

Detaljplan för fastigheten **Bilrutan 5 och del av fastigheten Örja 34:1, Landskrona stad**

Planbeskrivning

Antagen 2022-04-26
Laga Kraft 2022-05-26



OM DETALJPLAN

Planprocessen startar när exempelvis Staden själv, en byggaktör, exploatörer eller enskilda personer inkommer med en begäran om att få göra eller ändra en detaljplan. Stadsbyggnadsnämnden ger uppdrag till planavdelningen att ta fram ett förslag till detaljplan.

Efter att ett planförslag tagits fram hålls samråd med bland annat länsstyrelsen, myndigheter, föreningar och enskilda som har ett väsentligt intresse avseende aktuell planläggning. Samrådets syfte är att förbättra beslutsunderlaget genom att samla in kunskap och synpunkter kopplat till aktuellt ärende. Inkomna synpunkter sammanställs och bemöts i en samrådsredogörelse.

Efter att planförslaget reviderats utifrån samrådet så hålls en granskning. Granskningen innebär att kommunen ger möjlighet för bland annat myndigheter och sakägare att lämna synpunkter på ett slutgiltigt planförslag. Efter granskningstidens slut sammanställs eventuella synpunkter i ett granskningsutlåtande.

Tidplanen för detaljplanearbetet kan variera kraftigt i längd beroende på händelseutvecklingen i ärendet. Bland annat så kan utredningar, samrådsprocess och överklaganden förlänga tidplanen.

En detaljplan styr hur mark- och vattenområden får användas inom ett visst område, exempelvis bostäder, handel eller kontor. Det går även att reglera utformning som t.ex. husstorlek, byggnadshöjd och vilket avstånd huset skall ha till fastighetsgräns.

En detaljplan består av en plankarta som är juridiskt bindande samt en planbeskrivning som inte har någon egen rättsverkan. Det är plankartan som reglerar själva markanvändningen och bebyggelsen.

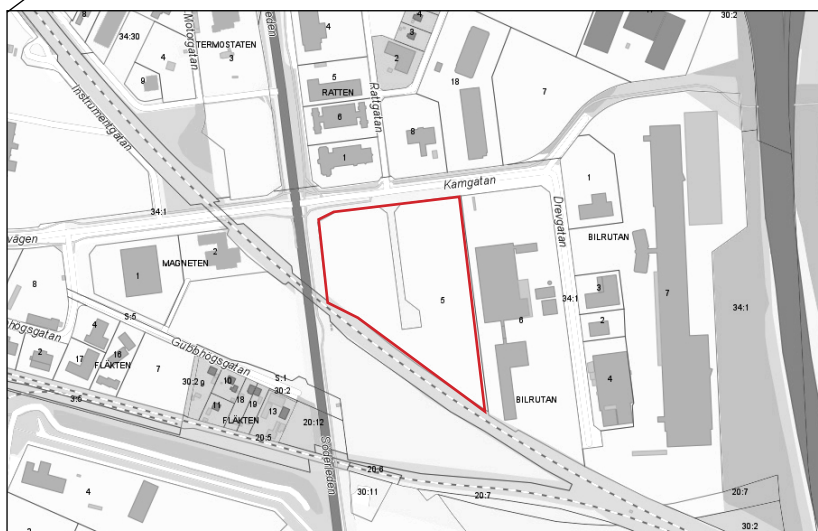
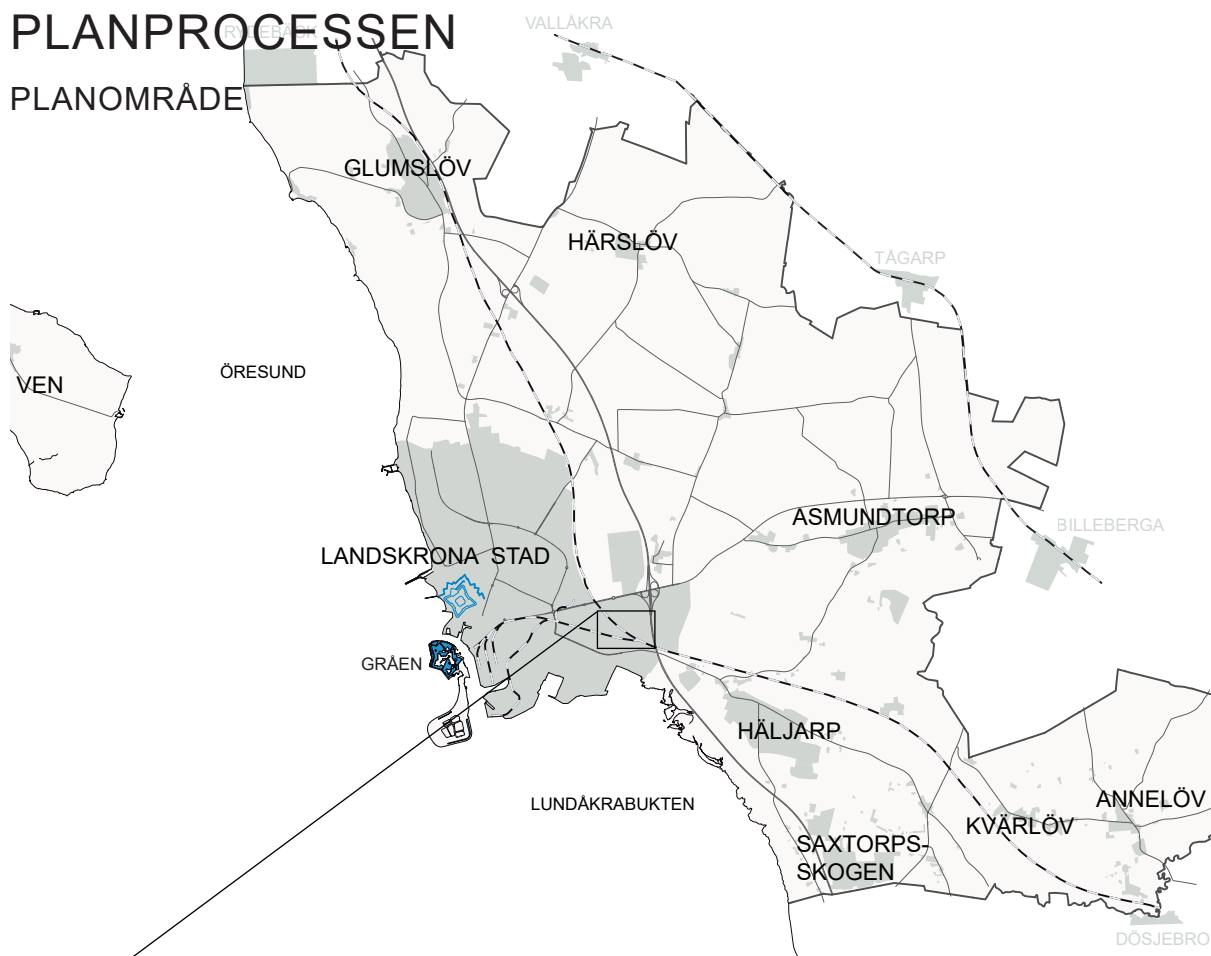
För att få en komplett bild av vad plankartan möjliggör för behöver den läsas tillsammans med planbeskrivningen. Den redovisar bland annat syfte, förutsättningar, eventuella konsekvenser samt hur planen ska genomföras.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PLANPROCESSEN	4
PLANDATA	6
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR	8
HÄLSA OCH SÄKERHET	16
TEKNISK FÖRSÖRJNING	19
KONSEKVENSER	24
PLANENS GENOMFÖRANDE	27
MEDVERKANDE	30

PLANPROCESSEN

PLANOMRÅDE



Planområdets avgränsning och placering i kommunen

HANDLINGAR

Planhandlingarna utgörs:

- denna planbeskrivning (2022-04-04)
- detaljplanekarta med planbestämmelser (2020-04-04)
- samrådsredogörelse (2022-03-02)
- granskningsutlåtande (2022-04-04)
- fastighetsförteckning (ej bilagd)

Planeringsunderlag, bilagda

- Va-utredning detaljplan Bilrutan 5 m.fl. (Sweco, 2021-10-08)
- Riskutredning Bilrutan 5, Landskrona (Tyréns, 2021-08-26)
- Beslut ansökan om biotopskyddsdispens (LST dnr 521-37090-2020)

Planeringsunderlag, ej bilagda

- Översiktlig projekterings PM geoteknik (Sweco, 2021-10-01)
- Markteknisk undersökningsrapport (MUR)(Sweco, 2021-10-01)
- Slutmeddelande gällande avgränsande arkeologisk förundersökning (Länsstyrelsen 2021-09-20)
- Bilaga till ansökan om dispens från biotopskydd (Ekologgruppen 2020-09-28)

PLANENS SYFTE

Syftet med detaljplanen är att pröva lämpligheten i att möjliggöra sammanhållen bebyggelse inom fastigheten Bilrutan 5. Detta föreslås genom att ändra användning på den del av planområdet som idag utgör markanvändning gata till industri och verksamheter.

Samtidigt föreslås höjden på byggrätten ökas för att möjliggöra ett mer effektivt markutnyttjande. Det ingår också i syftet att planera en liten del av marken för öppen

dagvattenhantering.

PLANENS HUVUDDRAG

En del av den kommunägda fastigheten Örja 34:1 sträcker sig in på kvarteret Bilrutan för att möjliggöra anläggandet av allmän väg. Effekten av detta blir att fastigheten Bilrutan 5 i princip delas upp i två delar, på var sin sida om vägen. Fastighetsägaren önskar nu uppföra en större verksamhet som kräver att hela fastigheten kan utnyttjas i en sammanhållen enhet.

Planförslaget ändrar markanvändningen inom den del av fastigheten Örja 34:1 som ingår i planområdet. Delen ifråga ändras från allmän plats till kvartersmark och markanvändningen för hela den blivande fastigheten Bilrutan 5 föreslås som J - industri.

En liten del av fastighetens nordvästra del föreslås bli allmän plats, där öppen dagvattenhantering kan anläggas.

Fastighetsägaren önskar uppföra en lagerbyggnad som kräver en något högre byggnadshöjd än nuvarande plan tillåter. Detta bedöms positivt för att kunna möjliggöra ett mer effektivt utnyttjande inom redan exploaterad mark. Ny totalhöjd om 20 meter föreslås.

PLANFÖRFARANDE

Detaljplanen är upprättad enligt plan- och bygglagen (PBL SFS 2010:900) i dess lydelse efter 1 januari 2015 med standard planförfarande. Planen förväntas kunna antas av Stadsbyggnadsnämnden första halvåret 2022.

Detaljplanen har utformats enligt Boverkets allmänna råd om planbestämmelser för detaljplan (2014:5).



Planprocessen för standardförfarande. Planförslaget befinner sig nu i antagandeskedet.

PLANDATA

BAKGRUND

Ansökan om upprättande av detaljplan inkom till stadsbyggnadsförvaltningen 2019-11-12. Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2019-12-10 att ge stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att påbörja ett planarbete för föreslaget planområde. Detaljplanen var föremål för samråd under kvartal 1 2021 samt granskning under kvartal 1 2022.

LÄGESBESTÄMNING OCH AREAL

Planområdet omfattar fastigheten Bilrutan 5 och del av Örja 34:1. Planområdets areal är cirka 36 000 kvadratmeter.

MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Fastigheten Bilrutan 5 ägs av privat fastighetsägare. Fastigheten Örja 34:1 ägs av staden.

BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

Staden har gjort en undersökning om betydande miljöpåverkan enligt PBL 5 kap. 11 § och Miljöbalken (MB) 6 kap. 6 § för aktuell detaljplan. Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Bedömningen har utgått från kriterierna i Miljöbedömningsförfordningen (SFS 2017:966) 5 §. En miljökonsekvens-beskrivning har därför inte upprättats.

Stadsbyggnadsnämnden har genom delegationsbeslut 2022-02-28 PLAN § 2 fattat särskilt beslut om att detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Nuvarande markanvändning, kvartersmark industri, bibehålls på större delen av planområdet, och det bedöms inte medföra någon betydande miljöpåverkan att den delen som idag utgör gata ändras till att ingå i samma kvartersmark.



Detaljplan 1282K-P97 /160 (nationell aktbeteckning), detaljplan för del av Örja industriområde, Landskrona, laga kraft 1997. Planområdet i rött.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Gällande detaljplan för planområdet är 1282K-P97 /160 (nationell aktbeteckning), *detaljplan för del av Örja industriområde, Landskrona*, laga kraft 1997. Bilrutan 5 är planlagd för J - industri med en maximal byggnadshöjd på 12 meter. Del av Örja 34:1 som ingår är planlagd som gata.

Planområdet är inte behandlat i Landskrona stads översiktsplan. Fördjupad översiktsplan för Landskrona tätort pekar inte ut området specifikt, vilket innebär att det bedöms lämpligt att pågående markanvändning fortgår.

RIKSINTRESSEN ENLIGT 3 ELLER 4 KAP MILJÖBALKEN

Planområdet ingår i samrådsområde hinderfria ytor inom riksintresse för kommunikationer - luftfart. Inom planområdet planeras ingen bebyggelse bli högre än +45 meter över havet vilket är lägsta nivån för krav på hinderfria ytor.

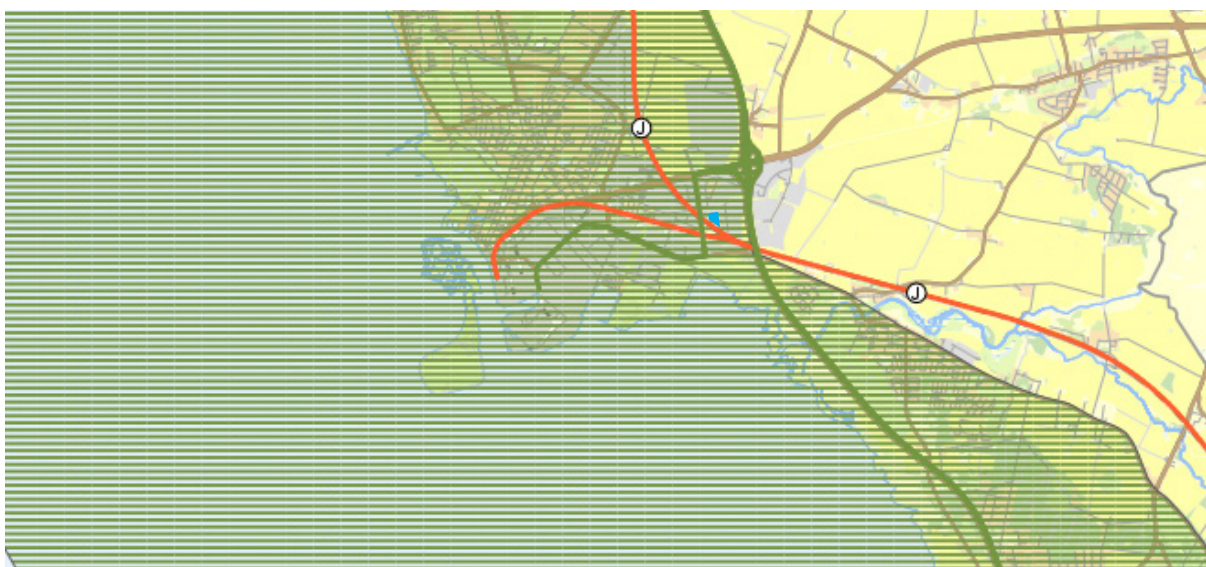
Planområdet ingår i område med särskilt behov av hinderfrihet, vilket ingår i riksintresse för totalförsvaret. Inom detta område anses objekt högre än 20 meter få en inverkan på gällande riksintressen. Högsta tillåtna totalhöjd, inom planområdet, är reglerad till 20 meter.

Du kan läsa mer här <https://www.forsvarsmakten.se/sv/om-myndigheten/samhallsplanering/bygglov/>
Planområdet, liksom hela Landskrona stad, berörs av riksintresse för högexploaterad kust enligt 4 kap 1,4§ MB.

Detta innefattar ett 3-5 km brett område längs Skånes kust, inom vilket prövning enligt Miljöbalken 4 kap 1 och 4§ ska ske. Riksintresset är bl.a. till för att säkra allmänhetens tillgång och tillgänglighet till strandområdena samt för att skydda befintliga natur- och kulturvärden. I miljöbalken finns undantagsbestämmelser som innebär att riksintresset för kustzon inte utgör hinder för utveckling av befintliga tätorter.

Planförslaget innebär en utveckling av befintlig tätort. Det påverkar inte heller tillgängligheten till kustområdet eller befintligt marint eller kustnära växt- och djurliv. Planförslaget bedöms därför inte påverka riksintresset.

Planområdet ligger direkt intill järnvägen, vilken omfattas av riksintresse för järnväg. Planförslaget berör dock inte järnvägen. Föreslagen bebyggelse håller tillräckligt avstånd och bedöms därför inte påverka riksintresset.



Riksintresse för högexploaterad kust skrafferat i grönt. Riksintresse för järnväg i rött. Planområdet visas i blått.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING

Planområdet är idag ängsmark. På Områdets östra sida finns en gammal mägergrav, (vilken beskrivs mer på sidan 12), som inte har bedömts innehålla några betydande ekologiska värden. Efter samråd med länsstyrelsen har bedömts att den inte uppfyller kriterierna för att klassas som mägergrav och därför inte ska ha biotopskydd. (LST dnr 521-37090-2020)

Marken används inte på något aktivt sätt.

PLANFÖRSLAG

Den del av planområdet som innefattar del av fastigheten Örja 34:1 föreslås ändras till kvartersmark. Detta föreslås genom att markanvändningen inom större delen av planområdet blir J - industri.

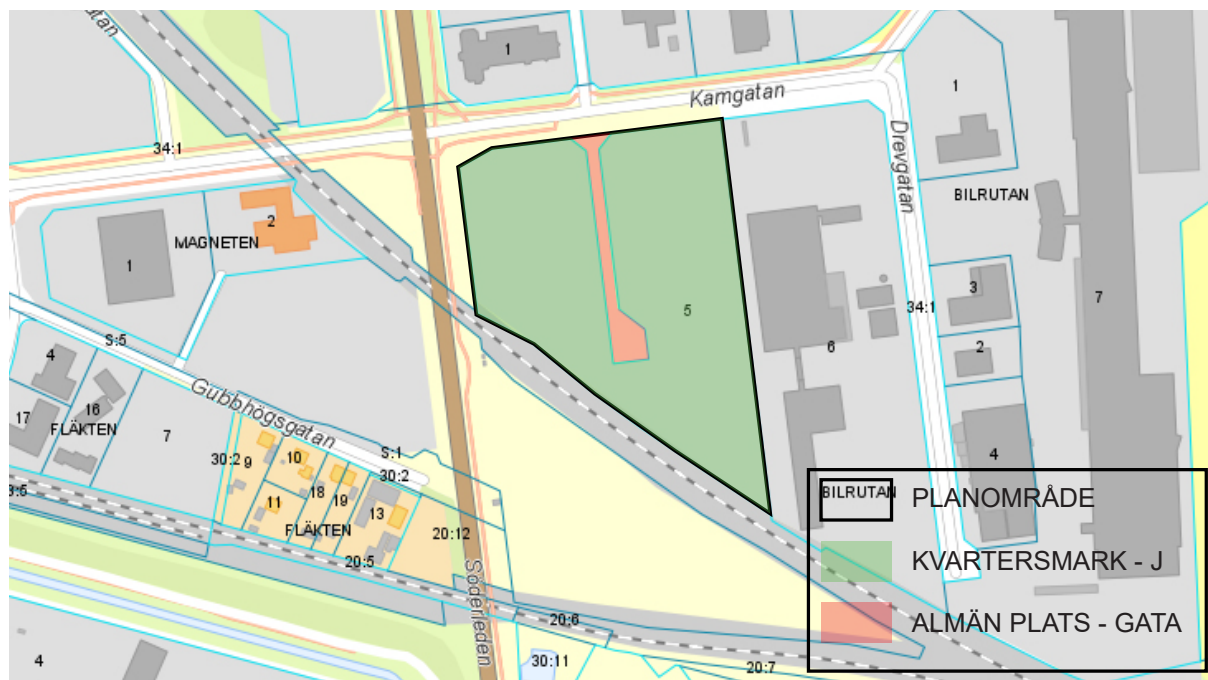
Den gata som i nu gällande plan skär in på området har aldrig genomförts. Nuvarande fastighetsägare önskar utveckla hela fastigheten för ett syfte, varför markanvändningen och den allmänna fastigheten utgör ett hinder.

Det bedöms också att användningen av fastigheten blir mer flexibel om hela ytan kan användas som kvartersmark.

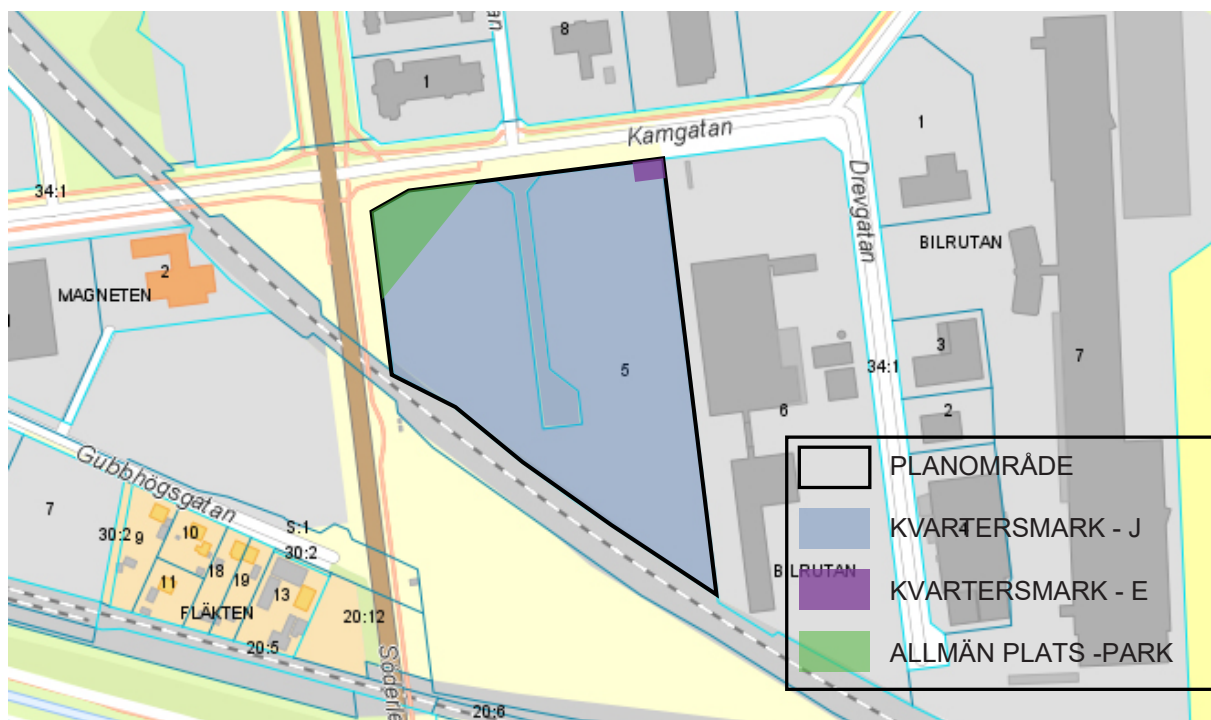
Enligt utförd dagvattenutredning föreslås ett öppet fördröjningsmagasin anläggas i planområdets nordvästra kant. Detta föreslås inom allmän plats PARK.

Det finns en pumpstation strax utanför områdets sydvästra hörn, som strömförsörjs av ledningar inom planområdet. Ledningarna korsar fastighetens sydvästra hörn och tillhör Landskrona energi. Det föreslås att ett u-område ska anläggas på ett sådant sätt att tillgång till ledningarna garanteras.

Landskrona energi AB behöver säkra upp yta för transformatorstation i området. Detta föreslås i planområdets nordöstra hörn, med E-område.



Nuvarande markanvändning enligt gällande detaljplan.



Markanvändning enligt planförslaget.

BESTÄMMELSER

För att underlätta förståelsen av planförslaget listas nedan en beskrivning om vad som avses med användningsbestämmelser/egenskapsbestämmelser/administrativa bestämmelser och hur de ska tolkas. För att se mer utförliga resonemang om planbestämmelser och villkor för startbesked se övriga delar av kapitlet Föresättningar och förändringar.

För standardiserade planbestämmelser hänvisas till Boverkets planbestämmelsekatalog.

J - För större delen av planområdet föreslås markanvändning J. Detta innebär industri, vilket kan betyda tillverkning, logistik, kontor, fabriksförsäljning eller liknande.

E - Ett mindre område föreslås för markanvändning teknisk anläggning. Detta innebär till exempel transformatorstation, pumpstation eller liknande.

PARK - Längs planområdets nordvästra kant föreslås ett område med allmän plats

för att inrymma dagvattendamm. Det ska också säkra upp befintliga ledningar och tillgänglighet till dessa och dammen.

födröjningsdamm₁ - I parkområdet i planområdets nordvästra del tydliggörs att dagvattenhanteringen ska hanteras genom att födröjningsdamm anläggs.

Totalhöjd - En totalhöjd om 20 meter föreslås. För ett hållbart resursutnyttjande är det viktigt att marken kan utnyttjas effektivt och att staden hushåller med ytan. Samtidigt behöver stadsbilden bevakas och till viss del skyddas mot alltför storskaliga volymer. Det bedöms att 20 meter är en lämplig höjd där detta uppnås.

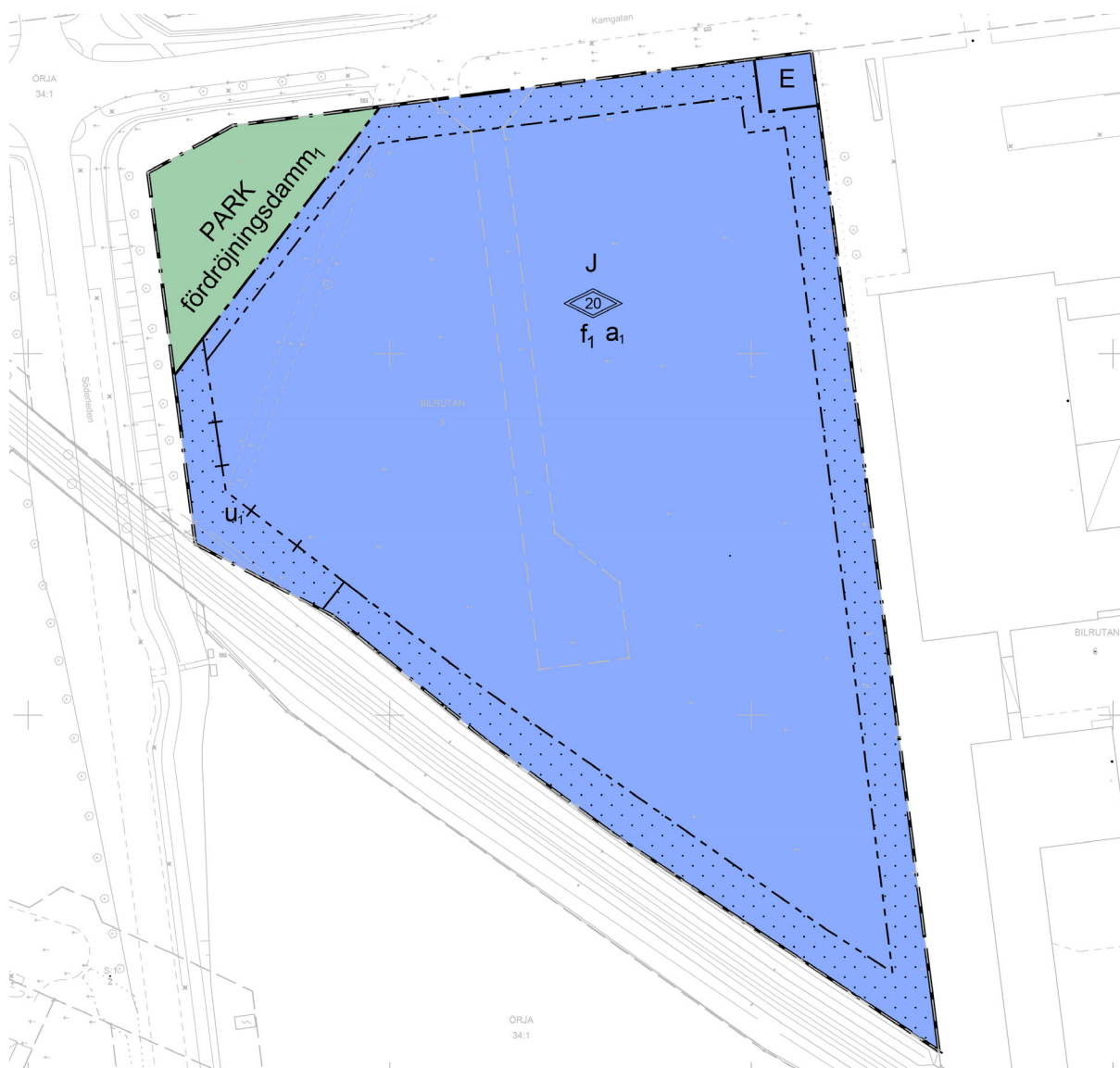
f₁ - Byggnadernas arkitektoniska utformning mot järnvägen ska ägnas extra uppmärksamhet avseende materialval, färgsättning och detaljutformning.

Detta säkerställer att extra vikt läggs på byggnadens utseende mot järnvägen. Syftet är att förbättra entrésituationen in till staden för anländande med tåg.

a₁ - Det föreslås att marklov krävs för att hårdgöra mer än 85 % av fastighetsytan. Dagvattenutredningen säkerställer att 85 % är den hårgjorda yta som kan omhändertas av planerad fördröjning. Om åtgärder som möjliggör en högre hårdgörandegrad genomförs kan detta göras, vilket då ska prövas i ett marklov. Detta kan t.ex. vara att man anlägger gröna tak, vilket skulle öka fördröjningen av dagvatten inom fastigheten.

För hela planområdet gäller även egenskapsbestämmelsen: **Fasader inom 30 meter från närmaste räls ska uppföras i obrännbart material.**

En yta med prickmark föreslås i områdets yttre kant för att säkra ett tillräckligt avstånd till både grannar och omkringliggande allmän plats. Mot spårområdet söder om planområdet, är detta område minst 20 meter till järnväg och 30 meter till Söderleden för att garantera tillräckligt säkerhetsavstånd till led för farligt gods.



Förslag på plankarta.



Planområdet i bildens centrum. Foto: Perry Nordeng

BEBYGGELSE

BEFINTLIG BEBYGGELSE

Planområdet innehåller ingen bebyggelse. Omkringliggande bebyggelse utgörs av industri- och verksamhetslokaler.

BOSTÄDER

Ett fåtal bostäder ligger cirka 160 meter sydväst om planområdet. I övrigt finns inga bostäder i närheten.

VERKSAMHETER OCH ÖVRIG BEBYGGELSE

Detaljplanen föreslår industri- och verksamhetslokaler inom planområdet.

STADSBILD

Då området i huvudsak består av mellan- eller storskalig verksamhet och industri bedöms stadsbilden inte påverkas negativt av att liknande användning möjliggörs för planområdet.

Med de betydande avstånd som finns mellan de olika byggnadsvolymerna i området bedöms inte den föreslagna totalhöjden om 20 meter utgöra någon negativ påverkan på stadsbilden.

GESTALTNING

Gestaltningen mot järnvägen styrs till viss del genom att fasader mot järnvägen ska hålla en viss standard. Den exakta utformningen styrs dock inte.

Då planen inte i övrigt styr gestaltning förväntas en ändamålsenlig utformning av byggnadsvolymer.

Stadsbyggnadsförvaltningens exploaterings- och stadsarkitektavdelningar har en pågående dialog med exploitören om byggnadsvolymers utformning för att säkerställa att god arkitektonisk kvalitet och ekologisk hållbarhet uppnås.



Planområdet, vy mot nordväst.

OFFENTLIG SERVICE

Eftersom planförslaget ej innehåller bostäder finns inget behov av närhet till förskolor, skolor eller vård.

KOMMERSIELL SERVICE

Planområdets närhet till Landskrona centrum (cirka en kilometer) innebär att kommersiell service finns väl tillgänglig.

TILLGÄNGLIGHET

Planområdet ska utformas på ett sådant sätt att det blir tillgängligt även för personer med nedsatt rörelseförmåga.

Planområdet har direkt anslutning till Söderleden och är lättillgängligt för både bil och gång/cykel.

Regionbuss 138 stannar direkt intill planområdet. Linjen trafikerar Landskrona-Löddeköpinge-Malmö.

Landskrona station ligger cirka 1,5 kilometer bort.

GRÖNSTRUKTUR

LANDSKAPSBILD

Planområdet är idag ängsmark, bevuxet i huvudsak med gräs. Liknande områden finns också i liten skala utspritt omkring fastigheten. Ett mindre grönstråk med gång-/cykelväg ligger strax sydväst om området. Denna kopplar Landskrona med Häljarp.



Märgelgravens placering.

MÄRGELGRAV

I områdets östra del, vid fastighetsgränsen ligger en gammal märgelgrav. Vissa märgelgravar innefattas av generellt biotopskydd som småvatten inom jordbruksmark. En inventering har utförts i samband med planarbetet (Ekologgruppen, 20200923).

Under inventeringen kom man fram till bedömningen att objektet inte borde ingå i biotopkategorin småvatten och våtmarker, eftersom objektet är högt beläget och troligen inte håller en öppen vattenyta eller fuktig markyta under någon del av året.



Märgelgraven, vy not söder.

Några växtarter som indikerar fuktiga förhållanden har inte noterats. Vidare är det osäkert om objektet numera kan anses omges av jordbruksmark, då marken inte längre brukas som sådan. Tidigare har objektet legat i åkermark men numera kan omkringområdet närmast betecknas som en grönyta i verksamhetsområdet.

Denna senare fråga är också relevant för om objektet istället skulle klassas som åkerholme, då även sådant naturobjekt ska omges av jordbruksmark för att biotopskydd ska gälla.

Frågan har samråtts med Länsstyrelsen i form av en dispensansökan för att ta bort märgelgraven. Länsstyrelsen bifaller Ekologgruppens bedömning att märgelgraven ej bör innefattas av det generella biotopskyddet och kan därför avlägsnas. Se Ekologgruppens inventering från 20200923 med tillhörande beslut från Länsstyrelsen (LST dnr:521-37090-2020) för mer information.

LEK OCH REKREATION

Ingen lek eller rekreation finns inom eller i närheten av området.

MARKFÖRHÅLLANDEN

TOPOGRAFI

Marken inom planområdet lutar svagt från

sydöstra hörnet åt nordväst.

GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN

I samband med detaljplanearbetet har en geoteknisk utredning genomförts. (Sweco, 2021-10-01)

Ytskiktet inom området utgörs av humushaltig sand ner till cirka 0,4 meter under markytan.

Den ytliga humusjorden underlagras huvudsakligen av friktionsjord ner till cirka 1,3 – 4,1 meter under markytan, motsvarande nivåer cirka +3 till +1,7. Friktionsjorden utgörs av sand med ställvis siltiga inslag och bedöms ha medelfast till fast lagringstäthet. Friktionsjorden underlagras av lermorän ner till undersökt djup, som mest cirka 5,0 meter under markytan, motsvarande nivå cirka -0,7. Lermoränen bedöms ha hög relativ fasthet.

Generellt råder goda möjligheter till konventionell ytlig grundläggning (platta på mark) inom området. Val av grundläggning beror på val av planerade konstruktioner och dess laster. Slutliga val av grundläggning sker först efter detaljerade, objektspecifika, undersökningar samt i samråd mellan geotekniker och konstruktör.



Markhöjder inom planområdet. Uppmätta av Landskrona stads GIS-avdelning.

Generellt ska organisk- och lös yttjord avlägsnas inför terrassering och grundläggning av planerade konstruktioner.

Sättningar och sättningsdifferenser kontrolleras av konstruktören i samband med detaljprojektering när grundläggningsnivåer, laster med mera för de planerade konstruktionerna är kända.

För mer information se PM samt MUR, Sweco 2021-10-01.

MARKRADON

Radon finns överallt – i marken, luften och vattnet. Vanligast är markradon.

Den norra halvan av Landskrona kommun har bedömts vara av typ lågriskområde och den södra halvan normalriskområde. Ven har i den södra halvan klassats som lågriskområde medan den norra delen har klassats som normalriskområde. Det finns endast ett högriskområde som utgörs av Gipsön, vilket inte är ett utbyggnadsområde.

Byggnader där människor stadigvarande vistas ska med hänsyn till radon utföras med grundläggning i enlighet med Boverkets byggregler. Åtgärder för att klara tillåten radonhalt inne i byggnader utförs vid projektering av nybyggnation. Ansvaret för att bedöma den faktiska radonrisken på varje byggplats och vidta tillräckliga skyddsåtgärder åligger den som ska bygga.

Planområdet ligger inom normalriskområde för radon. Vid normalriskmark ska byggnader utföras radonskyddade.

GATOR OCH TRAFIK

GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Planområdet kan nås med separerade gång-/cykelvägar både från Landskrona centrum och Häljarp.

Inom planområdet planeras inga nya gång-/cykelvägar.

KOLLEKTIVTRAFIK

Direkt intill planområdet stannar buss 138 mellan Landskrona-Löddeköpinge-Malmö.

Med cykel når man Landskrona station på cirka 10 minuter (1,5 km).

GATUNÄT

Örja industriområde har ett väl utbyggt gatunät utan några kända belastningsproblem.

Söderleden, som passerar direkt intill planområdet ansluter till Österleden, som i sin tur ansluter till motorväg E6.

TRAFIKALSTRING

Då detaljplanen befäster befintlig markanvändning bedöms en trafikutredning inte behöva genomföras.

Exploateringens storlek bedöms utgöra en så liten trafikstring att befintligt trafknät kan hantera den föreslagna användningen.

PARKERING OCH UTFARTER

Exploatören har skyldighet att följa Landskrona stads parkeringspolicy. Denna säkerställer att tillräckliga parkeringar görs tillgängliga för att försörja verksamheten inom den egna fastigheten.

HISTORIA OCH ARKEOLOGI HISTORIK

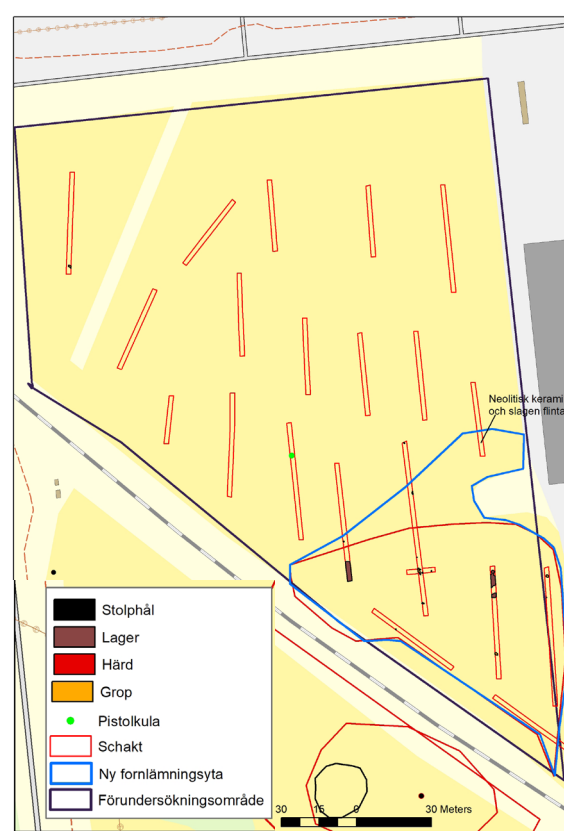
Området kring Landskrona har varit befolkat sedan forntiden och många fornlämningsrester har hittats.

Bybildningen från tidig medeltid satte sin prägel på Landskronaområdet fram till enskiftesperioden under 1800-talet.

Småbruk och hus uppstod ofta i gamla städers utmarker.

I anläggningarna och i matjorden togs ganska rikligt med flinta tillvara, däribland ett slipat avslag och en tvärpil. En viss mängd keramik gav en preliminär datering till neolitisk tid och till brons-/järnålder. En del av området har markerats som fortsatt intressant. Om detta område ska bebyggas behöver berörda delar av

Krav för bullernivåer inomhus hanteras i bygglovsprocessen.



Karta över utförd arkeologisk förundersökning.

HÄLSA OCH SÄKERHET

MARKFÖRORENINGAR

Inom området finns inga kända markföroreningar. Då marken endast har använts för jordbruk, samt att detaljplanen inte föreslår några bostäder bedöms att en miljöteknisk undersökning ej är nödvändig.

RISKER FRÅN VERKSAMHETER

Efter dialog med räddningstjänsten bedöms det att planområdet inte ligger inom några skyddsavstånd som behöver beaktas vid planering av verksamheter.

FARLIGT GODS

RISKHANTERING I

SAMHÄLLSBYGGNADSPROCESSEN

Flera länsstyrelser har i egenskap av tillsynsmyndighet framtagna riktlinjer för rekommenderade säkerhetsavstånd.

Grunder till riskpolicy och riktlinjer, som de presenteras i riktlinjerna (RIKTSAM) från Länsstyrelsen Skåne, är Göteborgs kommuns arbete avseende transportleder med farligt gods. Dessa meddelar allmänna riktlinjer för bebyggelse intill transportleder för farligt gods. I samband med planarbetet har en riskutredning utförts för att mer platsspecifikt bedöma behovet av åtgärder i förhållande till farligt gods.

RISKUTREDNING FÖR PLANFÖRSLAG

En riskutredning (Tyréns 2021-08-26) har tagits fram för att säkerställa att tillräckligt avstånd hålls från järnvägen.

Ett antal åtgärder föreslås i utredningen för att säkerställa en godtagbar risknivå.

Ett antal åtgärder som är specificerade med att de ska genomföras behöver säkerställas, till exempel genom reglering i detaljplan eller att aktuell plankarta styr var inom planområdet som bebyggelse tillåts.

Åtgärder som ska genomföras:

1. Minst 20 meter mellan järnväg (mätt från närmaste räl) och fasad ska

upprätthållas. Befintligt planförslag uppfyller detta.

2. Fasader inom 30 meter från närmaste räls ska uppföras i obrännbart material. Syftet är att begränsa eller fördröja brandspridning från en olycka vid järnvägen, gentemot byggnaden.

3. Minst 30 meter mellan Söderleden och fasad ska upprätthållas.

Det finns även andra åtgärder och lösningar som kan ge likvärdigt skydd. Av denna anledning bör åtgärdernas genomförbarhet granskas gentemot önskvärd bebyggelse, i ett tidigt skede.

Det föreslås även ett antal åtgärder som bör genomföras. Det bedöms vara olämpligt att reglera dessa åtgärder i detaljplanen eftersom de är på en detaljerad nivå. Precis som ovan så finns det också andra åtgärder som kan ge likvärdigt skydd och de mest lämpliga åtgärderna behöver prövas i projekteringen. Det rekommenderas att hänsyn tas till detta redan i ett tidigt skede.

Åtgärder som bör genomföras:

- A. Dike eller kant bör finnas mellan järnväg och fasader. Syftet med denna åtgärd är att en pöl med brandfarlig vätska inte ska kunna rinna iväg i riktning mot fasad, antändas och därefter brinna direkt i anslutning till fasad. Med en kant, dike eller annan liknande mindre höjdskillnad kommer ett visst avstånd mellan eventuell brand och fasad att finnas. Avståndet kommer inte att vara tillräckligt för större utsläpp, men en viss fördröjning av olycksförloppet (antändning av fasad) är troligt. Detta beror på hur långt ifrån spår en järnvägsvagn avviker, storleken på utsläppen, och den efterföljande branden.

Om ovanstående åtgärd inte är möjlig ger nedanstående åtgärd (B) en liknande effekt:

- B. Genomsläpplig mark (till exempel makadam eller gräsmatta) är lämpligt

för åtminstone delar av området mellan järnväg och bebyggelse. Genomsläpplig mark kan påverka hur stor en pöl med brandfarlig vätska kan bli, och därmed hur stor en eventuell efterföljande brand kan bli. Ogenomsläppliga ytor (hårdgjorda ytor) kan innebära att utsläpp lättare rör sig i riktning mot fasaden.

C. Det är lämpligt att det finns tillgång till väg ut ur byggnader på planområdet i annan riktning än enbart mot järnvägen. Åtgärden syftar till att, vid behov, möjliggöra utrymning även om en olycka har skett vid järnvägen. Den som projekterar brandskyddet behöver ta hänsyn till denna föreslagna åtgärd. För tillgång till väg ut används inte begreppet utrymningsväg, då detta i så fall innebär krav på maximala gångavstånd och dylikt.

Både A och B behöver inte eftersträvas, det är fullgott med en av dessa. Det finns även andra åtgärder och lösningar som ger likvärdigt skydd.

SAMMANFATTNING OCH REKOMMENDATIONER

Förbi aktuellt planområde är transporter av farligt gods (på järnväg) i praktiken omöjligt eftersom det råder ett förbud längre fram på sträckan. Trots detta finns det viss osäkerhet, framförallt kring framtiden, och viss hänsyn behöver tas.

Åtgärder föreslås utifrån aktuell risknivå samt utifrån osäkerheter kring framtiden.

Risken för att bebyggelsen ska påverkas av urspårande tåg (ej endast farligt gods-olyckor) bedöms vara mycket låg.

Riskbilden för området bedöms vara acceptabel under förutsättning att de åtgärder som anges som krav genomförs.

ÖVERSVÄMMNING OCH SKYFALL

En skyfallsanalys har utförts för området i samband med VA-utredningen (Sweco, 2021-02-12). Denna har utförts i programvaran Scalgo Live, vilket är ett GIS-baserat beräkningsverktyg som bygger på analys av terrängdata från nationella

höjddatabasen.

För avrinningsområdet görs antagandet att det finns ett utbyggt ledningsnät som dimensionerats för att omhänderta ett 2-årsregn med 60 minuters varaktighetenligt enligt kontrollberäkning av ledningsnätet utifrån VA kartan inom området.

Ett 2-årsregn med 60 minuters varaktighet har en intensitet på 55 l/s-ha, eller 20 mm inklusive en klimatfaktor på 1,25.

Ett 100-årsregn med 1 timmes varaktighet har en volym på 68 mm, antaget en klimatfaktor på 1,25 enligt P110.

Antagandet att nuvarande ledningsnät kan hantera ett 2-årsregn ger ett avdrag på 20 mm, vilket ger en nettoregnsvolym på 48 mm. Utbredningen av den översvämning som uppstår vid det beräknade 100-årsregnet (48 mm nettonederbörd) visas i bild nedan.

Skyfallsanalys i Scalgo visar att planområdet i den nordöstra delen är lågt beläget och klarar att blir översvämmat vid ett 100-årsregn. Det är därmed viktigt att exploateringen inte förvärrar situationen och att instängda områden förebyggs.

Dagvattensystem i nya tätbebyggda områden dimensioneras vanligtvis för att omhänderta regn med en återkomsttid på 20 år.

Detta innebär att vid kraftigare regn kommer det komma mer vatten än vad befintligt dagvattensystem kan ta emot.

Man bör därför planera för en höjdsättning för att säkra avrinningen vid dessa regn.

Höjdsättningen av planområdet ska projekteras för att säkra bebyggelsen mot översvämning. För att möjliggöra en öppen

dagvattenhantering är höjdsättningen viktig. Höjdsättningen ska göras så att dagvatten leds bort från byggnader och mot gator eller grönytor samt att inga instängda områden bildas.

Vid höjdsättningen till exempel kan gator och gröna ytor fungera som tillfälliga magasin för att få en trög avledning i systemet.

Vid ett 100-årsregn med en varaktighet på 10 min får planområdet ett dimensionerande flöde på ca 1500 l/s efter exploatering med 85% hårdgöringsgrad, räknat med rationella metoden och en klimatfaktor på 1,25. Eftersom flöden ökar i samband med exploateringen bör därmed marknivåer och ytliga vattenvägar säkras inom planområdet. Detta för att säkerställa att området avvattnas även vid skyfall

och inte riskerar att orsaka skador på byggnader eller orsaka problems nedströms planområdet.

Alla åtgärder som föreslås för hantering av dagvattnet kräver en noggrann höjdsättning. Det rekommenderas att ett mer detaljerat höjdunderlag avseende framtida vägar, mark och byggnader tas fram inför vidare projektering.

Området är inte låglänt eller kustnära och berörs därför inte av översvänningsrisker på grund av stigande havsnivåer.

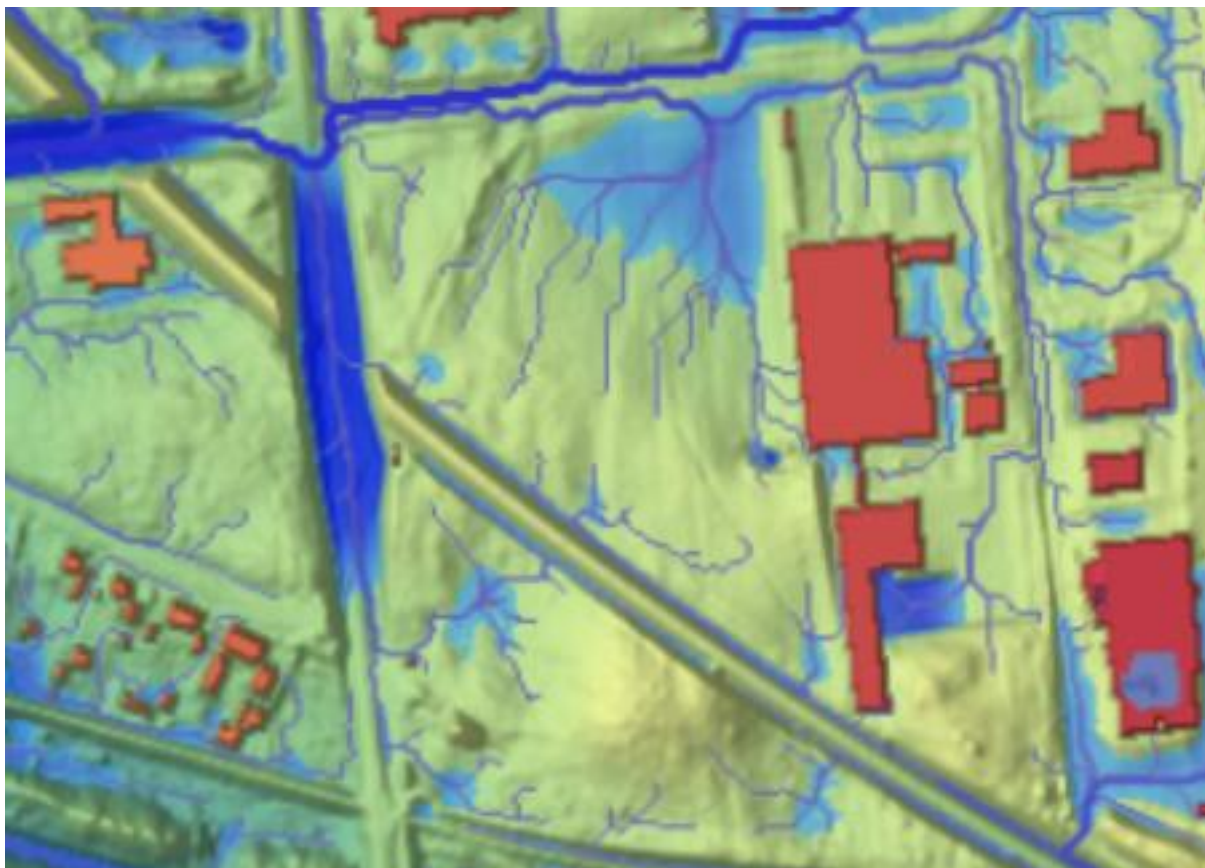
TEKNISK FÖRSÖRJNING

VÄRME

Fjärrvärme finns tillgängligt och tillhandahålls av Landskrona Energi AB.

EL OCH GAS

För att säkerställa kapaciteten för elnät föreslås att en transformatorstation



Skyfallsanalys 100-årsregn med 48 mm, inklusive avdrag från ledningsnät.

placeras i planområdets nordöstra hörn.

En dialog hålls med Landskrona energi för att planen ska uppfylla eventuella krav som ställs för att området ska ha tillgång till el och gas.

TELE OCH INTERNET

Planområdet kommer att ha tillgång till telefon och bredbandsanslutning via stadens fasta fibernät. En dialog hålls med Landskrona energi för att planen ska uppfylla eventuella krav detta ställer på utbyggnaden.

VATTEN OCH AVLOPP

Planområdet kommer att ha tillgång till vatten och avlopp via det kommunala nätet. En dialog hålls med NSVA för att planen ska uppfylla eventuella krav detta ställer på utbyggnaden.

DAGVATTEN

En dagvattenutredning har utförts i samband med planprocessen. (Sweco, 2021-02-12) Denna sammanfattas i följande stycken.

Att hantera dagvattnet från de hårdgjorda ytorna inom området med hjälp av öppna dagvattenlösningar bedöms vara mest fördelaktigt, både ur ett tekniskt och ekonomiskt perspektiv. En öppen dagvattenhantering medför en trög avledning och fördröjning som avlastar recipienten. Det har dessutom positiva effekter så som en ökad biologisk mångfald och ökade estetiska värden.

Den planerade exploateringen kommer att leda till att betydande delar av befintlig mark hårdgörs. I samband med mer detaljerad utformning av området tas även områden för t.ex. diken fram.

För att fördröja dagvatten från

ett 20-årsregn från föreslagen markanvändning visar beräkningar att det krävs en fördröjningsvolym på cirka 1100 kvadratmeter.

Flödesberäkningarna har utförts med hjälp av rationella metoden; en beräkningsmodell som är baserad på regnintensitet och andelen hårdgjorda ytor enligt Svenskt Vattens publikation P110. En klimatfaktor används för anpassning till ett troligt framtida klimat.

För beräkningarna har en klimatfaktor på 1,25 valts, vilket medför 25 % större flöden före och efter exploatering.

För dimensioneringen används en regnvaraktighet på 10 minuter både före och efter exploatering då koncentrationstiden för området understiger 10 minuter.

Beräkningarna har genomförts för 50 % och 85% hårdgörningsgrad i området.

Fördröjningsåtgärderna är dimensionerade för ett utgående flöde av 5l/s/ha, vilket ger ett totalt utflöde på 18l/s. Skillnaden i volym mellan inflöde och utflöde under den mest kritiska perioden utgör den erforderliga fördröjningsvolymen.

Intensitet, maxflöde och magasinsvolym beräknas för varaktigheter från 10 minuter till 4 dygn. Den maximala magasinsvolymen under detta tidsspänn väljs sedan som dimensionerande. Ett regn med 20-års återkomsttid används vid dimensioneringen.

Den huvudsakliga dagvattenlösningen som föreslås för fördröjning av dagvattnet är en damm. Dagvattnet föreslås ledas dit ytligt från takytor och asfalterade ytor via t.ex. rännor, diken och svackdiken.

Genomsläpplig beläggning kan anläggas

Före exploatering		
Markanvändning	Yta (ha)	Antagen avrinningskoefficient (-)
Grönytor	3,6	0,1
Efter exploatering		
Markanvändning	Yta (ha)	Antagen avrinningskoefficient (-)
Hårdgjorda ytor	3,0	0,9
Grönytor	0,6	0,1
Reducerad area (ha)	2,7	

Markanvändning före och efter exploatering. Siffror som ligger till grund för flödesberäkningar. (Sweco, 2021-10-08)

som en kompletterande lösning för att minska avrinningen från parkeringar.

Även biofilter kan anläggas som en kompletterande lösning för att uppnå ytterligare rening istället för vanliga planteringar.

I samband med att en detaljerad planering av området tas fram ges även plats för erforderliga dagvattenåtgärder och höjdsättningen förfinas.

DAGVATTENDAMM

Dagvattendammar har flera olika funktioner, de fördröjer dagvatten, minskar flödestoppar, förhindrar erosion och tillåter partiklar och upplöst material att sedimentera på dammens botten.

Dammar med permanent vattenspiegel har ett statiskt blött tillstånd och har oftast en miniminivå av vatten.

Torra dammar är ytor som omväxlande kan fyllas och tömmas.

De kan vara utformade som en torr gräsmatta, som endast översvämmas sporadiskt vid kraftiga regn, eller som en kärrartad miljö där vattennivån sällan ligger under markytan.

Det finns plats för anläggning av en



Exempel på damm med permanent vattenspiegel inom bostadsområde. Källa: Dagvattengrupp 2019 via Sweco, 2021-02-12.

fördröjningsdamm i den nordvästra delen av området.

Dagvatten från byggnader och parkeringar kan avledas i dammen som sedan kopplas till dagvattentrumman under järnvägen. Höjdsättningen av planområdet måste anpassas så att dagvattnet kan ledas till föreslagen damm.

Flöde (l/s)	20-årsregn	100-årsregn
Före exploatering	130	220
Efter exploatering	980	1670

Erforderlig fördröjningsvolym (m ³)	20-årsregn
Efter exploatering	1360

Flödesberäkningar före och efter exploatering med varaktighet på 10 min samt erforderlig fördröjningsvolym. (Sweco, 2021-10-08)

En damm placerad här ger maximalt en volym på drygt 1900 kubikmeter vid ett djup på 1,5 meter och släntlutning 1:4. Areal som behövs för dammen är cirka 1600 kvadratmeter.

Som ett förtydligande kommer inte heller utbyggnaden av dagvattenlösningen innebära att något ytterligare dagvatten kommer att släppas på Trafikverkets trumma under västkustbanan.

RENING AV DAGVATTEN

Den planerade exploateringen innebär en förändring av markanvändningen.

En ökad hårdgörningsgrad kommer att innebära en ökad föroreningsbelastning.

För att uppskatta hur exploateringen påverkar mängden föroreningar i dagvattnet har beräkningar utförts med dagvatten- och recipientmodellen StormTac Web (version 18,3,1).

Generellt är trafiken den enskilt största källan till föroreningar. För att uppskatta mängden föroreningar som kommer från utredningsområdet med befintliga förutsättningar och efter exploatering används schablonhalter för specifika typer av markanvändning.

Dessa föroreningshalter tillsammans

med avrinningskoefficienter och areor för de olika typerna av markanvändning samt den årliga nederbörden för området ger mängden föroreningar som området genererar på ett år. Värden erhållna från de använda schablonhalterna bör därför ses som en uppskattning av föroreningssituationen i området, snarare än exakta värden.

En årsnederbörd på 700mm/år har använts vilket är korrigerat med en faktor för att ta hänsyn till provtagningsfel såsom vind, avdunstning och adhesion. Scenarier som jämförs är före exploatering, efter exploatering utan dagvattenåtgärder och efter exploatering med rening i damm enligt förslaget i föregående kapitel.

Beräknade föroreningshalter jämförs med kommunens riktvärden för föroreningsinnehåll i dagvattenutsläpp. Resultaten kan ses i tabell på sidan 22.



Placering av damm inom planområdet. Ytkrav cirka 1600 kvadratmeter.

Exploateringen innebär främst en ökad belastning avseende parametrarna bly (Pb), koppar (Cu), zink (Zn), suspenderat material (SS) och bens[a]pyren (BaP).

Före reningsåtgärder överstiger ett flertal ämnen riktvärdena, vilket tyder på att någon form av reningsåtgärd är nödvändig. Föreslagen damm minskar markant föroreningshalterna efter exploatering.

Efter rening underskrider samtliga beräknade föroreningshalter riktvärdena för dagvattenutsläpp.

Det bedöms att föreslagna åtgärder för att hantera dagvatten från planområdet ger en god föroreningsreduktion som uppfyller krav för kvalitet. Om dessa åtgärder vidtas bedöms påverkan på vattenkvaliteten i recipienten på grund av den nya exploateringen vara försumbar.

BRANDVATTENFÖRSÖRJNING

Enligt Svenskt Vattens publikation P83 ska ett släckvattenflöde om 20 l/s kunna levereras till ett område av denna karaktär (industriområde med normal

brandbelastning d.v.s. brandsäkra byggnader utan större upplag av brännbart material). Brandvattenförsörjningen är den dominerande faktorn för dimensioneringen av vattenledningarna. Brandposterna placeras med en radie om 75 meter enligt önskemål från räddningstjänsten. Placering av dessa sker i samarbete med Räddningstjänsten och NSVA.

Vid en eventuell brand måste släckvatten hanteras så att det inte avrinner direkt till recipienten. Dagvattensystemet måste med andra ord kunna stängas av för att minska spridning av föroreningar från dagvatten.

Dagvattendammens utloppsanordning föreslås förses med avstängningsventil. Uppgifter om avstängningsventilen ska rapporteras till Räddningstjänsten, så att detta kan införas i det digitala insatsstödet.

Ämne	Riktvärde [µg/L]	Före exploat. [µg/L]	Före exploat. [kg/år]	Efter exploat. [µg/L]	Efter exploat. [kg/år]	Rening [%]	Efter rening [µg/L]	Efter rening [kg/år]
Fosfor (P)	200	96	0,19	130	0,42	68	24	0,08
Kväve (N)	2000	1700	3,3	2300	7,4	39	930	3,0
Bly (Pb)	8	20	0,040	28	0,090	95	1,4	0,0045
Koppar (Cu)	18	28	0,054	38	0,12	86	2,6	0,0085
Zink (Zn)	75	96	0,19	130	0,43	95	6,6	0,02
Kadmium (Kd)	0,4	0,33	0,00063	0,42	0,0013	94	0,025	0,00008
Krom (Cr)	10	10	0,020	14	0,045	90	0,96	0,005
Nickel (Ni)	15	11	0,021	14	0,045	90	1,4	0,0045
Suspenderat material (SS)	40000	97 000	190	130 000	420	95	6600	21
Bens[a]pyren (BaP)	0,03	0,041	0,000079	0,056	0,00018	95	0,0029	0,00001
Oljeindex(olja)	5000	310	2,9	240	5,2	90	24	0,052

Beräknade föroreningshalter (µg/l) och föroreningsmängder (kg/år) före och efter exploatering. Totala reningseffekter (%) för damm och jämförs mot kommunens riktvärden. Fetmarkerade värden överstiger riktvärdena. (Sweco, 2021-02-12)

KONSEKVENSER

KONSEKVENSER FÖR HÄLSA OCH SÄKERHET

TRAFIKBULLER

Utbyggnaden av planområdet ger upphov till en viss trafikallstring. Denna är dock i liten skala och bedöms fördelas i trafiknätet på ett sådant sätt att det inte ger upphov till några större bullerstörningar för boende. uppfylla krav på bullernivåer som ställs p.g.a. störningar som kan uppstå för befintlig bebyggelse. I samband med att planförslaget genomförs ska en dialog hållas med miljöförvaltningen. Då planområdet ligger i nära anslutning till Österleden och via den motorväg E6 så kommer den tunga trafiken som genereras att få tillgång till motorvägen utan att passera några bostäder.

VERKSAMHETSULLER

Det är i nuläget osäkert vilken verksamhet som kommer att etableras på platsen.

Tillkommande verksamheter behöver uppfylla krav på bullernivåer som ställs p.g.a. störningar som kan uppstå för befintlig bebyggelse. I samband med genomförande av planförslaget ska en dialog hållas med miljöförvaltningen.

AVFALL

LSR Landskrona – Svalövs Renhållnings AB sköter sophantering och återvinning i Landskrona kommun.

MARKFÖRORENINGAR

Inga kända markföroreningar finns inom planområdet. Påvisas markföroreningar inom kvartersmark är dessa anmälningspliktiga och fastighetsägaren ansvarar för att kontakta Miljöförvaltningen.

Anmälningsplikt för att vidta

avhjälpandeåtgärder enligt 28§ förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd gäller.

RISKER FRÅN VERKSAMHETER, FARLIGT GODS

Räddningstjänstens tillgänglighet till området är inom normal insatstid (under 10 minuter).

Om tillkommande verksamheter kommer att behöva transportera farligt gods eller om verksamhetens natur ställer krav på skyddsavstånd ska detta utredas i samband med bygglovsprocessen. En dialog ska då hållas med räddningstjänsten.

RIKSINTRESSEN

Planområdet ligger inom riksintresset för högexploaterad kust. Detta är inget hinder för utbyggnad av redan tätbebyggt område.

Den alstrade trafik som en kommande exploatering ger upphov till är av begränsad karaktär. Därför bedöms inte riksintresset för kommunikationer väg påverkas negativt.

Inga andra riksintressen bedöms påverkas.

MILJÖKVALITETSNORMER

LUFTKVALITET

Regelbundna mätningar av luftkvaliteten har genomförts regelbundet i Landskrona sedan slutet av 1980-talet. I skiftet mellan 1980- och 1990-talet var de uppmätta halterna av kvävedioxid, svaveldioxid och sot höga, men har sedan dess sjunkit till låga nivåer under de rådande miljökvalitetsnormerna. Sammantaget ligger alla föroreningsparametrar under miljökvalitetsnormerna och i de flesta fall även under den nedre utvärderingströskeln.

Luftkvaliteten bedöms inte påverkas negativt av planförslaget och miljökvalitetsnormerna riskerar inte att överskridas på grund av förslaget.

VATTENKVALITET

Miljökvalitetsnormer (MKN) för vattenförekomster (ytvatten och grundvatten), enligt 5 kap miljöbalken, anger lägsta godtagbara vattenkvalitet i en vattenförekomst och syftar till att tillståndet i våra vatten inte ska försämrast.

För ytvatten finns miljökvalitetsnormer för kemisk och ekologisk status, medan det för grundvatten finns miljökvalitetsnormer för kemisk och kvantitativ status. Det grundläggande miljömålet i vattendirektivet är att alla vattenförekomster ska uppnå god kemisk och kvantitativ status (grundvatten) eller ekologisk (ytvatten) status år 2021.

Grundvattenstatus/Ytvattenstatus bedöms som kvantitativt och kvalitativt god enligt (<http://www.viss.lst.se/MapPage.aspx>). Planförslagets genomförande bedöms inte medföra sådan påverkan på grundvattnet att miljökvalitetsnormerna inte kan hållas. Se dagvattenpolicy, antagen av kommunfullmäktige 2012-05-21

RECIPIENT

Dagvatten från området mynnar ut i Öresunds kustvatten (VISS EU_CD: SE555545-124332). I den senaste statusklassningen klassificerades den ekologiska statusen för recipienten som "måttlig" och den kemiska statusen som "ej god".

Miljökvalitetsnorm för Öresunds kustvatten är att god ekologisk status ska uppnås till år 2027, skälet till tidsundantaget är orimliga kostnader för tillsyn- och omprövningsprocessen på grund av otillräcklig administrativ kapacitet.

Gällande kemisk ytvattenstatus har recipienten fått undantag i form av mindre stränga krav för bromerade difenyletrar (PBDE) och kvicksilver (Hg), då det bedöms vara tekniskt omöjligt att sänka halterna av dessa ämnen till de nivåer som motsvarar god kemisk ytvattenstatus. De nuvarande halterna av PBDE och

kvicksilver (december 2015) får dock inte öka.

Enligt dagvattenutredningen som är utförd i samband med planarbetet bedöms det att föreslagna åtgärder för att hantera dagvatten från planområdet ger en god föroreningsreduktion som uppfyller krav för kvalitet.

Om dessa åtgärder vidtas bedöms påverkan på vattenkvaliteten i recipienten på grund av den nya exploateringen vara försumbar. (Sweco, 2021-02-12)

EKOLOGISKA KONSEKVENSER

EKOSYSTEMTJÄNSER (EST)

Ekosystemtjänster är ett socialekologiskt begrepp som betyder att det handlar om människan och naturen i samspel - vi betraktar människan som en del av naturen som både skapar och nyttjar ekosystemens tjänster.

BIOLOGISK MÅNGFALD

Då utbyggnaden kommer att ske på ängsmark sker en viss försämring av den biologiska mångfalden på platsen.

Den befintliga mörkelgraven är i dåligt skick och har inte bedömts utgöra en skyddsvärd biotop. Eftersom en dagvattendamm anläggs, som ska ha permanent vattenspegel tillförs en ny typ av biotop i området.

HUSHÅLLNING MED NATURRESURSER

Planförslaget möjliggör en förtätning av verksamhetsområdet, vilket i förlängningen innebär att man i lägre grad behöver bygga ut stadens utbredning.

SOCIALA KONSEKVENSER

KULTURMILJÖ OCH STADSBILD

Den värdefulla kulturmiljö i form av lämningen söder om järnvägen påverkas ej

av planförslaget.

Eftersom utbyggnaden sker i ett redan utbyggt verksamhetsområde bedöms stadsbilden ej påverkas negativt. En uppstramning av stadsrummet och komplettering av lucktomter kan tvärtom verka välgörande för stadsbilden.

BEFOLKNING

Utbyggnaden skapar fler arbetsplatser inom kommunen, vilket bidrar till att lyfta stadens allmänna socioekonomiska nivå.

BARNPERSPEKTIV

Fler arbetsplatser gynnar hela staden och dess befolkning, inklusive barn. Inga nya bostäder planeras, alltså genereras inget behov för utbyggd barnomsorg.

TILLGÄNGLIGHET OCH TRYGGHET

Planområdet är lättillgängligt för alla medborgare.

Tryggheten i området bedöms inte påverkas på något betydande sätt. Om den etablerade verksamheten är aktiv dygnet runt kan viss ökning av tryggheten i området skapas, pga den aktivitet som kommer att råda kring verksamheten.

EKONOMISKA KONSEKVENSER

Tillgänglighet och angöring är i huvudsak säkerställt med redan befintlig infrastruktur.

Dagvattenhantering kommer att anläggas på allmän plats. För kostnaden av anläggning och drift ansvarar VA-huvudmannen.

Planförslaget skapar behov av fastighetsregleringar, (se fastighetsrättsliga frågor,). Dessa bekostas av

PLANENS GENOMFÖRANDE

fastighetsägaren.

Genomförandefrågorna redovisar de administrativa, organisatoriska, fastighetsrättsliga och ekonomiska åtgärder som krävs för ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

PLANFÖRFARANDE

Detaljplanen handläggs med standard planförfarande och är upprättad enligt plan- och bygglagen (PBL SFS 2010:900) i dess lydelse efter 1 januari 2015.

GENOMFÖRANDETID

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

TIDPLAN

Detaljplanen förväntas kunna antas av Stadsbyggnadsnämnden under första halvåret 2022.

HUVUDMANNASKAP OCH ANSVARSFÖRDELNING

Planförslaget innehåller kvartersmark och allmän plats. Kommunen föreslås bli huvudman för allmän plats.

AVTAL

Ett exploateringsavtal tecknas mellan kommunen och fastighetsägaren. I exploateringsavtalet ska även regleras hur det säkerställs att tillkommande byggnation ska grundläggas så att tillräckligt skyddsavstånd hålls till befintliga ledningar inom planområdet.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

FASTIGHETSBILDNING

Planområdet omfattar hela Bilrutan 5 samt del av Örja 34:1. Området är idag planlagt för industri med en återvändsgata (Pedalgatan), enligt plan 1282-P97/160.

I planförslaget är fortfarande den mesta marken utlagd som kvartersmark för industri. Ett mindre område för tekniska anläggningar finns också inom kvartersmark. I planområdets nordvästra hörn föreslås en allmän plats för naturområde.

Efter planläggningen omfattas berörd del av Örja 34:1 av kvartersmark, istället för gata. Denna del av fastigheten (se figur b på kartskiss nedan) överförs lämpligen till Bilrutan 5.

Den del av Bilrutan 5 som planläggs som naturmark (se figur a på kartskiss nedan) överförs lämpligen till en kommunalägd fastighet, t.ex. Örja 34:1. Den största delen av Bilrutan 5 är fortfarande utlagd för kvartersmark - industri.

Överföring av mark ska i första hand ske genom frivilliga överenskommelser om fastighetsreglering mellan berörda fastighetsägare. I överenskommelsen regleras även ersättningsfrågan. Ansökan om fastighetsbildning görs till Lantmäterimyndigheten i Landskrona och initieras och bekostas av berörda fastighetsägare.

Det finns en möjlighet för Landskrona Stad att lösa in allmän platsmark tvångsvis, samt en skyldighet att lösa in allmän plats om fastighetsägaren begär det. En angränsande fastighetsägare har möjlighet att lösa in kvartersmark tvångsvis, under vissa förutsättningar.

SERVITUT OCH LEDNINGSRÄTT

Ett mindre område av Bilrutan 5 (se figur c på kartskiss nedan) är utlagd för kvartersmark - tekniska områden. Inom detta område kan rättighet upplåtas med ledningsrätt alternativt kan en egen fastighet bildas genom avstyckning.

Ledningsförrättning ska i första hand

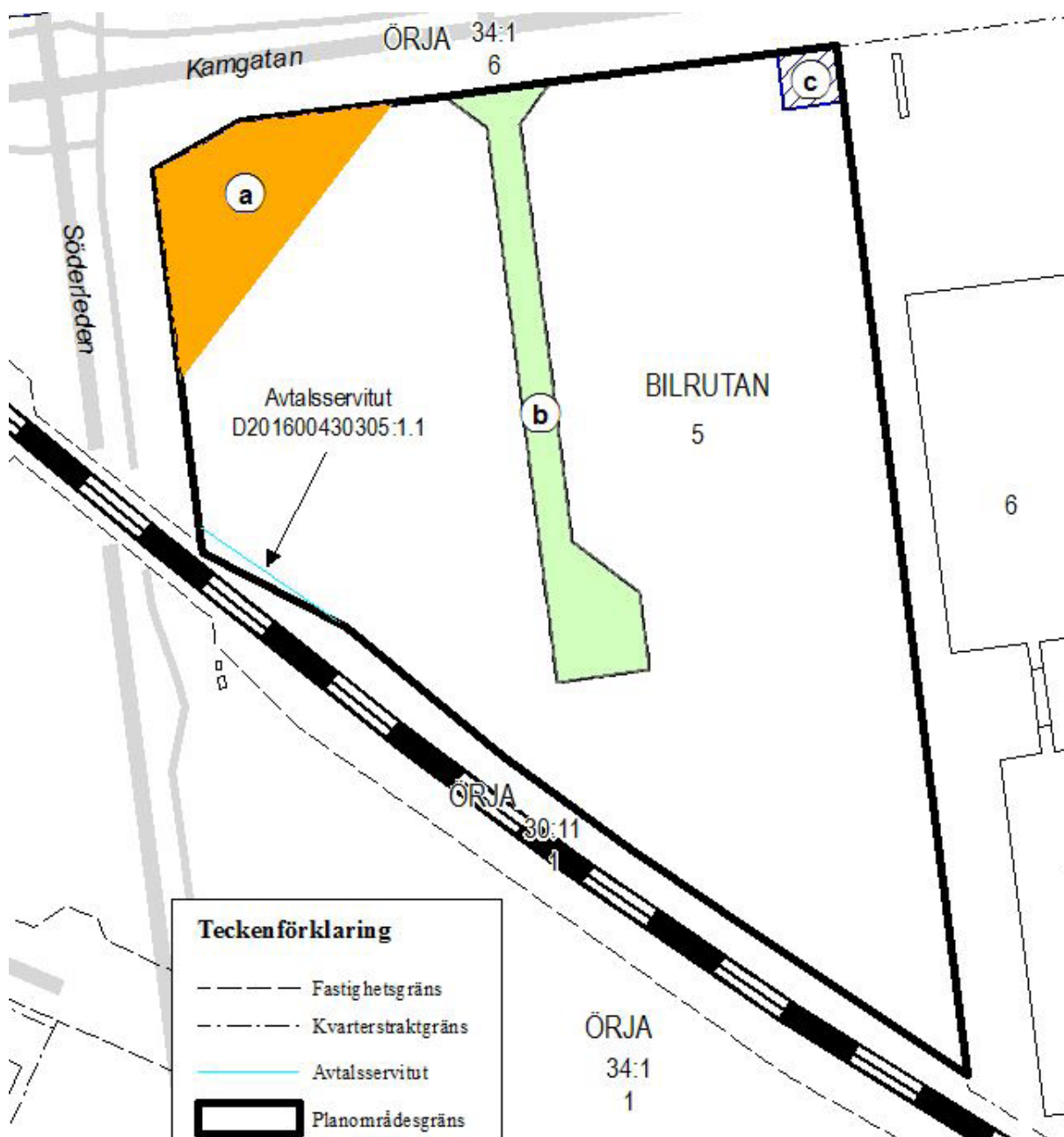
ske genom frivillig överenskommelse mellan ledningshavare och belastad fastighetsägare för upplåtelse av ledningsrätt. I överenskommelsen regleras även ersättningsfrågan. Det finns en möjlighet för ledningshavaren att tvångsvis säkra de tekniska anläggningarna med ledningsrätt enligt ledningsrättslagen.

Ansökan om ledningsrätt kan ske av ledningshavaren alternativt av belastad fastighetsägare. En lantmäteriförrättning

medför kostnader för fastighetsägaren och/eller ledningshavaren.

I planområdets sydvästra del reserveras mark för underjordiska ledningar. Även här kan ledningsrätt upplåtas alternativt kan avtalsservitut tecknas. Befintlig kraftledning finns inom u-området.

I västra delen av planområdet belastas Bilrutan 5 av ett avtalsservitut (område), akt D201600430305:1.1, till förmån för den statliga järnvägsfastigheten Örja 30:11.



Örja 34:1 är belastad av ett avtalsservitut (kraftledning), akt 12-IM6-70/5395.1, till förmån för E.Ons fastigheter Olofström Hallandsboda 1:82 och Olofström Härnäs 1:94. Läget på detta servitut är oklart. Om nämnda servitut berörs vid en fastighetsbildning, kan det beslutas att fortsätta att gälla i överfört område.

FASTIGHETS-

KONSEKVENSBESKRIVNING

För att genomföra detaljplaner i syfte att skapa fastigheter vars användning överensstämmer med detaljplanerna krävs oftast fastighetsbildning. I kartan och tabellen nedan redovisas detaljplanens konsekvenser som i dagsläget kan bedömas för planområdet vad avser markens indelning i fastigheter och fastighetsrättsliga aspekter. Beskrivningen är gjord i enlighet med förslag till detaljplan och innebär inget ställningstagande från Lantmäterimyndighetens sida.

Den nya detaljplanen får följande konsekvenser:

Angivna arealer är preliminära och fastställs först vid lagakraftvunnen lantmäteriförrättning.

Bilrutan 5

a Fastigheten planläggs inom område a (ca 2076 kvm) till allmän platsmark - naturområde. Område a överförs till kommunalägd fastighet, lämpligen till Örja 34:1.

c Inom område c (240 kvm) planläggs Bilrutan 5 för kvartersmark – tekniska anläggningar. Ledningsrätt kan upplåtas, alternativt att området kan avstyckas till en egen fastighet.

Resterande del av fastigheten (ca 3,4 ha) planläggs för kvartersmark – industri. Ingen åtgärd krävs.

Örja 34:1

b Den del av Örja 34:1 som ligger inom planområdet planläggs till kvartersmark - industri. Område b (2004 kvm) överförs till Bilrutan 5.

EKONOMISKA FRÅGOR

ANSVARSFÖRDELNING

Staden ansvarar, som huvudman, för drift och iordningsställande av allmän platsmark inom planområdet.

Exploatören ansvarar för kostnader inom kvartersmark. Dessa är t.ex. byggnation, anläggningsavgifter, bygglovsavgift mm.

VA, dagvatten och bygglovsavgifter debiteras i enlighet med, av Staden, antagna taxor.

För att genomföra detaljplanen och skapa fastigheter vars användning överensstämmer med detaljplanen krävs fastighetsbildning. Detta bekostas av exploatören.

PLANEKONOMI

Framtagandet av detaljplanen bekostas av beställaren vilket regleras i ett planavtal. Planavgift kommer därför inte att tas ut i bygglovsskedet.

MEDVERKANDE

Planhandlingarna har upprättats av planarkitekter Fredrik Karlsson och Jonathan Nygaard Planvdelningen. Övriga som varit delaktiga i planarbetet är Lisa Lindekranz, planchef.

Lantmäterimyndigheten i Landskrona har varit rådgivande vid framtagandet av kapitlet Fastighetsrättsliga frågor.

Grundkartan har upprättats av MBK och GIS-avdelningen. Genomförandebeskrivningen har framtagits i samråd med mark- och exploateringsavdelningen.

Planavdelningen

Landskrona den 4 april 2022

.....
Fredrik Karlsson
Planarkitekt

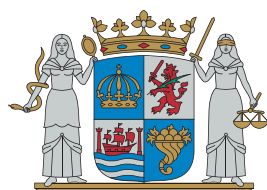
.....
Lisa Lindekranz
Planchef

.....
Jonathan Nygaard
Planarkitekt

INFORMATION OM BEHANDLING AV PERSONUPPGIFTER (GDPR)

Som information vill vi upplysa om att personuppgifter som inkommer i ärendet behandlas endast i detta specifika planärende samt vid utlämnande av handlingar enligt offentlighetsprincipen. Den rättsliga grunden för behandlingen är myndighetsutövning enligt PBL. Källor: Till fastighetsförteckning är; fastighetsinformationsregistret (FIR), statens personadressregister (SPAR). Stadsbyggnadsnämnden är personuppgiftsansvarig. Om du vill ha ytterligare information om hur dina personuppgifter används eller om du vill att dessa skall ändras är vi tacksamma för skriftligt besked om detta till Stadsbyggnadsnämnden, 261 80 Landskrona

Upprättad av
Planavdelningen
2022-04-04



LANDSKRONA STAD

