa detaljplaner har endast plan nr 421 kvarvarande genomförandet (till 1997-12-31).

För angränsande områden eller delar därav gäller följande detaljplaner:

174, kvarteret Gondolen,	53-10-07
208, del av Örja 33:5,	56-09-28
220, kvarteret Tigern,	58-10-25
246, kvarteren Flöjten, Cellon och Flygeln,	63-02-13
259, kvarteret Pilängen,	65-04-13
300, kvarteret Kopparängen,	70-11-04
388, kvarteret Silverängen,	88-01-14

För samtliga dessa detaljplaner gäller att genomförandetiden utgått.

Tidigare gällande fastighetsplaner för kvarteret Björnen har upphävts genom beslut som vunnit laga kraft 1988-05-11.

Program för planarbetet

Som program för planarbetet gäller Banverkets banutredning för delsträckan Helsingborg-Kävlinge (RSP PM 94-11-02) 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. Vidare gäller programskiss (stadsbyggnadskontoret PM 1997-02-11 och där omnämnda handlingar och beslut).

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

NATUR

Mark och vegetation

Planområdet omfattar dels redan planlagd mark inom Norra Industriområdet, dels ej tidigare planlagda områden öster därom samt öster om Ringvägen. Icke exploaterade delar

utgörs i princip av odlingsområden (Svalöf Weibull AB:s försöksfält). En bevattningsdamm (ursprungligen Landskronas gamla vattentäkt från 1864) omgiven av lummig gröniska samt en omedelbart norr om dammen belägen vegetationstäckt kulle är de enda "naturinslagen" inom planområdet. Där järnvägsspåren korsar dammen kommer denna att igenfyllas. Ny bevattningsdamm med tillhörande nyskapad vegetation kommer att anläggas omedelbart öster om kullen.

Geologiska, geotekniska och hydrogeologiska förhållanden

Området är relativt flackt med en svag lutning från norr till söder från nivån ca +14 vid Stenorsvägen till +7 i planområdets södra gräns. Den obebyggda marken utnyttjas som åkermark.

Geologin karakteriseras av en övre enhet av lermorän följt av mäktiga intermoräna sediment vilande på en undre lermorän ovan det sedimentära berget.

Den övre lermoränen är mycket fast med en mäktighet som varierar mellan 0 och 7 meter. Där lermoränen lokalt saknas går de intermoräna sedimenten i dagen.

De intermoräna sedimenten (=sediment mellan två moräner) utgörs av omväxlande lager av allt från fin sand till siltig lera. I de norra delarna dominerar sandmaterial, (i huvudsak siltig finsand) medan det i de södra delarna och mot djupet inom hela området förekommer mer finkornigt material (i huvudsak siltig lera). Sedimentets mäktighet varierar från ca 5 meter i norr till uppskattningsvis ca 15-20 meter i de östra och södra delarna.

De sandigare materialen i de intermoräna sedimenten är vattenförande. Grundvattenytan eller grundvattnets trycknivå i sedimenten har uppmätts till mellan 4 och 1 meter under markytan i norr resp söder, vilket motsvarar en nivå +10-+5 meter. De vattenförande lagren utgör en akvivär (grundvattenmagasin) som inom större delen av området kan karakteriseras som sluten, men som lokalt kan vara öppen där de vattenförande sedimenten går i dagen.

Grundvattnet inom undersökningsområdet kan karakteriseras som ett mycket hårt och sulfatrikt vatten med förhöjda halter av järn och mangan.

Fornlämningar och byggnadsminnen

Inom området och i omedelbar anslutning till detsamma finnes kända fasta fornlämningar. Riksantikvarieämbetet - UV SYD - har under 1995 och 1996 bedrivit arkeologiska utredningar för hela bansträckan Helsingborg-Kävlinge. Norr om planen korsas en stenåldersboplatser - betecknad som fornlämning nr 50 i Riksantikvarieämbetets fornlämningsregister över Landskrona kommun. Söder om planområdet finns ytterligare en stenåldersboplatser (fornlämning Örja nr 17) enligt samma register. Inom själva planområdet har ett fåtal spår efter förhistoriska aktiviteter

kunnat påträffas och har dokumenterats. Enligt UV SYD (rapport 1996:25) kan dessa *"inte anses ha sådan vetenskaplig potential att det kan motivera fortsatta antikvariska åtgärder. Undersökningsresultatet får också anses representativt för de icke undersökta ytorna med undantag för Örja nr 17 (oxhögarna)".* (Denna fornlämning ligger ca 1,6 km sydost om planområdets södra gräns).

Avbaningar och schaktningar för såväl Västkustbanan i den föreslagna sträckningen, som för gator, torg, parker och ny bebyggelse bör fortsatt ske under antikvarisk kontroll. Om arbetsföretag berör tidigare okända under mark dolda fornlämningar skall arbetena enligt 2 kap KML avbrytas och länsstyrelsen underrättas.

Inga byggnadsminnen berörs av denna detaljplan.

BEBYGGELSE

De nordvästra delarna av planområdet (Norra Industriområdet) är bebyggda med industrier av varierande storlek. Längst norrut korsas de till gården Nyhem hörande byggnaderna av järnvägen. Dessa byggnader kommer att rivas. I övrigt är planområdet inte bebyggt.

FRIYTOR

Begreppet definieras i regel som "markområden för motion, rekreation, lekplatser och dylikt". Eftersom planområdet omfattar befintliga och blivande industriverksamheter finns - bortsett från grönytor längs trafiklederna - inte några fria arealer avsedda för ovannämnda ändamål inom allmän plats. Däremot tillskapas i anslutning till blivande stationsanläggning ett större planterat torg som har samband med stationsanläggningen. Längs befintliga och nyanlagda trafikleder utlägges breda grönområden inom vilka utlägges leder för gång- och cykeltrafik.

GATOR OCH TRAFIK

Förslaget innebär följande förändringar i befintligt gatunät:

1. Det blivande stationsområdet ansluter via ett planterat entrétorg med tillfart till Ringvägen.
2. Nyanlagda gång- och cykelvägar kompletterar befintliga för att uppnå bästa möjliga tillgänglighet till stationsområdet.
3. En gång- och cykeltunnel anlägges under Ringvägen i planområdets södra gräns för anslutning mot Kolonigatan.
4. Inom samma vägområde anlägges en separat bussgata som även den knyts till Kolonigatan.
5. Utanför planområdet föreslås Kolonigatan inrättas som separat bussgata (även tillåten för gång- och cykeltrafik).

fik) som föreslås anslutas till Stenorsvägen vid befintlig korsning med Repslagargatan.

Ovan beskrivna åtgärder avses utbyggas på relativt kort sikt (före år 2000). På längre sikt innebär planförslaget ombyggnad av Ringvägen, utbyggnad av ny entréväg till Norra Industriområdet (Björngatans förlängning) samt komplettering med ytterligare gc-vägar. (Se programskis-sens bilaga 5.)

På ännu längre sikt föreslås detta vägsystem kunna fortsätta österut, varvid planskild korsning med järnvägsområdet skall anläggas. Denna åtgärd är endast nödvändig om dessa områden kommer att exploateras någon gång i framtiden.

SPÅROMRÅDE OCH JÄRNVÄGSTRAFIK

Väst kustbanans nya sträckning innebär dubbelspår inom ett område med primära restriktionszoner enligt anvisning från länsstyrelsen d v s 15 meter på vardera sidan från vardera spårets mittpunkt. Därutöver tillkommer sekundära restriktionszoner inom vilka nya byggnader ej får uppföras. Inom själva stationsområdet medges kortare avstånd mellan bebyggelse och sidospår. På plankartan har detta avstånd angivits till 17 meter (mätt från spårmitt).

Höjdläge för nedspårets rälsöverkant inom planområdet stiger från +9,35 vid södra plangränsen till +12,82 vid den norra. Detta innebär en av geotekniska skäl framtvingad förändring av i samrådshandlingen angivet höjdläge. Terrängen mellan Ringvägen och spårområdet kommer att terrasseras så att spårområdet i princip kommer att ligga i blivande eller befintligt markplan fram till en punkt ca 300 meter söder om Nyhems gård där det övergår till att ligga i skärning, vilken är ca 2 meter lägre än befintlig terräng vid norra plangränsen.

Där spårområdet går i skärning ansluter denna till befintlig marknivå med lutning 1:2. Utanför spårområdet anordnas järnvägsområdet som planterad skyddszon inom de delar som ligger utanför elsäkerhetsområdet (ca 5 meter från strömförande del). Plantering av skyddzonen förutsättes ske i huvudsaklig överensstämmelse med av Banverket utarbetad planteringsplan och regleras ekonomiskt genom blivande genomförandeavtal.

Enligt avtal skall järnvägsområdets gräns mot bebyggelse och allmän plats förses med stängsel.

Järnvägsområdets östra avgränsning har anpassats till av Banverket redovisad gräns för expropriationsområde, medan den västra gränsen har anpassats till av länsstyrelsen angiven gräns för primärt restriktionsområde, utom vid stationsområdets västra sidospår där gränsen sammanfaller med gräns för elsäkerhetsområde d v s 9 meter från sidospårets spårmitt. Slutlig gränsbestämning av området

för järnvägsändamål kommer att ske genom fastighetsbildning när järnvägsprojektet har genomförts.

Enligt uppgift från Banverket beräknas 102 tågsätt passera planområdet under vardagar år 2005. Ca hälften av dessa utgöres av länstrafikens lokaltåg (Pågatåg). Tätast trafik förekommer vardagar klockan 06.00-09.00 och 15.00-18.00. Före klockan 06.00 och efter 22.00 passerar endast enstaka tåg. Övriga tågsätt (SJ-tåg) utgöres till ca 50 % av motorvagnståg (typ X 2000) medan resten beräknas vara lokdragna tåg. SJ:s trafik fördelar sig jämt under dagen men även för denna gäller att nattrafiken är ringa. Trafik med godståg förekommer inte inom planområdet.

Beträffande störningar hänvisas till den miljökonsekvensbedömning som ingår i programskissen.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Planområdet är utbyggt med allmänna ledningar för va-el, naturgas, fv och tele. Nya allmänna ledningar kommer att utbyggas efter hand. Den föreslagna bansträckningen innebär endast marginella intrång i befintligt ledningsnät, utan de ombyggnader som kan tänkas ske är föranledda av områdets exploatering i övrigt. Två befintliga 10 kv-kablar mellan Ringvägen och Björngatan kommer t ex att behöva läggas om i samband med att en industri inom kvarteret Björnen behöver byggas ut. Befintliga samt tillkommande allmänna ledningar inom kvartersmark redovisas på plankartan med skyddsbestämmelse (u-område). Befintlig naturgasledning utefter Ringvägen måste omläggas i samband med gatuombyggnad (gc-tunnel).

Med anledning av samrådet har plankartan kompletterats med ytterligare ledningsområden samt ytterligare område för elektrisk nätstation.

I anslutning till lågpunkter inom området anlägges en eller flera pumpstationer. Omhändertagande av dagvatten från stationsområdet föreslås i huvudsak ske genom ett öppet utjämningsmagasin som förlägges inom allmän platsmark. Omhändertagande av dag- och grundvatten inom järnvägsområdet sker genom pumpning och utjämningsmagasin som administreras av Banverket. Föreslagna tekniska lösningar för ledningsnät mm sker i samarbete mellan Banverket och tekniska verken.

GESTALTNINGSFRÅGOR

Eftersom spåren antingen går i blivande markplan eller i skärning har inga speciella synpunkter getts angående järnvägsområdets gestaltning bortsett från en naturlig anpassning till det omgivande landskapet medelst lämplig plantering. Där särskilda bullerskyddsåtgärder behöver vidtagas förutsättes

att dessa sker inom järnvägsområdet och anpassas till omgivningen.

Ur arkitektonisk synpunkt är det viktigt att stationen och stationsområdet får en utformning som motsvarar dess betydelse i staden. Av denna anledning har kommunen inbjudit ett antal arkitektkontor att utarbeta skissförslag avseende den arkitektoniska gestaltningen av stationen och dess närområde. Frågeställningen har utvecklats i ett "program för resecentrum vid Östervång" daterat oktober 1996 och antaget av kommunstyrelsen. Redovisning av förslagen har ägt rum varefter samrådshandlingens redovisning av själva stationsområdets gränser mellan kvartersmark och allmän plats samt utformning av utfarten mot Ringvägen har bearbetats.

SÄKERHET

En ökad andel järnvägstrafik i samhället medför minskade olycksrisker såväl för trafikanterna som för omgivningen, men även om olycksrisker med järnvägstrafiken är mycket liten bör den beaktas. Den vanligaste olycksrisken är kollisioner med vägfordon i plankorsningar. Samtliga korsningar mellan den nya västkustbanan och vägnätet kommer att ske planskilt.

Godstrafik eller transporter med farligt gods kommer inte att ske på västkustbanan vid Östervång.

Tillgänglighet för räddningsinsatser vid en eventuell olycka har studerats. På sträckan Nyhems gård ner till Österleden är banområdet i princip åtkomligt hela vägen. Tillfart för räddningsfordon till spårområdet är möjligt via Banverkets egen tillfart till krysstationen norr om perrongen samt via befintliga och nya markvägar väster och öster om planområdet.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

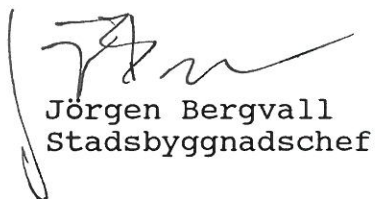
Detaljplanens genomförandetid föreslås bli 15 år efter det detaljplanen vunnit laga kraft. I övrigt hänvisas till genomförandebeskrivningen.

REVIDERING

Planbeskrivningen har vid revideringen den 17 april 1997 kompletterats med förtydligande avseende avgränsning av blivande område för järnvägsändamål samt skyddsplantering.

Plankarta och planbestämmelser har reviderats enligt redovisning i utlåtandet.

STADSBYGGNADSKONTORET



Jörgen Bergvall
Stadsbyggnadschef



Per Alex Petersen
Arkitekt SAR