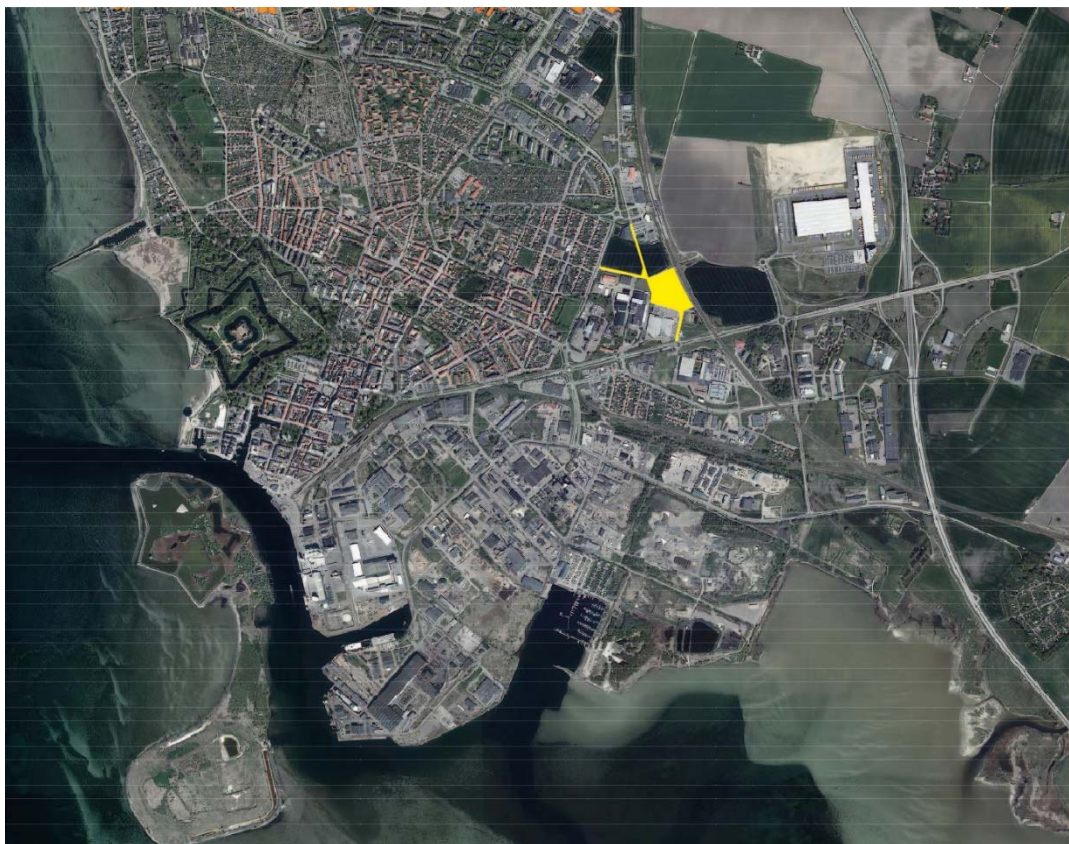


PLAN- OCH GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Detaljplan för del av ÖRJA 34:7, m.fl., Weibullsholms handelsområde, Landskrona stad



Upprättad 2018-05-02

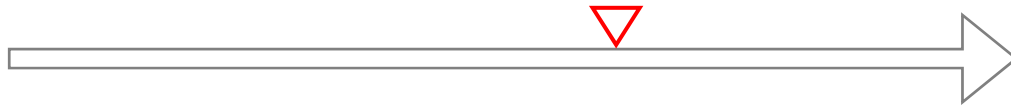
Antagen KF 2018-06-20 § 98

Godkänd SBN 2018-06-05 § 6

Laga kraft 2018-07-23

PLANFÖRFARANDE OCH PLANPROCESS

Denna detaljplan handläggs med utökat planförfarande. Det innebär att förslaget kommer att sändas både för samråd och granskning innan antagande kan ske i kommunfullmäktige.



PLANSAMRÅD GRANSKNING ANTAGANDE LAGA KRAFT GENOMFÖRANDE

Denna handling har status **laga kraft**.

HANDLINGAR

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Plankarta med planbestämmelser, upprättad 2018-05-02
- Illustrationsplan, upprättad 2018-05-02
- Plan- och genomförandebeskrivning (denna handling), upprättad 2018-05-02
- Samrådsredogörelse, upprättad 2017-11-10
- Granskningsutlåtande, upprättat 2018-05-02
- Fastighetsförteckning, upprättad 2018-04-24

Följande utredningar har varit underlag till detaljplanen:

- ”Riskutredning för Weibullsholm”, 2016-01-25, (ÅF-infrastructure AB, Brand & Risk).
- ”Utlåtande avseende olycksrisk för Dp Örja 34:7 m fl, Landskrona”, 2014-01-29, (Tyréns).
- Dagvattenutredning- Örja 34:7, Weibullsholm, Landskrona, 2018-02-16 (Structor).
- Trafikstruktur och funktion – Västra Weibullsholm, 2017-02-28 (Ramböll)
- Fördjupningar kring trafikflöden och trafikbuller, 2017-10-20 (Ramböll)
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning, 2017-11-17 (Sweco)
- Markteknisk undersökningsrapport, 2017-12-12 (Sigma Civil)
- PM Miljöteknisk markundersökning, 2017-12-11 (Sigma Civil)
- Yttrande med anledning av fråga om föroreningar inom Garvämet 2, 2018-04-23, (Miljöförvaltningen Landskrona)

DETALJPLANENS SYFTE

Detaljplanens syfte är att pröva lämpligheten för sällanköpshandel och kontor i det sedan tidigare etablerade handelsområdet Weibullsholm samt att möjliggöra trafik mellan Österleden, Stationsområdet och Ringvägen.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Planområdet

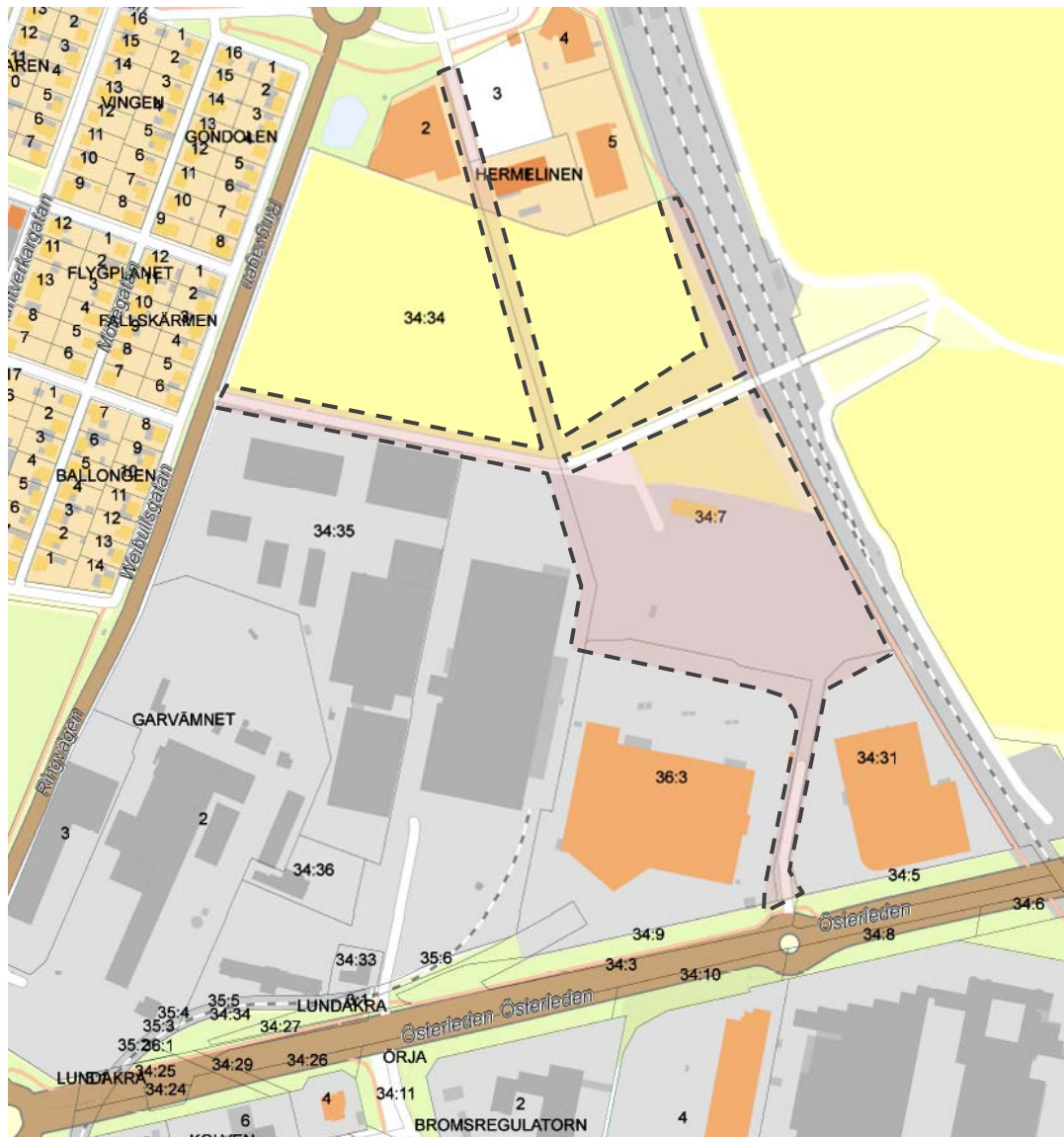
Planområdet är beläget i östra delen av Landskrona tätort mellan infartsvägen Österleden och Landskrona station. Planförslaget omfattar främst del av fastigheten Örja 34:7, men även del av Örja 36:3, del av Örja 34:34, del av Örja 34:31, del av Hermelinen 1, 2 och 3 (se figur 3). Huvuddelen av planområdet begränsas av befintliga handelsetableringar (Örja 36:3 & Örja 34:31) i söder, Västkustbanan i öster och fastigheten Örja 34:34 (Fröfabriken) i väster. Utöver detta område ingår ytor för gator mot Österleden, Ringvägen och Landskrona station. Planområdet är totalt cirka 4,5 ha stort med svag nivåskillnad.



Figur 1. "Västra Weibullsholm". Ortofoto 2016. Streckad linje visar planområdet och heldragen linje visar område som ingår i Utvecklingsprogram för Västra Weibullsholm.

Markägoförhållanden

- Fastigheten Örja 34:7 ägs av Coop Fastigheter AB genom Fröfabrikens fastighetsförädlings AB.
- Fastigheten Örja 34:31 ägs av Biltema genom BUFFIN REAL ESTATE SWEDEN AB.
- Fastigheten Örja 34:34 ägs av Serneke genom Landskrona Fröfabriksutvecklings AB.
- Fastigheten Örja 36:3 ägs av Trophi Centrumfastigheter 2 AB genom Trophi Weibullsholm AB.
- Fastigheten Hermelinen 1 ägs av Landskrona kommun.
- Fastigheten Hermelinen 2 ägs av Anders Ekbladh Holding AB genom FÄRGKUBEN I LANDSKRONA AB.
- Fastigheten Hermelinen 3 ägs av Landskrona kommun.



Figur 2. Fastigheter med beteckningar samt planområdet markerat med streckad linje.

Pågående markanvändning

Planområdet utgörs till största del av gräs-, asfalt- och avrivna grusytor. Ytan mellan det huvudsakliga planområdet och Landskrona station utgörs av åkermark. Den väg på Örja 34:34 som kopplar mot Ringvägen är idag en grusväg i mycket dåligt skick.

Hela planområdet har ingått i den fröförädlingsverksamhet som W. Weibull AB bedrev i Landskrona mellan 1870 och 2008.



Figur 3. Panoramabild över planområdet från söder. Befintliga handelsbyggnaden till vänster och Västkustbanan till höger. Bild maj 2016.

Riksintressen och förordningar

Riksintresse för kustzon

Planområdet, liksom för hela Landskrona stad, berörs av riksintresse för kustzon enligt 4 kap 1,4 §§ MB. Detta innefattar ett mellan 3-5 km brett område längs Skånes kust, inom vilket prövning enligt Miljöbalken 4 kap 1 och 4 § skall ske. Riksintresset är bl.a. till för att säkra allmänhetens tillgång och tillgänglighet till strandområdena. I samband med utveckling av bebyggelse inom en etablerad tätort såsom Landskrona finns det möjlighet att anpassa en bebyggelseförtätning utan att urholka de villkor riksintresset ställer.

Riksintresse för kommunikationer

Enligt Trafikverket beslut 2011-11-23 utgör Västkustbanan riksintresse för kommunikationer. Banan är av internationell betydelse, TEN – T. Banan sträcker sig från Göteborg till Lund och är en mycket viktig bana för person- och godstågstrafiken. Banan ingår även i det utpekade strategiska godsnätet. Alla stationer utmed banor av riksintresse ingår också i riksintresset.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

I gällande översiktsplan, *Översiktsplan Landskrona stad 2013-2030* (laga kraft 2016-04-04) gränsar planområdet till utpekad befintlig handel och ingår i ett större utredningsområde för handel. Vidare berörs området i ställningstagande för handel (se nedan).

Handelsindex

Index ger en bild över hur omsättningen i förhållande till försäljningsunderlaget ser ut i kommunen och hur det fördelar sig mellan kommuner och ger en bild över hur konkurrensen ser ut. Index 100 kan tolkas som att köpkraften stannar i kommunen (även om det alltid sker ett visst in- och utflöde). 2011 var försäljningsindex för sällanköpsvaror i kommunen blygsamma 47.

Ställningstagande handel

Bakgrunden till ställningstagande om handel är att framgent kunna göra väl avvägda ställningstaganden när det gäller önskemål och förfrågningar rörande nyetablering av handel i Landskrona stad. Landskrona stads generella handelsförutsättningar består av centrumhandel i de centrala delarna av tätorten där ett flertal större och mindre butiker är lokaliserade. Den består också av några halvexterna "internhandelsområden" inom centralortens gränser, varav Weibullsholm är ett. Genom en satsning på sällanköpshandel på Weibullsholm förväntas färre kommuninvånare göra sina inköp i andra kommuner, vilket tros gynna centrumhandeln i Landskrona och minska den totala trafikbelastningen.

Mål och strategier

Följande mål och strategier ska vara vägledande för bedömningar i handelsfrågan.

Utveckla och värna en livskraftig stadskärna

- Stärk Landskrona centrums mångfald i utbud av handel, kultur och nöjen. Området bör stå för det emotionella dvs trevliga mötesplatser, caféer, pittoresk miljö, kvalitetsutbud, mode etc.
- Stötta utvecklingsprojekt i samarbete mellan kommun, centrumledning, handelsnäring och fastighetsägare.
- Verka för förbättrad service och öppettider generellt.
- Fortsätt utveckla en funktionell och vacker stadsmiljö samt bevara kulturhistoriskt värdefulla miljöer.
- Förbättra möjligheterna till kollektivtrafik.
- På befintliga handelsplatser såsom Stationsområdet och Weibullsholm ska endast kompletterande verksamheter till stadskärnans utbud etableras. Handelsutbudet i dessa områden bör stå för det rationella dvs det storskaliga, volymhandel – såväl inom dagligvaror och sällanköpsvaror.
- Inga gallerialösningar tillåts i lägen utanför stadskärnan.

Verka för att sametablera handel och bostäder

- Handelsetableringar kan fungera som en katalysator för en generell stadsutveckling.

Öka sällanköpshandeln i kommunen

- En varierad och lättillgänglig sällanköpsvaruhandel är bra för besöksnäring, sysselsättning och stadens attraktivitet. Viktigt att ha kända varumärken representerade.

Ge förutsättningar för konkurrens

- Håll en god beredskap för ny handel. Konkurrensen gynnas av att det finns ett bra utbud av etableringslägen som följer handelspolicyn.

- Uppmuntra och stötta nya aktörer och etablering av kedjeföretag, i både dagligvaruhandeln och sällanköpshandeln.

Livsmedel där folk bor

- Stötta stadsdelscentra, stationsorter och större tätorter så att servicen där kan bevaras och utvecklas.
- Placera nya livsmedelsbutiker i lägen med närhet till bostäder och kollektivtrafik. I första hand bör de lokaliseras till stadsdelar med svag service.

God tillgänglighet och låg miljöbelastning

- Handel ska vara tillgänglig och kunna nå enkelt och säkert. Det ska vara möjligt att i framtiden nå handelsetableringar inte bara med bil utan också med kollektivtrafik.
- Nya etableringar ska lokaliseras så att effekterna på miljön minskas.

Inga nya externa köpcentra

- Handel ska inte etableras utanför stadsranden, vilket i dagsläget uppfattas vara Västkustbanan, och/eller där det saknas naturlig koppling till stadsbebyggelse och kollektivtrafik.

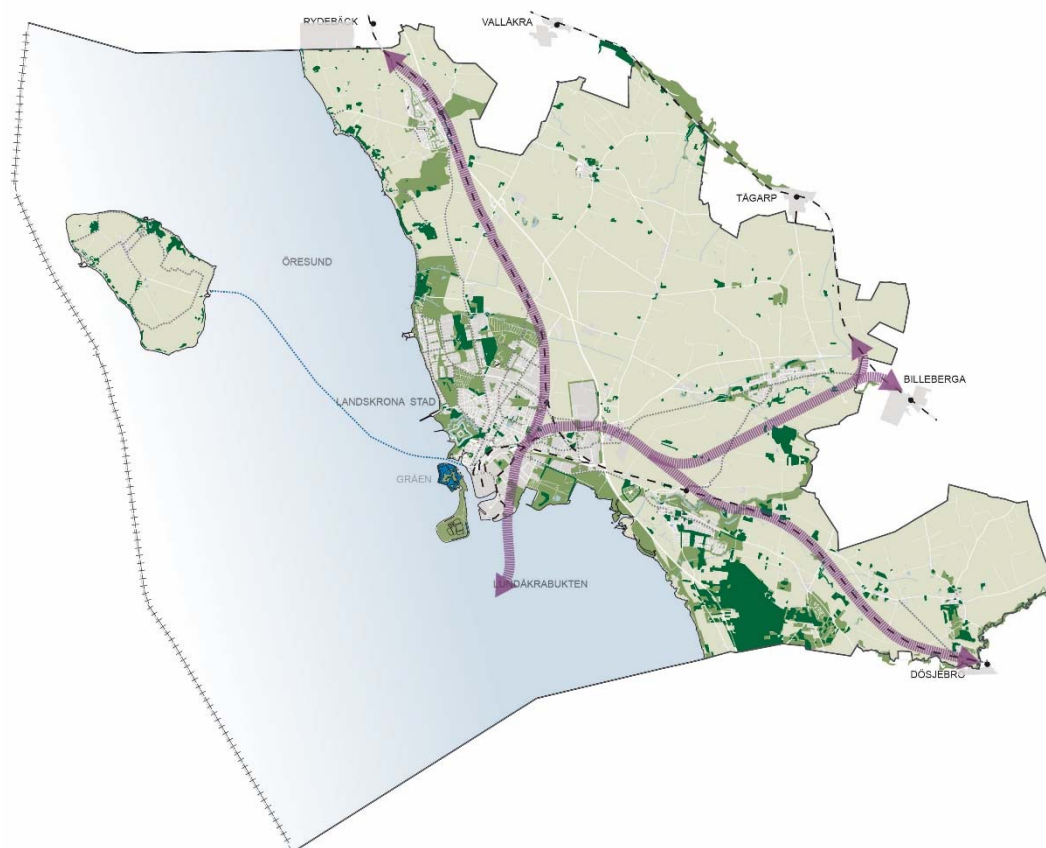


Figur 5. Befintliga handelsområden (inringat) samt utredningsområde (skrafferat).

Europaspåret

Europaspåret är en utredning genomförd av Landskrona stad om en fast järnvägsförbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn.

I gällande översiktsplan finns utpekade utredningsområde för ny stambana samt Europaspåret som påverkar planområdet.



Figur 6. Sträckning av Europaspåret i översiktsplanen 2016.

Enligt utredning som skett efter antagandeförslaget för översiktsplanen föreslås sträckningen mot öster passera norr om logistikanläggningen DSV med ett stationsläge i anslutning till den befintliga järnvägsstationen. (se figur 7)



Figur 7. Aktuellt förslag för Europaspåret

Fördjupad översiktsplan

I *Fördjupad översiktsplan för Landskrona tätort* antagen 2014-06-18 är hela området (#19 på plankartan, figur 8) mellan Österleden, Ringvägen, Stationen och Väst kustbanan utpekade som utredningsområde med hänsyn till dess strategiska läge vid stadens södra infart och närhet till stationen: "Befintligt verksamhetsområde och handelsområde. Framtida markanvändning med hänsyn till områdets strategiska läge och samtidig hänsyn till pågående verksamhet behöver utredas."

"Befintligt handelsområde skulle kunna utvecklas med sällanköpshandel och knytas ihop med den handel som finns vid Stationen".

Utpekade som prioriterat delområde. "Området är stort och har ett strategiskt läge vid stadens entré från öster. Befintligt handelsområde skulle kunna utvecklas med storskalig sällanköpshandel och knytas ihop med den handel som idag finns vid Stationen". "En ny eller kompletterande dragning av Ringvägen kan övervägas".

På markanvändningskartan finns ett grönt stråk som sträcker sig runt staden från Borstahusen till Lundåkrabukten. Stråket passerar genom Weibullsholmsområdet. Österleden är utpekad som förtätningsstråk. En tidigare dragning av Europaspåret löper genom området.

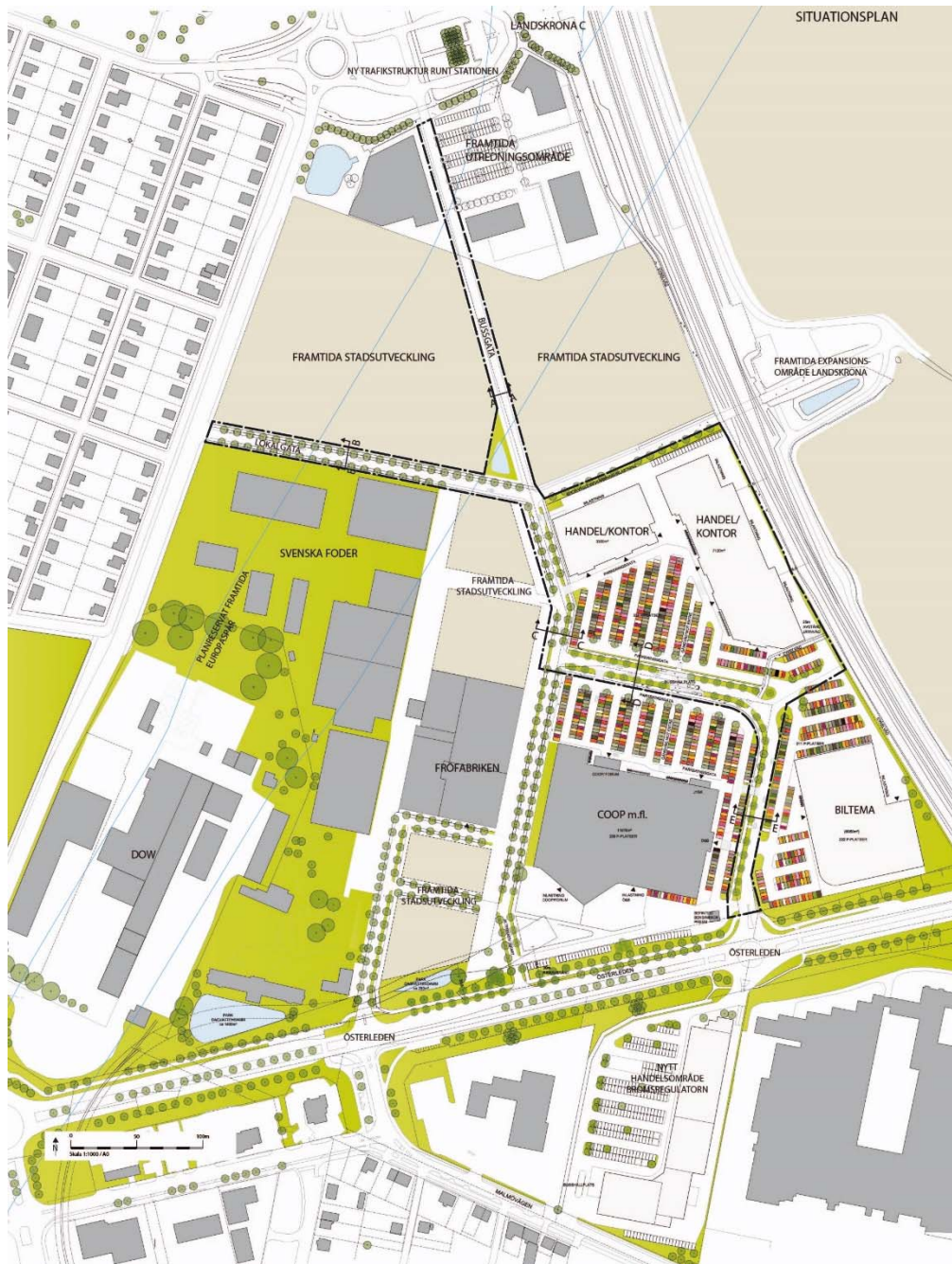


Figur 8. Markanvändningskarta FÖP Landskrona tätort (antagen 2014-06-18). Planområdet ligger inom område 19.

Utvecklingsprogram

Under 2016 har Stadsbyggnadsförvaltningen tillsammans med Tengbom arkitekter och markägarna i området (se figur 1 & 3) tagit fram ett utvecklingsprogram för en ny stadsdel i Landskrona: Västra Weibullsholm. Arbetet har bedrivits för att skapa en gemensam bild av områdets framtid, lösa övergripande frågeställningar och att skapa ett dokument som kan ligga till grund för vidare detaljplanläggning.

Utvecklingsprogrammet ger en övergripande bild av en potentiell utveckling av området och lägger grunden för utvecklingen av infrastrukturen. Inom ramen för detta arbete har övergripande trafik- och dagvattenutredningar gjorts.



Figur 9. Illustrationsplan från utvecklingsprogrammet.

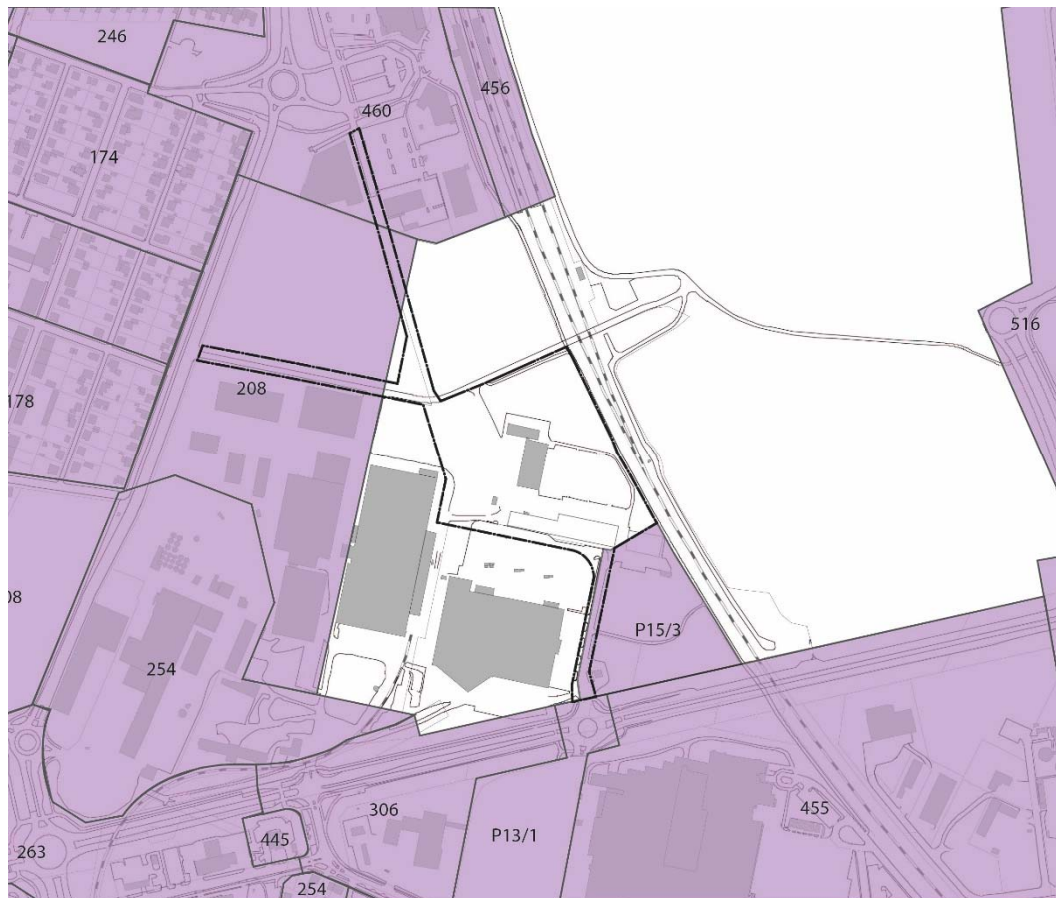
Huvudstrukturen i utvecklingsprogrammet är en central gata samt en ”torgyta” som inramas av byggnader vilket skapar ett tydligt och sammanhållet handelsområde. Infrastrukturen möjliggör en vidare utveckling i området samt att handelsområdet kopplas till stationsområdet samt Ringvägen.

Detaljplaner

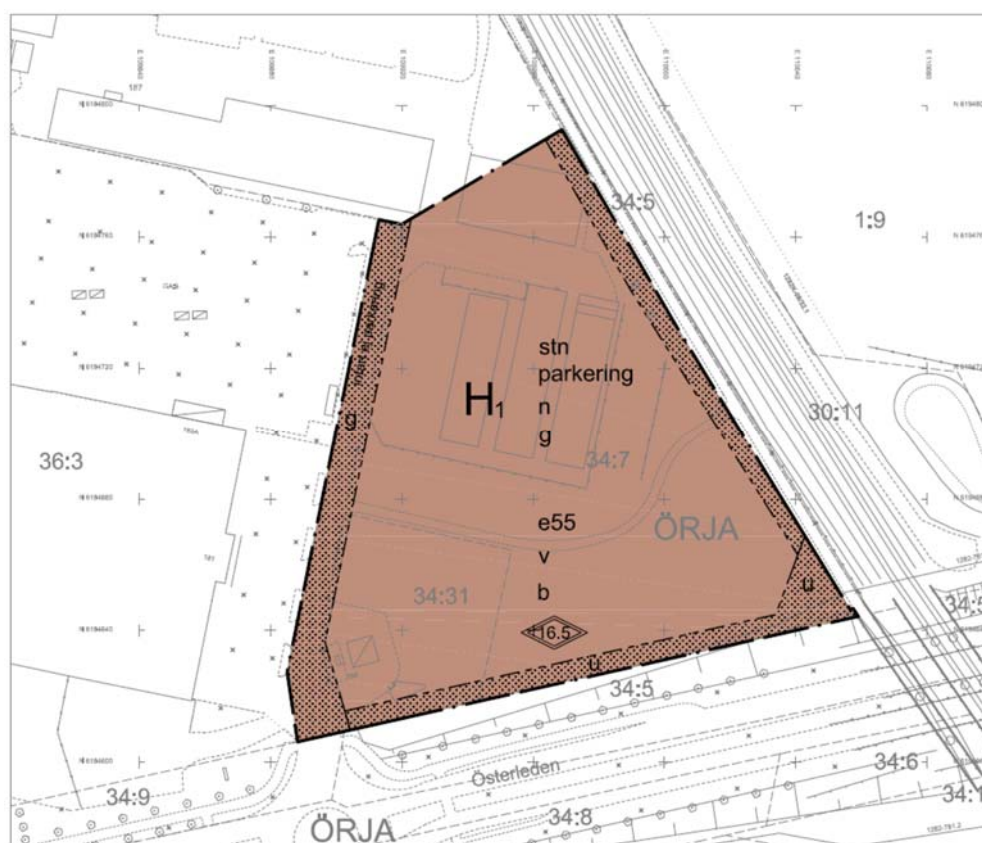
Planområdet är till största delen ej tidigare planlagt, men berör (se figur 10):

- Gatan som ansluter mot Österleden är angiven som kvartersmark som skall vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning – infart, i detaljplan P15/3, *Örja 34:7 m.fl, Biltema* (laga kraft 2014-11-07). Se figur 11.
- Gatusträckningen mot stationsområdet och mot Ringvägen berör markområde som är reglerat till Fröodlingsändamål i stadsplan 208 från 1956. Se figur 13.
- I stationsområdet berörs mark för centrumändamål samt prickmark i detaljplan 460, *Östervång (Nya järnvägsstationen)* (laga kraft 1998-06-02). Detaljplanen reglerar markanvändningen för stationsområdet. Se figur 12.

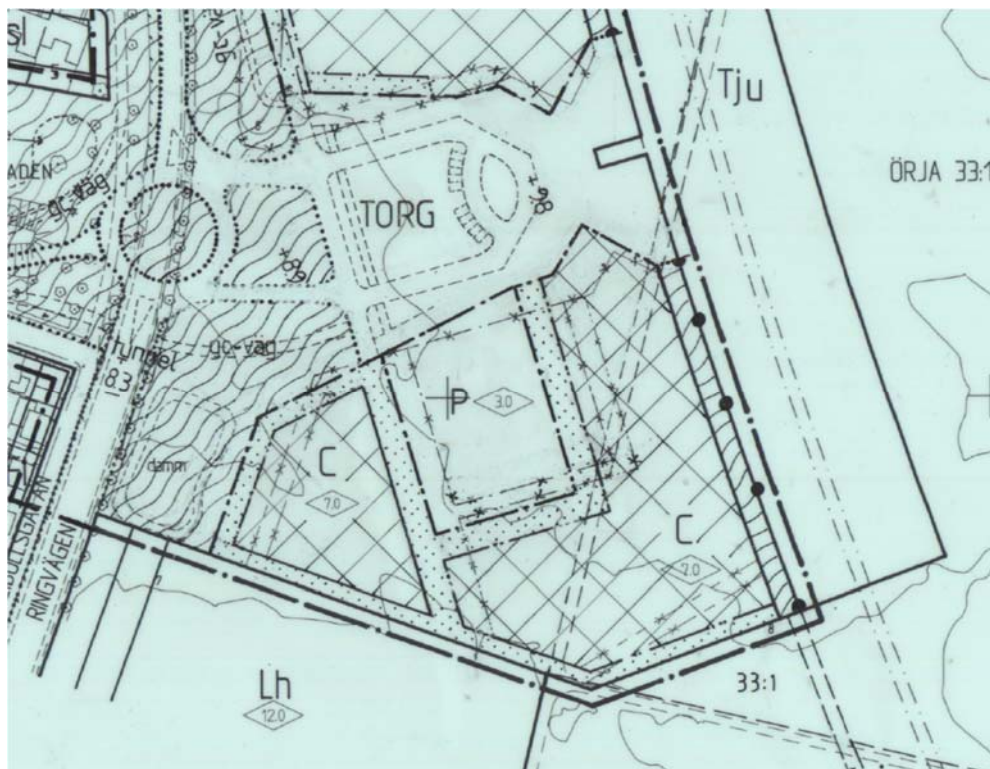
Söder om planområdet och Österleden finns detaljplan P13/1, Bromsregulatorn 4 (laga kraft 130102) vars syfte var att pröva lämpligheten av bebyggelse för sällanköpshandel. Byggnation pågår.



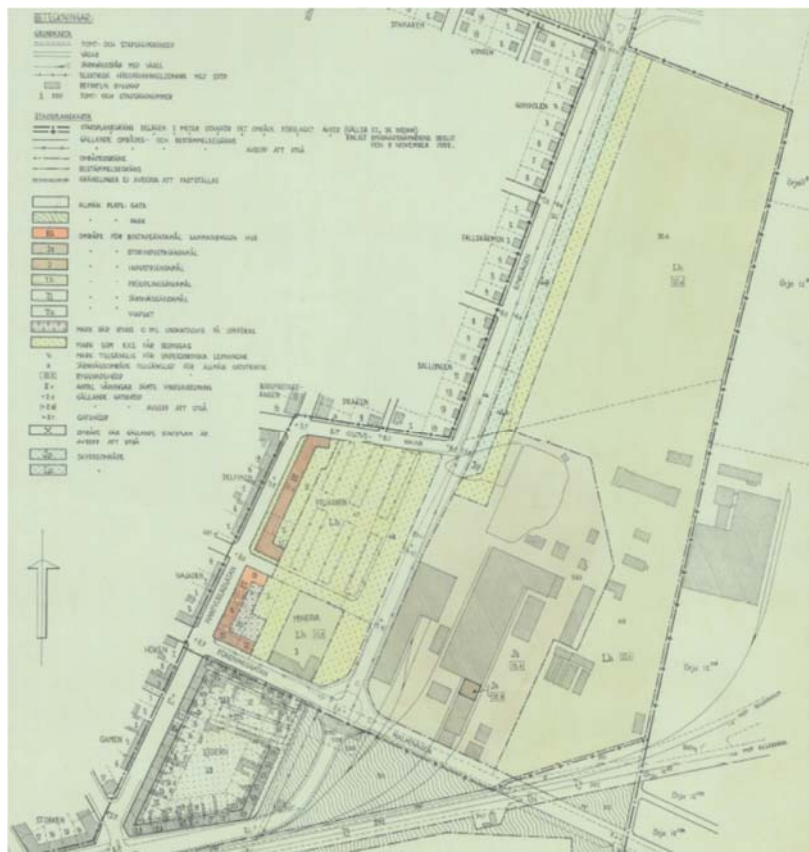
Figur 10. Översikt. Gällande detaljplaner samt föreliggande planområde.



Figur 11. P15/3. Detaljplan för Örja 34:7, Biltoma (laga kraft 2014-11-07)



Figur 12. 260. Utdrag ur plankartan område vid Östervång (Nya järnvägsstationen)



Figur 13. 208. Utdrag ur plankartan Stadsplan för kvarteret Minerva m.m.(laga kraft 1956-09-28)

Befintlig bebyggelse

Bortsett en mindre ekonomibyggnad från 1900-talets andra hälft finns endast en liten transformatorstation (ej i bruk) inom planområdet.

Omgivningar

Planområdet angränsar i söder till ett etablerat handelsområde, Weibullsholm, med COOP Forum, Jysk, Ö&B m.fl. samt Biltema som öppnade sommaren 2017. Landskrona station, en betydelsefull transportnod för staden, ligger cirka 300 meter norrut från det huvudsakliga planområdet. Stationsområdet domineras av handelsetableringar och infrastruktur.

Planområdet ingår i ett större sammanhang benämnt Västra Weibullsholm, som avgränsas av stationen i norr, Österleden i söder, Väst kustbanan i öster och Ringvägen i väster.

Området kan karaktäriseras som ett tidigare fabriksområde som är under omvandling. Flera av byggnaderna inom Västra Weibullsholm härrör från W. Weibull ABs verksamhet, men många är rivna bl.a. växthusen. Inom Örja 36:3 fanns Weibulls trädgårdshandel. Byggnaden moderniserades 2010 och är idag en handelsfastighet med stor parkeringsplats i norra delen. Söder om byggnaden finns en obemannad bensinstation.

I ett större perspektiv är området en del av ett mycket storskaligt landskap med jordbruksmark i norr och öster som tidigare var en del av Weibulls extensiva odlingar. Öster om Västkustbanan och jordbruksmarken den ligger den mycket stora logistikanläggningen DSV. Infrastrukturen i närområdet är också storskalig med Österleden, Västkustbanan, Ringvägen och väg E6.

Flera av byggnadsvolymer i området är stora och synliga på längre håll. Den största byggnaden, sydväst om planområdet, är den vita s.k. Fröfabriken vars äldsta delar är från 1941. Den består av flera olika volymer varav de dominerande delarna är 5-6 våningar höga. Byggnaden, på totalt 30 000 kvm, användes i fröttillverkningsprocessen, för forskning och som lager. Den står mestadels tom men huserar några mindre verksamheter och översta våningen byggdes 2015 om till Fröfabriken creative space och huserar konstnärsateljéer. Andra karaktäristiska byggnader är Dow chemicals som bl.a. består av ett par olika volymer i rött tegel. Även Bilttemabyggnaden är storskalig.

Weibullsholms bebyggelse ligger indragen från omgivande gator och vägar. Det skapar en löst gaturum utan distinkta gränser. Riktningarna i området härrör från den tidigare sträckningen för Malmövägen (f.d. riksväg 2). Österleden invigdes i samband med att väg E6 byggdes 1967 och skapade en ny entré till Landskrona och en ny riktning runt Weibulls. Trädplanteringar har gjorts som på sikt kan bidra till en tydligare struktur.

Kopplingen mellan odlingsmarken och fabriksområdet ändrades drastiskt då Västkustbanan anlades sent 1990-tal. Under järnvägen finns en tunnel så Weibulls skulle kunna köra jordbruksmaskiner mellan odlingsmarken och fabriksområdet.



Figur 14. Ortofoto från 2016 med planområdet markerat.



Figur 15. Perspektiv längs Österleden. Foto Bertil Hagberg

Kulturmiljö och arkeologi

Historik

Weibullsholm låg i utkanten av Landskrona vid gränsen mot det som kallats Örja socken. Här etablerades W. Weibull AB 1870, som var en utsädesaffär och växtförädlingsanstalt. Gården utvecklades till en mönstergård och här tog man fram de rotfruktsfrön som kom att lägga grunden för företaget. Med tiden utvecklades verksamheten till att omfatta växtförädling och framställning av utsäde. Aktuellt planområde användes under denna tid främst som ett försöksfält för olika typer av odling, men rymde även byggnader och växthus.

Ursprungligen drevs utsädeshanteringen i delar av det tegelbruk som utgjorde en del av rörelsen. En utbyggnad för fröhantering gjordes också i anslutning till tegelbruket. Weibullsholms gårds ekonomibyggnader, som låg på det nuvarande lagerhusets plats, byggdes 1934 om till utsädesrenseri.

Genom ingifte med garvarefamiljen Frost startade man 1915 också en garvämnesfabrik på den s.k. Tobakslyckan som låg i anslutning till det nedlagda tegelbruket. År 1979 lades verksamheten ned och kemiföretaget Rohm and Haas (idag DOW), som flyttat in 1971, utökade sin verksamhet.

1929 ombildades företaget till aktiebolag- W. Weibull AB. Företaget drabbades av två bränder 1939 då magasin och renseribyggnader brann ner. Den nuvarande vita, väldiga fabriks-, forsknings- och magasinsbyggnaden var på plats redan 1941. 1993 ändrades verksamhetens namn till Svalöf Weibull AB. Företaget hade verksamhet på området fram till 2009.

Byggnader inom området har genom åren byggts om, rivits och/ eller fått nya funktioner. Här finns idag storskaliga byggnaderna som visar på företagets volymer. Här har också funnits växthus och cytologlab. Fragment av tidigare infrastruktur syns i det stickspår från järnvägen som går in på området och dessa användes fram till 1970. Utbildning var en viktig del av verksamheten, det som idag är restaurang Axet fungerade tidigare som elevhem. Norr om denna byggnad finns idag ett något odefinierat grönområde som tidigare utgjorts av planteringar och en välanlagd park med damm.

Kulturmiljö

W. Weibull AB var i mer än hundra år ett betydelsefullt fröförädlingsföretag; lokalt, nationellt och internationellt. Verksamheten låg synlig vid infarten till Landskrona med karaktäristiska byggnader, försöksodlingar och visnings-trädgårdar som många minns. Det var ett levande industrilandskap och ett fabriksområde under ständig förändring. Området har varit visuellt intressant och innehållit många karaktäristiska byggnader, men många av dessa revs redan av Weibulls för att ge plats åt mer rationella byggnader. Ingen av byggnaderna i området har något bevarandeskydd.



Figur 16. Flygbild, troligen i mitten av 1990-talet, innan Väst kustbanan anlades och Weibulls tydligt ligger utanför staden. Ett randigt och rutigt landskap. Okänd fotograf.

Arkeologi

Sannolikheten för att det skall finnas under mark dolda, ej kända lämningar inom området bedöms inte vara så stor att Länsstyrelsen finner det rimligt att ställa krav på en arkeologisk utredning i enlighet med bestämmelserna i 2 kap 11 § kulturmiljölagen.

Markförhållanden

Topografi

Marken sluttar svagt åt sydsydväst.

Jordbruksmark

Norr om det huvudsakliga planområdet finns en yta om cirka 300x150 meter med jordbruksmark. Enligt rapporten Skånes värdefulla jordbruksmark (Länsstyrelsen i Skåne, 2001:45) håller den klass 10, den högsta klassen.

Geoteknik

Berggrunden utgörs av kalksten och jordlagren visar förekomst av moränlera och sand.

Radon

Södra halvan av Landskrona, inom vilket planområdet ligger, klassas som normalriskområde för radon enligt översiktsplanen. Ingen specifik utredning har gjorts i samband med planprocessen.

Vid byggande i normalriskområde rekommenderas att byggnader utförs radonskyddade. Det kan vara en kombination av ett konstruktionssätt som inte har uppenbara otätheter mot mark, tätning vid rör genomföringar i husets bottenplatta, samt åtgärder som förhindrar att sprickor uppstår i golv pga. sättningar eller andra rörelser.

Markföroreningar

I samband med marköverlåtelse år 2009 mellan Svalöf Weibull AB och KF fastigheter AB gjordes en miljöteknisk undersökning. Nya undersökningar har utförts under hösten 2017 (Sweco 2017-11-17 (inom kvartersmark) samt Sigma Civil 2017-12-12 (blivande allmän platsmark)). Inga halter över Naturvårdsverkets generella riktvärden har påvisats inom planområdet. Området uppfyller kriterierna för MKM (mindre känslig markanvändning) och identifierade föroreningar bedöms inte utgöra risk för människors hälsa eller miljön.

Undersökningen inom kvartersmark visar punktvis på halter över riktvärdena för KM (känslig markanvändning) avseende bly, DDT, PAH-H samt Pentakloranilin. Halterna är med god marginal under riktvärden för MKM. I grundvattnet har inga halter över aktuella jämförelsevärden påvisats, majoriteten av ämnena är under laboratoriets rapporteringsgräns.

I undersökningen inom blivande allmän platsmark upptäcktes metallföroreningar som överskrider KM men som uppfyller kriterierna för MKM.

Service och handel

I det befintliga handelsområdet *Weibullsholm* finns Jysk, Ö&B, COOP Forum m.fl. samt Preems bensinstation. Området är ett sällanköpshandelsområde som

anses ha bidragit positivt till Landskronas försäljningsindex. Ett Biltema-varuhus öppnade sommaren 2017. Stationsområdet rymmer handel med livsmedel m.m.

Tillgänglighet

Tillgängligheten är god med anslutande gång- och cykelvägar samt etablerad kollektiv- och biltrafik. Avståndet till Landskrona station är cirka 300 meter. Avstånden till närmaste bostadsområdena är cirka 600 meter till Örja Villastad och cirka 300 meter till Hyllingelyckan. En gång- och cykelväg längs Västkustbanan förbinder området med stationen samt vidare in mot staden.

Gator och Trafik

Österleden/ Väg 17 knyter samman Landskrona centrum med E6:an samt vidare mot Eslöv. Gatan är hastighetsbegränsad till 50 km/h från cirkulationsplatser söder om planområdet. Inom området organiseras trafiken genom en intern tillfartsgata som försörjer de olika verksamheterna. Gatan är för närvarande inte en genomfartsgata.

Under Västkustbanan finns en hög och smal transportväg (ursprungligen för jordbruksmaskiner) som kallas för Kungsporten. En grusväg i dåligt skick leder ut till Ringvägen.

Stationsområdet är en kollektivtrafiknod med blandtrafik och stora parkeringsytor.

Kollektivtrafik

Stadsbuss 5 trafikerar sträckan Borstahusen-Landskrona centrum-Handelsområdet-Stationen med hållplatsläge längs Österleden söder om planområdet. Bussen avgår i halvtimmesintervaller. Förslag finns på ny linjedragning där bussen istället kommer att trafikera den nya vägen genom planområdet med hållplats centralt i området.

Vid Österleden finns även hållplats för regionbuss 240 mellan Svalöv och Landskrona centrum (Skeppsbron). Bussen avgår var tjugonde minut i rusningstrafik. Stationen är knutpunkt för tåg samt region- och stadsbuss. Skånetrafiken har en önskan om att stärka stationen som kollektivtrafiknod med bland annat fler regionbusslinjer.

Gång- och cykel

Inom handelsområdet cyklar man i blandtrafik. Fotgängare rör sig till största del intill byggnaderna, inga trottoarer finns. Separerad gång- och cykelbana finns direkt utanför planområdet längs Västkustbanan. Denna leder till stationen och mot exempelvis Häljarp. Från stationen finns gång- och cykelbana in mot centrum. Längs med Österleden finns gång- och cykelbana in mot centrum. Dessa knyter an området till stadens övriga gång- och cykelnät.

Risker och säkerhet/ störningar

Planområdet är utsatt för buller från Väst kustbanan samt utsatt för riskstörning från omringliggande verksamheter.

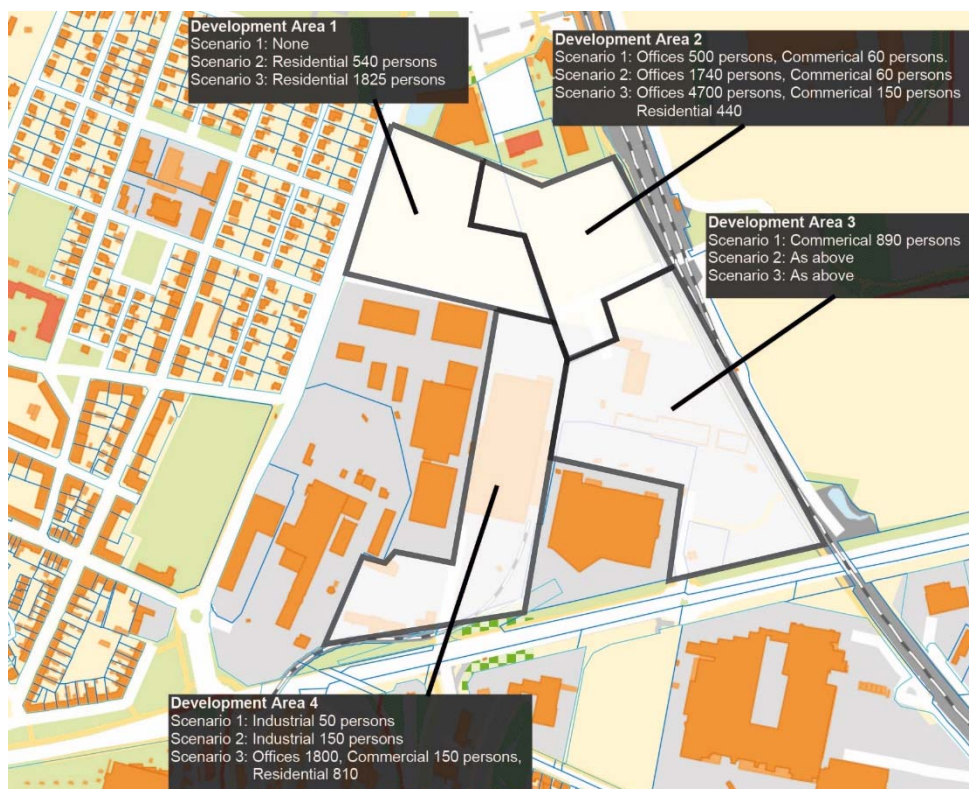
Som en del i det översiktliga planarbetet för Weibullsholm har en riskutredning gjorts för att bedöma risknivån i området, *Riskutredning för Weibullsholm*, 2016-01-25, (ÅF-infrastruktur AB, Brand & Risk). Riskkällor som har studerats är industriverksamheterna Rohm and Haas (numera DOW) och Haldex samt farligt godstrafiken på Österleden och Ringvägen.

Den dominerande riskkällan är Rohm and Haas, som är ett helägt dotterbolag till det amerikanska bolaget Dow Chemical. Riskpåverkan i området från farligt gods och Haldex är i princip försumbar.

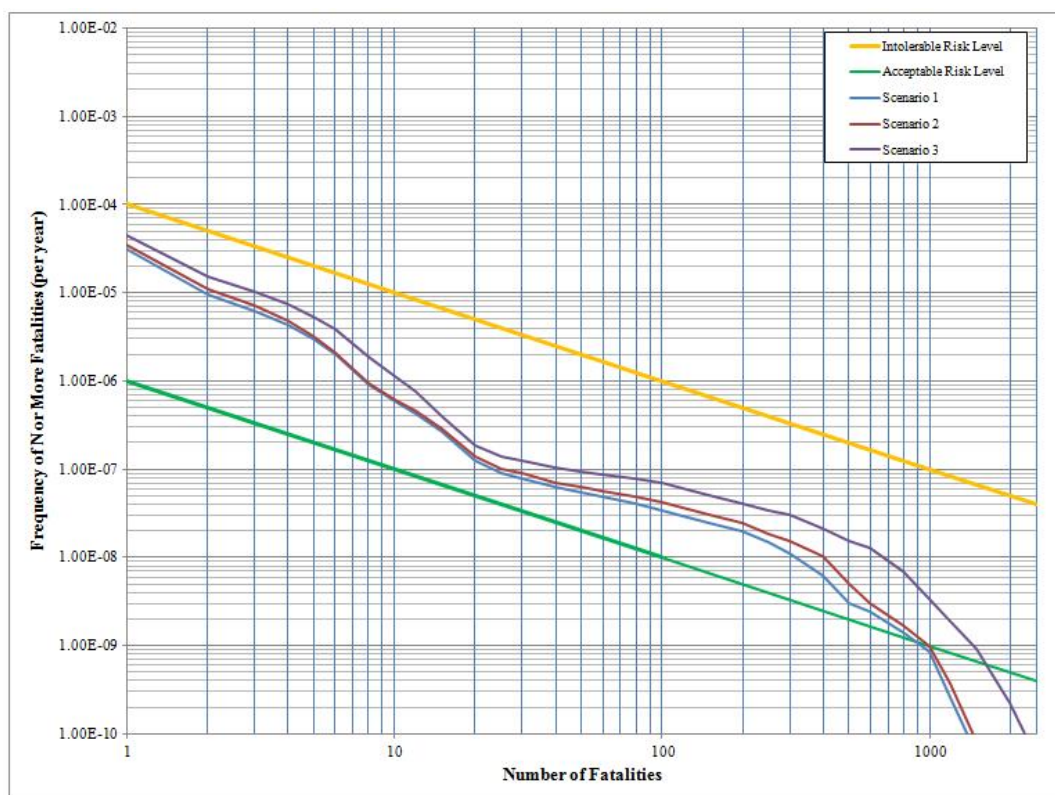
Med utgångspunkt från Rohm and Haas miljötillstånd har bolagets riskpåverkan studerats i tre olika utbyggnadsscenarier för Västra Weibullsholm (se figur 17).

Slutsatsen från utredningen är att de tre utbyggnadsscenarier som studerats är möjliga att genomföra ur risksynpunkt, under förutsättning att hänsyn tas till föreslagna riskreducerande åtgärder. Generellt gäller att risknivåerna blir något lägre om verksamheter som har låg närvaro nattetid (handel, arbetsplatser etc.) etableras på området i jämförelse med om verksamheter som har hög närvaro nattetid (bostäder) etableras. Verksamheter med låg nattlig närvaro är dock ingen absolut förutsättning för att genomföra utbyggnad ur risksynpunkt.

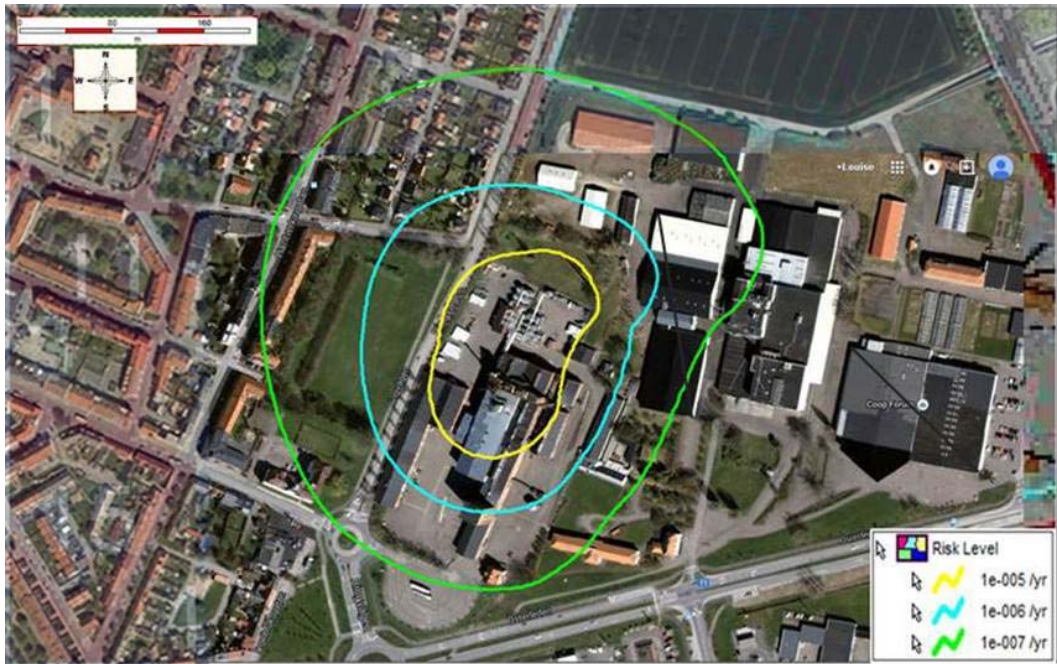
Samhällsrisknivån, i motsats till individrisknivån, beror på hur många individer som utsätts för risken. Samhällsrisken är beräknad med hänsyn tagen till personbelastningen i ett område med ungefärlig radie 600 m kring Dow, inklusive planområdet. Eftersom persontätheten varierar i de tre olika scenarierna och samhällsrisknivån beror på persontätheten, presenteras tre olika samhällsrisknivåer för planområdet (se figur 18).



Figur 17. Utbyggnadsscenarier för Västra Weibullsholm.



Figur 18. Samhällsrisk utifrån de tre olika scenarierna. Alla tre scenarier hamnar inom det s.k. ALARP-området (mellan den gula och gröna linjen) där riskreducerande åtgärder krävs. Bild DNV



Figur 19. Individriskkonturer från Rohm and Haas. På grön linje är individrisken 1×10^{-7} vilket betyder att risken att avlida p.g.a. en olycka är ungefär samma som att avlida av ett blixtnedslag på samma plats, vilket är en generellt accepterad risknivå. Bild DNV

Till detaljplanen för Örja 34:7 m.fl (Biltema) utfördes en riskanalys, *Riskanalys avseende olycksrisk för Dp Örja 34:7 m fl, Landskrona* (Tyréns 2014-01-29). Den behandlar bl.a. trafiken på Västkustbanan. I utredningen slås det fast att banan endast trafikeras av persontrafik. Riskanalysen rekommenderar ett minsta avstånd om 20 meter mellan bebyggelse och närmaste spår för att byggnaden inte ska skadas vid en eventuell urspårning av tåg samt eventuella konsekvenser av urspårning exempelvis strålning från brand.

Utredningen visar att riskbilden är acceptabel om följande ska-krav upprätthålls:

- Avståndet mellan järnväg och fasad skall vara minst 20 meter.
- Om den publika utrymningsvägen ligger inom 30 meter från järnvägen (närmaste räl) skall ytterligare publik utrymningsväg finnas.
- Fasad inom 30 meter från järnvägen (närmaste räl) skall uppföras i obrännbart material.

I utredningen förslås även att följande åtgärder bör genomföras:

- En kant eller ett dike bör finnas skapas mellan järnväg och fasader i syfte att minimera risken för brand
- Träd, växtlighet, dike samt genomsläpplig mark är lämplig mellan järnväg och bebyggelse

Teknisk Försörjning

VA

Möjlighet finns att ansluta ny bebyggelse till det kommunala vatten- och avloppsnätet. Området ingår i verksamhetsområde för VA.

Dagvattenhantering

Planområdet ingår i verksamhetsområde för dagvatten.

Dagvattenledningsnätet från Weibullsholm har sitt utlopp i Lundåkrahamnen och Lundåkrabukten som är recipient. Lundåkrabukten är NATURA 2000-område samt skyddat av Ramsarkonventionen då det anses vara ett internationellt betydelsefullt område. För att minska belastningen på recipienten bör vatten fördröjas innan det släpps ut.

Länsstyrelsen har beslutat, med stöd av 7 kap 4 § miljöbalken, att förklara del av Lundåkrabukten som naturreservat. Avgränsningen sammanfaller med Natura 2000-områdena Saxåns mynning-Järavallen och Lundåkrabukten. Syftet med naturreservatet är att bevara biologisk mångfald, vårda och bevara värdefulla naturmiljöer samt att skydda, återställa eller nyskapa värdefulla naturmiljöer eller livsmiljöer för skyddsvärda arter. Status i ärendet är att det är överklagat.

En dagvattenutredning har tagits fram och visar hur dagvattenhanteringen inom planområdet kan lösas. Se vidare under Planförslag – teknisk försörjning.

Värme

Ledningsnät för fjärrvärme är utbyggt i området. Anslutningsmöjligheter finns.

Gas

I närheten av planområdet finns distributionsledningar för natur- och biogas. Anslutningsmöjligheter finns.

El/Tele

Elnät finns framdraget i området. Telekabel finns inom området.

Stadsnät

Fibernät som ger anslutningsmöjlighet till Landskrona stads öppna stadsnät finns i anslutning till området.

Avfall

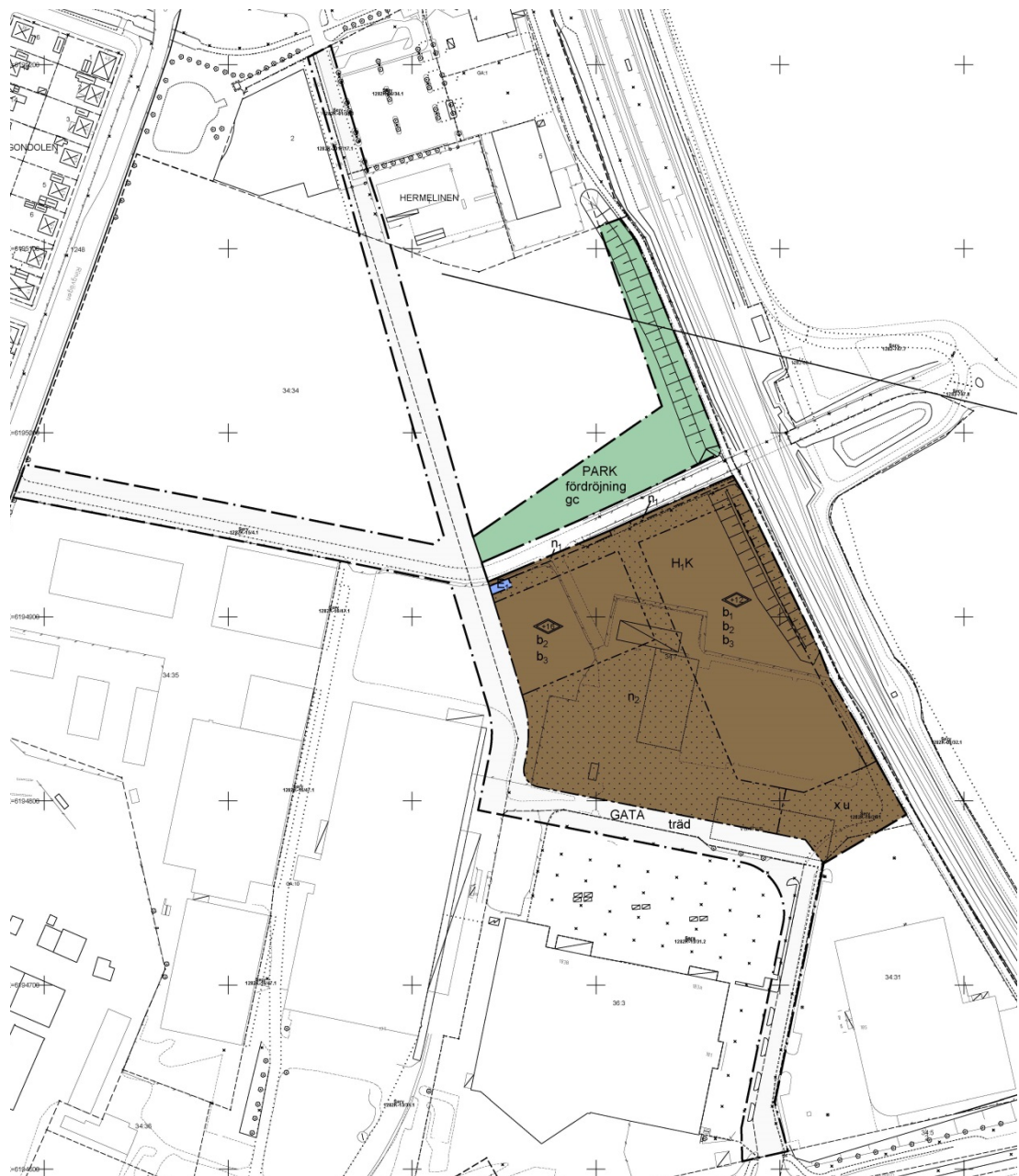
Avfallshanteringen i Landskrona sköts av LSR (Landskrona Svalöv Renhållnings AB). Avtal med dem sluts via den enskilda fastighetsägaren.

PLANFÖRSLAG

Områdets gestaltning och disposition

Planförslaget innebär främst att gator samt bebyggelse för sällanköpshandel och kontor med tillhörande ytor för dagvattenhantering, parkering samt lastning/lossning kan uppföras på platsen.

Gator genom området ger en tydlig struktur och kopplar ihop Weibullsholms handelsområde med Österleden, Ringvägen och Stationsområdet.



Bebyggelse

Kvartersmarken planläggs för sällanköphandel och kontor (**H₁K**). Planbestämmelsen för handel har getts ett index som begränsar till just sällanköphandel, vilket är i enlighet med den fördjupade översiktsplanen för Landskrona tätort (antagen 2014-06-18).

Byggrätten begränsas, av **prickmark** (marken får inte förses med byggnad), till två områden vilket medger byggnadskroppar som tillsammans med befintlig bebyggelse skapar ett sammanhållet och avgränsat handelsområde med ett så kallat handelstorg med parkering i mitten. Inom prickmarken tillåts byggnation av mindre komplementbyggnader så som skärmtak för kundvagnar etc. Även placering av en mindre återvinningsstation för sorterat avfall tillåts inom prickmark. Genom att skalan på denna yta hålls nere samt genom att anlägga tydliga gångstråk kan biltransporter mellan etableringarna i området undvikas.

Mellan de två byggrätterna skapas en siktlinje och koppling norrut mot stationen. För att undvika en gallerialösning regleras med planbestämmelse (**b₂**) att varje butikslokal ska ha en egen entré i ytterfasad. Byggnadsarean, som begränsas av prickmarken, blir maximalt ca 10 000 kvm. **Högsta totalhöjd** begränsas i västra delen till 16 meter och i östra delen, mot järnvägen, till 12 meter. Krav ställs på att Landskrona stads parkeringsnorm ska följas, vilket troligen kommer att vara normerande för graden av exploatering.

Bebyggelsen kommer att vara exponerad mot resterande handelsområde, Västkustbanan åt öster samt norrut mot stationen. Bebyggelsen bör uppföras i behagliga, hållbara och miljömedvetna fasadmateriäl som harmoniserar med sin omgivning. Det förväntas även att fasader utformas så att ett bearbetat och inbjudande intryck ges.

Med hänsyn till risk för olyckor på Västkustbanan ska fasader inom 30 meter från närmaste järnvägsspår uppföras i obrännbart material och publika lokaler ha tillgång till entré eller utrymningsväg i fasad som är vänd från järnvägen. Detta regleras som planbestämmelse **b₁**. Med hänsyn till risk för olyckor med utsläpp av giftiga ämnen från närliggande verksamheter skall byggnader förses med centralt avstängningsbar ventilation och luftintag i byggnader ska placeras så högt upp och långt bort från riskkällan (Rohm & Haas) som möjligt. Detta regleras som planbestämmelse **b₃**.

För att möjliggöra en transformatorstation finns ett område för tekniska anläggningar (**E₁**) i den nordvästra delen av kvartersmarken.

Utemiljöns gestaltning och disposition

Genom området går en central **GATA** som ska fungera som en ryggrad för infrastrukturen i området. För att understryka dess betydelse och för att avgränsa den öppna ytan mellan byggnaderna i Weibullsholms handelsområde ska gatan vara trädplanterad, vilket regleras med planbestämmelse (**träd**). Mitt i området är det lämpligt att placera en busshållplats. Från hållplatsen leds gångstråk mot byggnaderna.

I norr avsätts yta för **PARK** som dels ska fungera som fördröjningsmagasin för dagvatten och dels bidrar till det gröna stråk genom området som finns presenterat i Fördjupad översiktsplan för Landskrona tätort. Parkytan ska gestaltas så att fördröjningsytor och dammar tillför estetiska och rekreativa värden till platsen.

Plantering (**n₁**) föreslås även på kvartermarken norr om byggrätterna för att avskärma inlastningen till butikerna.

För att återknytta till Weibulls tidigare odlingsverksamhet, som delvis var ett visuellt intressant randigt och smårutigt odlingslandskap (se figur 16) som tidvis var mycket färggrant genom blomsterodlingar, kan parkeringsytorna utföras i olika färger enligt illustrationsplanen (figur 21).



Figur 21. Illustrationsplan som visar möjlig utbyggnad och utformning av planområdet. Streckad linje visar planområdets avgränsning.

Trafik

Det är mycket viktigt att den genomfartstrafik som idag går på Österleden och Ringvägen inte får en snabbare väg genom planområdet. För att undvika detta är utformningen av gatorna inom planområdet viktig. Norrut mot Stationen ska lokala trafikföreskrifter reglera att endast gång-, cykel- och busstrafik får ske. Det är inte lämpligt att i dagsläget föra in biltrafik i stationsområdet från söder.

Utformningen av den centrala gatan har präglats av trafiksäkerhet. Körbanor och gång- och cykelvägar hålls separerade och onödiga korsningspunkter undviks. Antalet in- och utfarter till fastigheterna ska begränsas och läggas saxade.

För godstransporter är det möjligt att köra runt byggnaderna.

För mer information om den övergripande planeringen av trafiken se utredningen *Trafikstruktur och funktion för Västra Weibullsholm*, 2017-02-28 (Ramböll).

Kollektivtrafik

Planförslaget ger möjlighet för mycket god kollektivtrafikförsörjning då området kopplas mot Landskrona station. I dagsläget trafikerar stadsbuss linje 5 området.

Väggkopplingen till stationsområdet möjliggör nya linjedragningar för stads- och regionbussarna och ökar möjligheterna att stärka stationen som en stark nod för kollektivtrafik.

Inom handelsområdet är en central busshållplats tänkt att fungera som ett nav för gångtrafikanter.

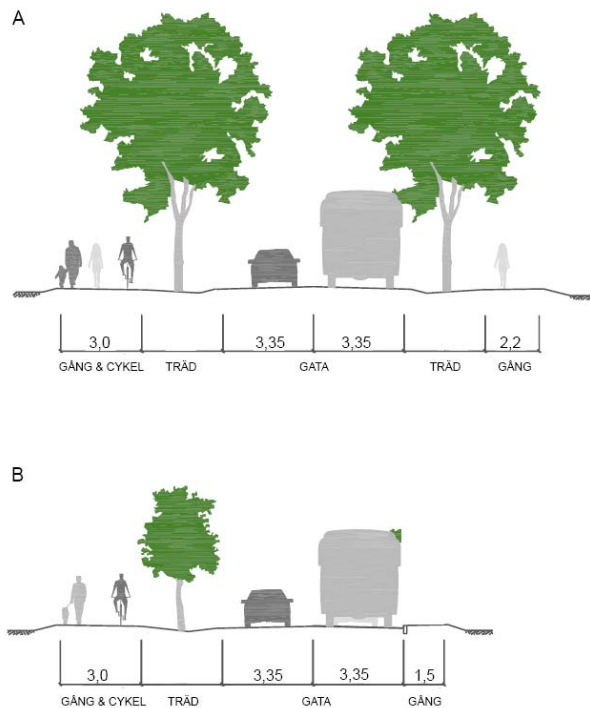
Gång- och cykeltrafik

För gående och cyklister kommer tillgängligheten inom handelsområdet, till Ringvägen, Österleden och stationen vara god med separerade gång- och cykelbanor. Tillgängligheten till handelsområdet är i nuläget god med separerade gång- och cykelbanor som knyter an till stadens övriga nät.

Längs Västkustbanan löper en gång- och cykelväg och gatan genom planområdet kommer att kopplas till denna. Då den exakta lokaliseringen av passagen är svår att bedöma i detta skede säkras den med planbestämmelse (x). Befintlig koppling till gång- och cykelvägen i anslutning till järnvägstunneln får flyttas norrut och hamnar inom parkmark med planbestämmelsen **gc** – gång- och cykelväg får finnas.

Mellan stationsområdet och handelsområdet kommer ny gång- och cykelvägen att placeras på den västra sidan av gatan för att hålla den så separerad som möjligt från trafiken inom stationsområdet. Tydliga anslutningar på kvartersmark som kopplar cykelvägen längs gatan till butikernas entréer är viktigt för att man som cyklist enkelt och tryggt ska kunna ta sig ända fram till entrén.

För att cykel ska vara ett attraktivt alternativ till bil bör området dessutom utformas med bra, tillgängliga, och väderskyddade cykelparkeringar med god belysning och i nära anslutning till byggnadernas entréer.



Figur 22. Föreslagna sektioner för gatorna inom planområdet.

Parkering – bil och cykel

Parkering anordnas inom kvartersmark. För planområdet gäller *Parkeringsnorm för Landskrona stad*. Att bilparkering ska anordnas i enlighet med parkeringspolicyn anges som planbestämmelse.

Enligt normen tillhör planområdet zon B för bilparkering där följande behovstal för handel skall tillämpas:

Anställda - 7,5 ppl/1000 m² BTA

Besökande - 25 ppl/1000 m² BTA

Det ger en siffra på 32,5 ppl/1000 m² BTA.

För kontor i zon B skall tillämpas:

Anställda - 15 ppl/1000 m² BTA

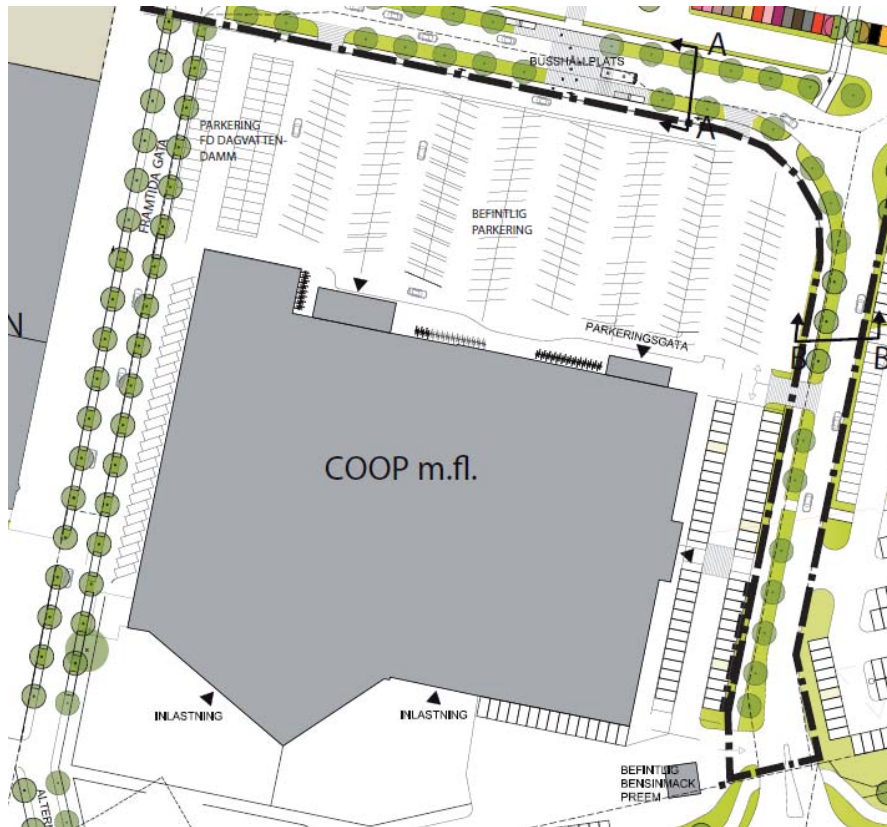
Besökande - 2 ppl/1000 m² BTA

Det ger en siffra på 17 ppl/1000 m² BTA.

För cykel föreslås i planförslaget cirka 10 cykelplatser per 1000 m² för besökande och anställda.

Befintlig parkering inom fastigheten Örja 36:3, söder om planområdet, kommer delvis att behöva byggas om till följd av planförslaget. Nya parkeringsplatser kan tillskapas inom den nordvästra delen av fastigheten där det idag finns en dagvattendamm. Dammen är tänkt att tas bort i samband med utbyggnad av nytt dagvattensystem för hela handelsområdet och ytan, som ligger i nära anslutning till Coops entré kommer då att frigöras. Fastighetsägarens uppskattade

parkeringsbehov kan därmed fortsatt klaras. Längs byggnadens västra fasad finns ytterligare möjlighet till fler parkeringsplatser. Möjlighet finns att i samband med ombyggnaden ordna nya in- och utfarter till fastigheten. Kostnader etc kommer att regleras i avtal.



Figur 23. Princip för hur parkeringsytan inom Örja 36:3 kan utformas.

Teknisk Försörjning

Dagvattenhantering

Området ingår i verksamhetsområde för dagvatten. Målsättning från NSVA är att skapa en fördröjning av dagvatten motsvarande 600 m³/hektar (reducerad area) och ta hand om ett 30-årsregn inom planområdet. En höjdrygg i den föreslagna gatan i södra delen av planområdet gör att vatten från större delen av planområdet rinner naturligt mot norr (GC-port under järnvägen och Ringvägen).

En dagvattenutredning (*Dagvattenutredning Örja 34:7, Weibullsholm, – Structor, 2018-01-23*) som visar hur dagvattenhanteringen inom planområdet kan lösas har tagits fram i linje med Landskrona stads dagvattenpolicy.

Tre alternativa lösningar presenteras i utredningen.

- Alternativ 1: Fördröjning i makadamfyllning inom kvartersmark och gator motsvarande 10-årsregn + resterande upp till 30-årsflöde i öppet dagvattenmagasin i parkmark.

- Alternativ 2: Fördröjning i dagvattenkassetter inom kvartersmark och makadamfyllning i gator motsvarande 10-årsregn + resterande upp till 30-årsflöde i öppet dagvattenmagasin i parkmark.
- Alternativ 3: Fördröjning av hela volymen av ett 30-årsregn i öppet dagvattenmagasin i parkmark.

Planförslaget har utformats efter alternativ 3. En park med tillräcklig yta för att rymma beräknad fördröjningsvolym om ca 3500 m³ har avsatts i den norra delen av området. Dagvattenhanteringen säkras genom planbestämmelsen **PARK fördröjning**. Dagvatten från kvartersmark leds till fördröjningsytan via dagvattenledning. Fördröjningsytorna inom parkområdet ska utformas så att de ger parken estetiska och rekreativa värden. En del av ytan avsätts lämpligen som damm medan en del akan vara gräsbevuxen mark som översvämmas enbart vid höga flöden.

Planbestämmelsen **n2** (underjordiskt dagvattenmagasin får finnas) möjliggör att även dagvattenkassetter och makadamfyllning kan placeras under parkeringsytan på kvartersmark.

Dagvatten kan med fördel även tas om hand i öppna system vilket innebär rännor, kanaler och diken som leder vattnet vidare till fördröjningsytan på parkmark. Öppna system bidrar med ett estetiskt värde i miljön.

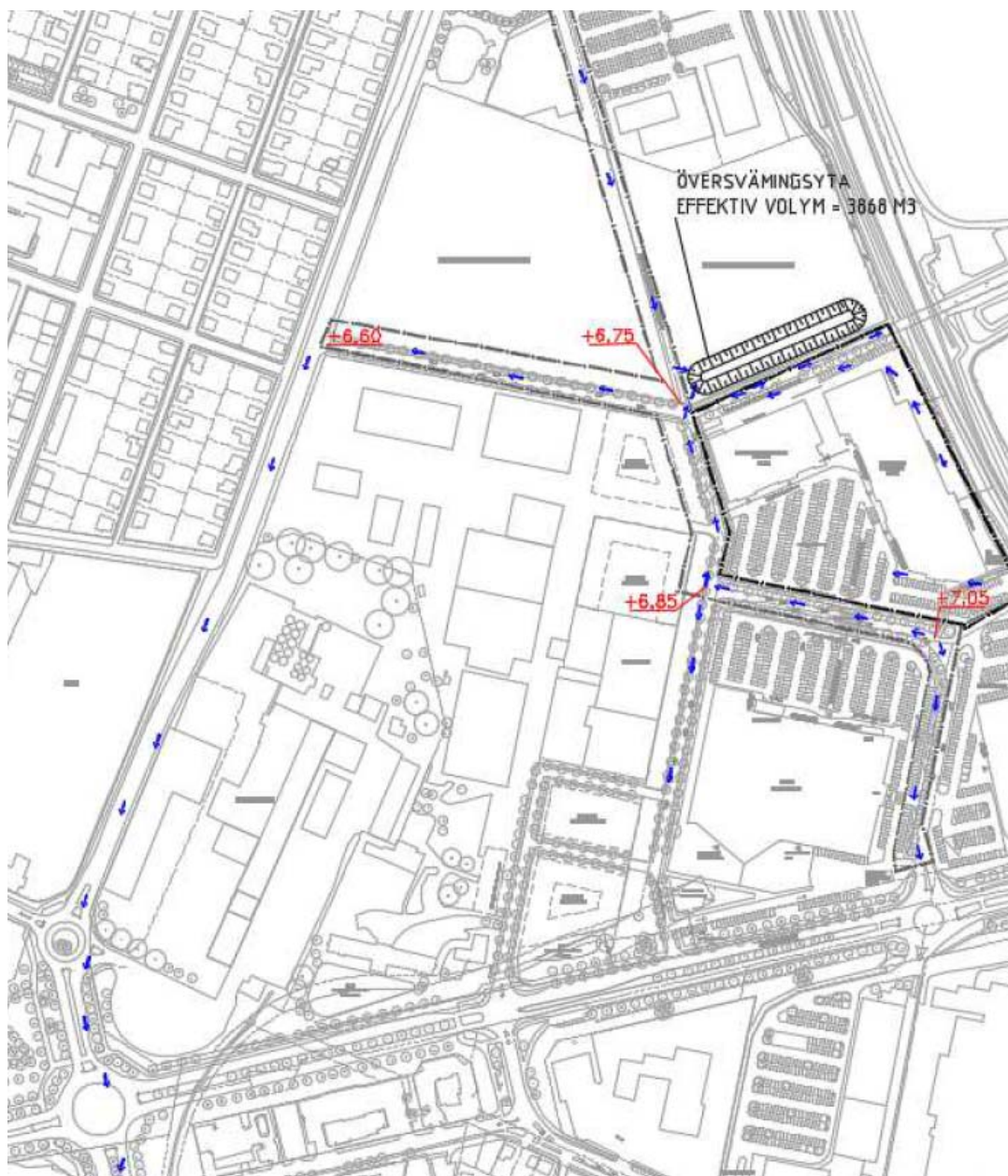
Höjdsättning och väglutning ska planeras så att inga instängda ytor för vattensamling bildas. Dagvatten ska kunna ta sin naturliga väg mot befintlig mark.

Skyfallshantering

Planområdet ska planeras så att kraftiga regn (30 – 100-årsregn) inte orsakar skador på byggnader. Vid skyfall har ledningsnätet inte kapacitet och möjlighet att ta omhand allt vatten. Ytliga sekundära avrinningsvägar måste därför finnas så att vattnet kan ledas bort från de områden där det kan orsaka skada.

Dagvattenutredningen har beräknat konsekvenser och flöden vid ett 100-årsregn. Föreslagna fördröjningsytor inom planområdet klarar att ta hand om ett 100-årsregn upp till ca 18 timmars regnvaraktighet. Därefter kommer dagvatten motsvarande 20 liter/sekund/ha att ta sekundära avrinningsvägar mot GC-porten under järnvägen och mot Ringvägen (ca hälften av volymen åt vardera håll). Vid extrema regn kommer vatten tillfälligt att samlas i GC-porten.

En mindre andel, 56 m³, beräknas vid ett 100-årsregn rinna söderut. Detta är en så pass liten mängd att vattnet inte bedöms orsaka skador. Det lågt liggande Örja villaområde söder om planområdet drabbas inte av vatten från planområdet. I den fortsatta planeringen av sydvästra Weibullsholm avses ytterligare fördröjningsytor säkerställas.



Figur 24. Sekundära avrinningsvägar och föreslagen fördröjningsyta för dagvatten (alt 3).

Vatten och avlopp

Området ingår i verksamhetsområde för VA och ansluts till det kommunala vatten- och avloppsnätet. Anslutningspunkter finns vid Österleden och Ringvägen. Befintliga privata ledningar som tillhört tidigare markägare kommer inte att tas över av NSVA. Nya ledningar anläggs i gatumark.

Värme

Möjlighet att ansluta till fjärrvärmenätet finns.

Gas

I närheten av planområdet finns distributionsledningar för natur- och biogas. Anslutningsmöjligheter finns.

EI/Tele

Planerad bebyggelse ansluts till befintligt elnät via nätstationen i den östra delen av Örja 36:3. I den nordvästra delen av kvartersmarken finns plats för nätstation säkrad med planbestämmelse för tekniska anläggningar (E₁). Skanova har en befintlig telekabel som passerar den planerade gatan i norra delen av planområdet. I den centrala delen av området finns telekablar som inte längre används.

Landskrona Energi planerar en ny dragning av starkströmsledning med kabelschakt mellan Varvsvägen och Säbyholm. Denna föreslås dras i gatan i den södra delen av planområdet och vidare västerut under järnvägen. På plankartan säkras ledningen med **u** – markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar.

Laddinfrastruktur

Möjlighet att uppföra laddstolpar finns inom kvartersmarken.

Stadsnät

Möjlighet att ansluta till stadsnätet finns.

Renhållning

Det lokala renhållningsbolaget tar hand om avfall från området. Alla rester skall sop- och källsorteras. Planeringsarbete kring detta sker i samråd med LSR (Landskrona Svalöv renhållning AB).

Brandvattenförsörjning

Brandpostsystemet behöver byggas ut inom området. Brandposterna skall uppfylla kraven i VAV P76 och VAV P83.

Lovplikt

Bygglov

Enligt 5 kap 26 § PBL ska de överväganden som ligger till grund för omfattningen av kravet på bygglov redovisas i planbeskrivningen. Någon minskning av bygglovsplikten föreslås ej.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

En genomförandebeskrivning har till uppgift att redovisa de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Genomförandebeskrivningen har ingen rättsverkan. Detaljplanens bindande föreskrifter framgår av plankartan och planbestämmelserna. Genomförandebeskrivningen förtydligar detaljplanens syfte ur genomförandesynpunkt.

Organisatoriska frågor

Genomförandetid

Genomförandetiden föreslås vara 5 år från det datum då planen vinner laga kraft. Under genomförandetiden har fastighetsägaren garanterad rätt att bygga i enlighet med planen. Efter genomförandetidens utgång fortsätter planen att gälla, men kan ändras eller upphävas utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning (för exempelvis förlorad byggrätt).

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Landskrona stad är huvudman för angiven allmän platsmark enligt detaljplanen.

COOP Fastigheter Exploatering AB, den framtida exploatören och staden samordnar genomförandefrågorna angående markköp och fastighetsbildning tillsammans med övriga berörda fastighetsägare.

Exploatören ansvarar för all utbyggnad och anläggning inom kvartersmark, såsom kommunikationsytor, grönytor, ledningar etc, och ska bekosta detta.

Landskrona Energi ansvarar för elförsörjning och fjärrvärmenät inom området vilket byggs ut i samband med gatuutbyggnaden. Anslutningar sker i samråd med Landskrona Energi som ansvarar för kopplingspunkter mellan allmänt nät och kvartersmark.

Området ingår i kommunalt verksamhetsområde för vatten, avlopp och dagvatten. Anslutningspunkt upprättas i respektive fastighetsgräns. Antalet anslutningspunkter inom utbyggnadsområdet sker i samråd mellan fastighetsägare och NSVA.

Gatuutbyggnad Weibullsholm

Området inom detaljplanen och angränsande område med handelsfastigheter kommer att trafikförsörjas delvis på en befintlig gata (idag gemensamhetsanläggning) och delvis på nyanlagd gata. För områdets attraktivitet och för att säkerställa en god tillgänglighet krävs att området kan nås från flera infarter enligt gällande förslag.

Marken som är avsedd att bli lokalgata överläts till kommunen. Del av befintlig infartsgata är idag en gemensamhetsanläggning. Denna måste upphävas. Marköverlåtelsen och upphävandet görs med fördel i samma lantmäteriförrättning. Villkoren ska fastställas i en överenskommelse mellan berörda parter.

Om-/nybyggnad av gator utförs av kommunen. Arbetena bekostas genom ersättning från de berörda fastighetsägarna. Storleken på respektive fastighetsägares andel bestäms i första hand genom frivilliga överenskommelser och i andra hand genom att kommunen beslutar om gatukostnadsersättning.

Den norra delen av gatan är tänkt att endast användas som bussgata och finansieras i sin helhet av kommunen. Om bussgatan i framtiden ändras till lokalgata kan kommunen komma att fatta nytt beslut om uttag av gatukostnadsersättning.

Kommunen har påbörjat utredningsarbete kring genomförandet. Förutsättningarna kring gata och allmän platsmark i detaljplanen kommer att vara klarlagda innan antagandet. Samtliga berörda fastighetsägare kommer att kontaktas i processen. Se vidare under *exploateringsavtal* nedan.

Avtal och avgifter

Avtal

Avtal för planarbetet har reglerats mellan Landskrona stad och COOP Fastigheter Exploatering AB.

Avfallshanteringen löses i avtal mellan fastighetsägaren och LSR (Landskrona Svalöv Renhållnings AB).

Exploateringsavtal

Ett exploateringsavtal tecknas med fastighetsägaren till Örja 34:7 för att reglera genomförandet av detaljplanen. Detta avtal skall vara undertecknat innan antagande av detaljplanen. Avtal avseende marköverlåtelse och ersättning för iordningställande av allmän plats (gatukostnad) ska i första hand regleras i avtal med övriga berörda fastighetsägare.

Avtalen med respektive fastighetsägare kommer att innebära att den mark av fastigheten som behövs till allmän plats överläts till staden samt att fastighetsägaren betalar sin andel av kostnaden för utbyggnad av gatusystemet exklusive den del som utgörs av bussgata. Andelarna beräknas på beräknade kostnader fördelade efter respektive fastighets areal.

På fastigheten Örja 36:3 kommer det att bli nödvändigt att bygga om delar av parkeringen. Kostnaden för detta kommer att regleras i avtal.

För det fall avtal av någon anledning inte skulle komma till stånd kan kommunen komma att ta ut gatukostnader enligt 6 kap PBL.

Avgifter

VA- och bygglovsavgift utgår enligt kommunens taxor.

Fastighetsrättsliga frågor

Allmänt

Detaljplanens fastighetsrättsliga konsekvenser per fastighet framgår av tabell under sammanfattningen nedan. De arealuppgifter som anges inom parantes är enbart grafiskt tolkade och kan senare komma att justeras.

Mark inom planområdet är utlagd som kvartersmark för i huvudsak sällanköpshandel och kontor samt allmän platsmark (gata och park).

Fastighetsreglering (marköverföring samt nybildning och ändring av servitut) ska i första hand ske genom frivilliga uppgörelser mellan berörda fastighetsägare. Detsamma gäller omprövning av befintlig gemensamhetsanläggning. I överenskommelserna regleras även ersättningsfrågor. Ansökan om lantmäteriförrättning görs hos Lantmäterimyndigheten i Landskrona stad.

Fastighetsbildning

All mark som utgörs av allmän platsmark ska genom fastighetsreglering överföras till angränsande kommunalägd fastighet, Citadellstaden 1:1 (figur A-C, F-I och K). Se figur 25.

Avstyckning från Örja 34:7 sker för att bilda en ny fastighet för handel och/eller kontor (figur J och E). Figur E omfattas inte av detaljplanen. Området är planlagt som sällanköpshandel. Återstoden av Örja 34:7 saknar detaljplan.

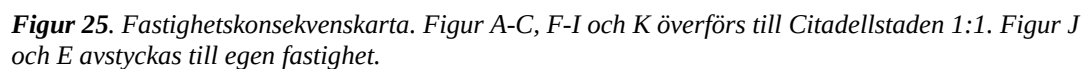
Figur D ingår i fastigheten Örja 34:31 som i övrigt är planlagd för handel. Ingen marköverföring krävs för detta område.

Gemensamhetsanläggning

Inom planområdet finns en befintlig gemensamhetsanläggning, Örja ga:9 som har ändamålet väg och parkering. Delägende fastigheter är Örja 34:7, 34:31 och 36:3. Detaljplanen medför att vägen inom gemensamhetsanläggningen blir planlagd som allmän platsmark för gata (del av figur A och B).

Enligt anläggningslagens huvudregel krävs att en gemensamhetsanläggning ska behövas för minst två fastigheter, dels att ändamålet är av stadigvarande betydelse för dessa fastigheter som sådana. Örja 34:31 har idag parkering inom den egna fastigheten. Förutsatt att denna parkering är tillräcklig för fastigheten samt att även Örja 34:7 ordnar tillräcklig parkering inom den egna fastigheten finns inte längre något behov av gemensamhetsanläggningen för dessa fastigheter.

Örja ga:9 ska omprövas så att vägen utgår ur anläggningen, alternativt att hela anläggningen upphör.



Inom området finns följande servitut och övriga rättigheter upptagna i fastighetregistret:

- 35

- Avtalsservitut för område till trädallé (12-IM6-93/9623.1) inom Örja 34:34 till förmån för Citadellstaden 1:1, som ägs av Landskrona stad. Servitutsområdet planläggs delvis som allmän platsmark gata och upphävs inom berört område.
- Avtalsservitut för pumphus mm (12-IM6-49/2270.1) inom Örja 34:7, 34:34 och 36:3 till förmån för Garvämnet 2. Rättighetens lokalisering är något oklar, men bedöms inte påverkas av planläggningen utan kan utövas parallellt med de nya ändamålen.
- Servitut för väg (1282K-01/14.1) inom Hermelinen 3 till förmån för Hermelinen 1. Servitutsområdet planläggs för allmän platsmark gata och ska upphävas.
- Servitut för väg (1282K-06/34.1) inom Hermelinen 3 till förmån för Hermelinen 4 och 5. Servitutsområdet planläggs delvis som allmän platsmark gata och ska upphävas inom detta område.
- Servitut för VA- ledningar (1282IM-08/1170.1) inom Hermelinen 2 till förmån för Reningsverket 6 och Utkiken 2. Servitutsområdet planläggs delvis som allmän platsmark gata och ska upphävas inom detta område då fastighetsägare till förmånsfastigheterna är Landskrona stad.
- Ledningsrätt för fjärrvärmeledning (1282K-2017/17.1) inom Hermelinen 2 till ledningsrättshavaren Landskrona Energi AB. Ledningsrättsområdet planläggs delvis som allmän platsmark gata. Ledningsrätten påverkas inte av planläggningen utan kan utövas parallellt med den blivande gatan.
- Ledningsrätt för teleledning (1282-60.1) inom Örja 34:7 till förmån för Skanova (Telia enligt fastighetsregistret). Ledningsrättsområde planläggs delvis som allmän platsmark park. Ledningsrätten påverkas inte av planläggningen utan kan utövas parallellt med den blivande parken.
- Nyttjanderätt för teleledning (47/1872) inom Örja 34:7 till förmån för Skanova (Telegrafverket enligt nyttjanderättsavtalet). Nyttjanderättsavtalet är identiskt med ledningsrätt 1282-60.1 och bedöms inte påverkas av planläggningen.

Inom figur J planläggs ett x- och u-område för gång- och cykelväg samt för allmännyttiga underjordiska ledningar. Inom område J finns även ett område reserverat för transformatorstation. Rätt till gång- och cykelväg säkras i första hand genom fastighetsbildningsservitut till förmån för Citadellstaden 1:1. Om fastighetsbildningsservitut inte kan bildas ska området istället upplåtas med avtalsservitut. Nyttillkomna ledningar och transformatorstation tryggas i första hand genom ledningsrätter. Initiativ till bildande av servitut för gång- och cykelväg ska tas av ägaren till Citadellstaden 1:1, Landskrona stad. Ansökan om bildande av ledningsrätt ska göras av ledningsinnehavare, Landskrona energi.

Sammanfattning

En sammanfattning av detaljplanens fastighetsrättsliga konsekvenser för berörda fastigheter redovisas nedan:

Fastighet	Konsekvenser
Örja 36:3	<i>Fastighetsbildning</i> Från Örja 36:3 ska ett markområde (cirka 2184 kvm), figur A, för gata överföras till Citadellstaden 1:1. <i>Anläggningsförrättning (såsom deläggande och upplåtande fastighet)</i> Örja ga:9 med ändamålet väg och parkering omprövas för upphörande av infartsväg samt eventuellt parkering.
Örja 34:7	<i>Fastighetsbildning</i> Från Örja 34:7 ska ett markområde (cirka 6434 kvm), figur B, för gata samt ett markområde (ca 5872 kvm), figur K, överföras till Citadellstaden 1:1. Figur E och J avstyckas som en eller flera fastigheter för handel eller kontor, ca 27720 kvm. <i>Anläggningsförrättning (såsom deläggande och upplåtande fastighet)</i> Örja ga:9 med ändamålet väg och parkering omprövas för upphörande av infartsväg samt eventuellt även för parkering. <i>Rättigheter</i> Servitut för gc-väg bildas inom x-området enligt detaljplanen, inom figur J, till förmån för Citadellstaden 1:1. Servitut för väg (1282K-15/4.1) inom Örja 34:34 till förmån för Örja 34:7 upphävs i sin helhet. Ledningsrätt för starkströmsledning bildas inom u-området enligt detaljplanen samt för transformatorstation inom E₁-området enligt detaljplanen, inom figur J, för ledningshavaren Landskrona Energi.
Örja 34:31	<i>Fastighetsbildning</i> Från Örja 34:31 ska ett markområde (cirka 98 kvm), figur C, för gata överföras till Citadellstaden 1:1.

	<i>Anläggningsförrättning (såsom deläggande fastighet)</i> Örja ga:9 med ändamålet väg och parkering omprövas för upphörande av infartsväg samt eventuellt parkering.
Örja 34:34	<i>Fastighetsbildning</i> Från Örja 34:34 ska ett markområde (cirka 7137 kvm), figur F, för gata överföras till Citadellstaden 1:1. <i>Rättigheter</i> Servitut för väg (1282K-15/4.1) inom Örja 34:34 till förmån för Örja 34:7 upphävs i sin helhet. Servitut för område till trädallé (12-IM6-93/9623.1) inom Örja 34:34 till förmån för Citadellstaden 1:1 upphävs inom den del som planläggs som gata.
Hermelinen 1	<i>Fastighetsbildning</i> Från Hermelinen 1 ska ett markområde (cirka 433 kvm), figur H, för gata överföras till Citadellstaden 1:1. <i>Rättigheter (såsom rättighetshavare)</i> Servitut för väg (1282K-01/14.1) inom Hermelinen 3 till förmån för Hermelinen 1 upphävs i sin helhet.
Hermelinen 2	<i>Fastighetsbildning</i> Från Hermelinen 2 ska ett markområde (cirka 311 kvm), figur G, för gata överföras till Citadellstaden 1:1. <i>Rättigheter</i> Servitut för VA-ledningar (1282IM-08/1170.1) inom Hermelinen 2 till förmån för Reningsverket 6 och Utkiken 2 upphävs inom området som planläggs som gata.
Hermelinen 3	<i>Fastighetsbildning</i> Från Hermelinen 3 bör ett markområde (cirka 733 kvm), figur I, för gata överföras till Citadellstaden 1:1. Fastighetsägare till Hermelinen 3 är dock Landskrona stad och fastighetsbildningen är därmed inte nödvändig för planens genomförande. <i>Rättigheter</i> Servitut för väg (1282K-01/14.1) inom Hermelinen 3 till förmån för Hermelinen 1 upphävs i sin helhet.

	Servitut för väg (1282K-06/34.1) inom Hermelinen 3 till förmån för Hermelinen 4 och 5 upphävs inom den del som planläggs som gata.
Citadellstaden 1:1 (utanför planområdet)	<i>Fastighetsbildning</i> Från Örja 36:3, 34:7, 34:31, 34:34 och Hermelinen 1-3 ska markområden (cirka 23202 kvm), figur A-C, F-I och K, för gata och park överföras till Citadellstaden 1:1 <i>Rättigheter</i> Avtalsservitut för område till trädallé (12-IM6-93/9623.1) inom Örja 34:34 till förmån för Citadellstaden 1:1. Servitutsområdet planläggs delvis som allmän platsmark gata och upphävs inom berört område då servitutet är till förmån för Landskrona stads fastighet. Servitut för gc-väg bildas inom x-området enligt detaljplanen, inom figur J, till förmån för Citadellstaden 1:1.
Hermelinen 4 (utanför planområdet)	<i>Rättigheter (såsom rättighetshavare)</i> Servitut för väg (1282K-06/34.1) inom Hermelinen 3 till förmån för Hermelinen 4 och 5 upphävs inom den del som planläggs som gata.
Hermelinen 5 (utanför planområdet)	<i>Rättigheter (såsom rättighetshavare)</i> Servitut för väg (1282K-06/34.1) inom Hermelinen 3 till förmån för Hermelinen 4 och 5 upphävs inom den del som planläggs som gata.
Reningsverket 6 (utanför planområdet)	<i>Rättigheter (såsom rättighetshavare)</i> Servitut för VA- och fjärrvärmeledningar (1282IM-08/1170.1) inom Hermelinen 2 till förmån för Reningsverket 6 och Utkiken 2 upphävs inom den del som planläggs som gata.
Utkiken 2 (utanför planområdet)	<i>Rättigheter (såsom rättighetshavare)</i> Servitut för VA-ledningar (1282IM-08/1170.1) inom Hermelinen 2 till förmån för Reningsverket 6 och Utkiken 2 upphävs inom den del som planläggs som gata.

Ekonomiska frågor

Planekonomi

Ett exploateringsavtal tecknas med fastighetsägaren till Örja 34:7 som reglerar ansvar- och kostnadsfördelning för detaljplanens genomförande. Kostnaderna för genomförandet av detaljplanen ska i huvudsak finansieras av ägarna till fastigheterna inom och angränsande till planområdet.

Tekniska frågor

Ledningar

Vatten- och avloppsledningar inom kvartersmark anläggs och ägs av respektive markägare. Lägsta höjd för öppna avloppsanslutningar är +3,5 m.ö.h.

Flytt/borttagande av befintliga telekablar inom Örja 34:7 bekostas av exploatören.

På fastigheten Hermelinen 1 finns en LTA-pumpstation inom det markområde som avses för bussgata. Pumpstationen ska flyttas så att den fortsatt ligger inne på Hermelinen 1, detta ska beskostas av staden.

Mark

Erforderlig grundundersökning förutsätts tas fram av byggherren i samband med bebyggandet av området. Geoteknisk undersökning inklusive kontroll av geohydrologiska förhållanden ska göras inför byggnation.

Markföroreningar

En masshanteringsplan ska tas fram av exploatören och redovisa hur förorenade massor avses tas omhand. Vid schaktning i förorenad mark ska massorna omhändertas och lämnas till godkänd mottagare. Schaktarbeten inom området bedöms enligt genomförd markmiljöundersökning (Sweco, 2017-11-17) endast medföra ringa risk för ökad spridning och exponering av förorening en. Om denna bedömning ändras ska en anmälan om avhjälpandeåtgärder göras enligt 28 § förordningen om miljöfarlig verksamhet.

Brandvattenförsörjning

Brandpostsystemet behöver byggas ut inom planområde. Brandposterna skall uppfylla kraven i VAV P76 och VAV P83

Dagvatten, vatten

Den dagvattenutredning (Structor, 2018-02-16) som upprättats till detaljplanen ska ligga till grund för projektering av området. Fastighetsägaren bekostar nödvändiga åtgärder enligt detaljplanen för att säkerställa dagvattenutflödet från blivande kvartersmark till godkänd nivå omfattande höjdsättning, fördröjning etc. Val av fördröjningsmetod och höjdsättning ska redovisas och godkännas av NSVA innan byggnation påbörjas.

Om sprinkler installeras krävs egen vattentank.

Trafik

Kör-, cykel- och gångvägar anläggs av staden som huvudman av allmän platsmarken. Befintlig gc-anslutning till cykelvägen längs järnvägen i den nordöstra delen av planområdet måste flyttas och placeras lämpligen norr om Kungsporten.

Parkering

Nuvarande parkeringen på östra sidan av Hermelinen 2 måste lösas på annan plats, lämpligen på Hermelinen 3. Staden har för avsikt att utöka antalet korttidsparkeringar i anslutning till Hermelinen 2.

Befintlig parkeringsyta inom fastigheten Örja 36:3 söder om planområdet behöver byggas om i samband med utbyggnad av gatan genom området. Det totala antalet parkeringsplatser beräknas kunna uppfylla fastighetsägarens uppskattade behov om ca 365 parkeringsplatser.

KONSEKVENSER

Planförslaget innebär främst att gator samt bebyggelse för sällanköpshandel och kontor med tillhörande parkering samt lastning/lossning kan uppföras på platsen.

Utifrån de goda förutsättningarna med infrastruktur och kollektivtrafik, att det i området redan finns etablerad handel i form av Coop, Jysk m.fl. och det kommande Biltemavaruhuset, samt de ställningstaganden som görs i FÖP och ÖP 2030 om handel bedöms området som lämpligt för fortsatt handelsetablering.

Planförslaget kommer lokalt att generera mer trafik, men det totala trafikarbetet i samhället bedöms minska. En koppling till stationsområdet knyter ihop handeln vid stationen med den vid Weibullsholm och underlättar för kollektivtrafiken. Planförslaget bedöms inte påverka miljö kvalitetsnormerna för luft och vatten negativt.

Planområdet gränsar till Västkustbanan och cirka 300 meter västerut ligger kemifabriken DOW. Med hänsyn till markanvändningen (handel och kontor) samt de riskreducerande åtgärder som är reglerade i planbestämmelser bedöms risknivåerna i området var acceptabla.

Planförslaget bedöms inte påverka stads- och landskapsbilden negativt då kontexten är storskalig och visuellt tålig.

Miljöbedömning enligt plan- och bygglagen

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

Stadsbyggnadsförvaltningen har med vägledning av förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar bedömt att planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap 11 – 18 §§ miljöbalken

och i 4 kap 34§ plan- och bygglagen. Behovet av miljöhänsyn vid genomförande av detaljplanen belyses därför inte i en miljöbedömning enligt 6 kap miljöbalken.

Ställningstagandet grundar sig på följande:

- Planförslaget följer översiktsplanens intentioner.
- Områden av riksintresse, strandskydd, skyddad natur etc bedöms inte påverkas.
- Natura 2000-området Lundåkrabukten bedöms inte påverkas. Dagvatten fördröjs och renas.
- Området planeras så att dagvatten tas om hand och fördröjs inom planområdet. Tillräckliga ytor för fördröjning samt sekundära avrinningsvägar vid extrema regn säkras.
- Inga föroreningar har påvisats i halter som med aktuell eller planerad markanvändning bedöms påverka människors hälsa eller miljön. Låga halter i förhållande till Naturvårdsverkets generella riktvärden.
- Miljökvalitetsnormer för luft och vatten bedöms inte överskridas.
- Risker för människors hälsa och säkerhet bedöms som acceptabla i och med att de riksreducerande åtgärder som föreslås i genomförd riskutredning säkras i detaljplanen.
- Ökat trafikbuller vid angränsande bostäder till följd av trafikökning beräknas bli mycket liten (ca 0,5 dB(A))
- Länsstyrelsen har i samrådsskedet instämt i kommunens bedömning.

Överensstämmelse med tidigare ställningstaganden

Översiktsplan och Fördjupad översiktsplan

Förslaget följer avsikterna i *Översiktsplan Landskrona stad 2013-2030* samt *Fördjupad översiktsplan för Landskrona tätort*.

Beträffande handel så är området utpekad i både ÖP och FÖP som lämpligt för utveckling av handel. Det är också i linje med ställningstagandet att kommunen inte ska ha någon externhandel.

Det gröna stråk som finns beskrivet i Fördjupad översiktsplan för Landskrona tätort möjliggörs både från Stationen och under Västkustbanan genom den s.k. Kungsporten. Trädplanteringar längs gatorna skapar grön infrastruktur.

Europaspåret

Bortsett från gatorna mot Stationen och mot Ringvägen, som vid ett genomförande av Europaspåret skulle behöva rivas, så bedöms planförslaget inte påverka menligt på förutsättningarna för Europaspåret.

Landskapsbild

Planområdet ingår i ett visuellt storskaligt område; med byggnader, infrastruktur, jordbrukslandskapet och logistikanläggningen DSV. Utblickar från området begränsas i stort av omkringliggande bebyggelse, växtlighet och infrastruktur. Ytterligare byggnad för handel bedöms inte påverka denna bild i ett större sammanhang. Ny bebyggelse följer även intentionen att bebygga denna yttre ring

av staden på längre sikt och är ett steg på väg att skapa ett tydligare sammanhang inom området och med dess omgivningar.

Kulturmiljö

Området ligger inom kulturmiljöstråket Skånelinjen (Per Albin linjen) som är en 500 km lång befästningslinje längs Sveriges södra kust, från Båstad till Vieryd. Linjen upprättades i samband med andra världskriget i syfte att försvara landet mot en eventuell invasion. Planförslaget bedöms inte ge någon negativ påverkan på kulturmiljöstråket, Skånelinjen.

Arvet efter Weibulls verksamhet finns bevarad i form av byggnader utanför planområdet. Det tidvis färggranna odlingslandskapet tas upp i förslag till utformning av parkeringsytorna. Handel etablerades i området av Weibulls för över trettio år sedan.

Naturmiljö och biologisk mångfald

Inga särskilda naturmiljövärden, särskild biologisk mångfald eller skyddsbestämmelser, finns som hindrar en exploatering av platsen.

Jordbruksmark

Gatan mot Landskrona station samt park för dagvattenhantering påverkar jordbruksmark av högsta klass. Denna yta ingår dock i ett urbant sammanhang och är idag avgränsad av infrastruktur, stationen och det tidigare fabriksområdet.

Riksintresse för kustzon

Bebyggelsen inom planområdet är förenlig med riksintresse för kustzon eftersom den inte urholkar de villkor riksintresset ställer på allmänhetens tillgång och tillgänglighet till strandområdena.

Riksintresse för kommunikationer

Bebyggelsen inom planområdet är förenlig med riksintresse för kommunikationer då bebyggelsefritt avstånd till Västkustbanan beaktas. Förslaget möjliggör en förstärkning Landskrona station som kollektivtrafiknod.

Tillgänglighet

Tillgängligheten inom och till- och från planområdet förstärks kraftigt för alla trafikslag. Inom kvartersmark anpassas området enligt gällande tillgänglighetskrav.

Mark, luft och vatten

Luftföroreningar

Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft enligt 5 kap miljöbalken gäller för svaveldioxid, bly, kvävedioxid, kolmonoxid och partiklar (PM 10). Miljökvalitetsnormerna inom Landskrona stad överskrids inte. En handelsetablering av typen sällanköp kommer troligtvis bidra till att trafikmängderna ökar lokalt. Detta i form av fler leveranser samt ytterligare besökare. Trafikmängderna på Österleden antas inte öka i samma omfattning

jämfört inom området. Av de som passerar väntas istället fler än idag välja att besöka handeln. I ett större perspektiv förväntas dock biltrafiken minska då fler människor bedöms göra sina inköp inom staden istället för att åka till grannkommunerna. Med ett utökat utbud av handel inom handelsområdet skapas dessutom ett bättre underlag för en utbyggd kollektivtrafik som förenklar möjligheten att resa utan bil. Sammantaget bedöms trafiktillskottet från den förändring som planförslaget innebär inte förändra luftföroreningsnivåerna för befintlig bebyggelse.

Vattenföroreningar

Miljökvalitetsnormer för yt- och grundvattenförekomster enligt 5 kap miljöbalken gäller för yt- och grundvatten. 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 den 22 december 2015.

Planområdet tillhör vattenförekomsten Lundåkrabukten. Enligt dagvattenutredningen är buktens ekologiska status klassad som måttlig och kemisk status exklusive kvicksilver är klassad som god. Enligt miljökvalitetsnormen skall Lundåkrabukten uppnå god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus 2021. Dess största problem är övergödning och syrefattiga förhållanden. Vattenförekomsten anses ha problem med miljögifter på grund av halter av kvicksilver i fisk över gällande riktvärden.

Flödet av dagvatten till följd av den planerade exploateringen bedöms inte bidra med ett större dagvattenflöde från området totalt sett då det kommer att utjämnas. Föreslagen dagvattenhantering bedöms inte heller påverka möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna god ekologisk status eller god kemisk ytvattenstatus 2021 i Lundåkrabukten. Anledningen till det är att den måttliga ekologiska statusen är huvudsakligen övergödning. Den planerade exploateringen bedöms inte ge något tillskott av närsalter och bör därmed inte påverka möjligheten till att uppnå god status. När det gäller ytvattenstatus är bedömningen att miljökvalitetsnormen god ytvattenstatus 2021 (gäller recipienten inte utsläppen) inte uppnås. Dagvatten kan visserligen innehålla föroreningar från trafiken, men med tanke på områdets lilla yta i förhållande till den totala yta som avvattnas till samma mottagare bedöms den inte ha en avgörande betydelse för huruvida normen uppnås.

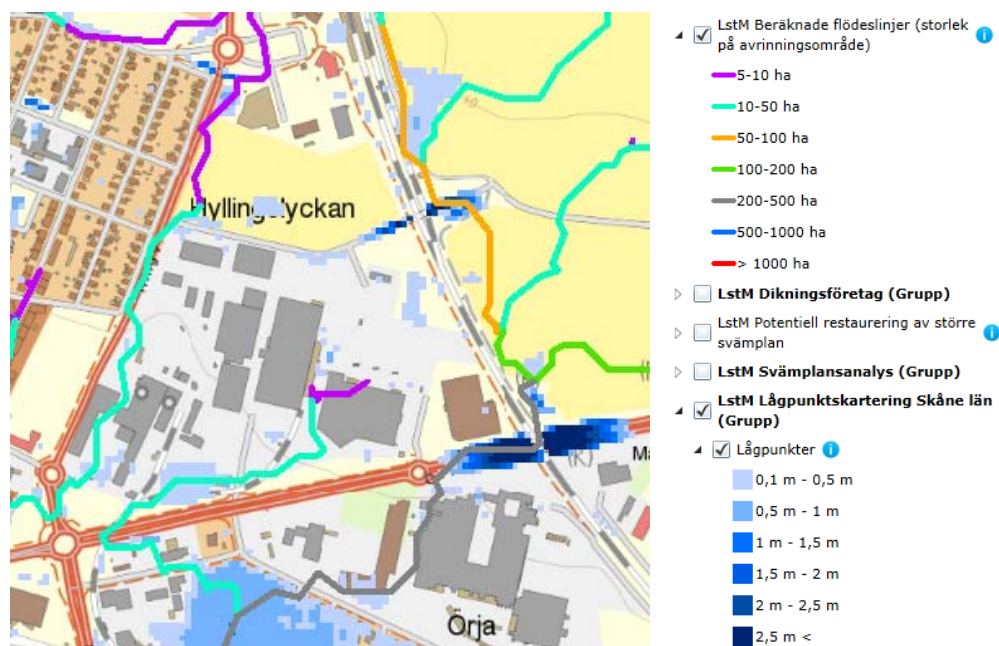
Makadamfyllda dagvattenmagasin (som föreslås i området) har även en reningseffekt för dagvatten från gator och hårdgjorda ytor eftersom dagvatten sprids över makadamlagret som sedan fångas i dräneringsledningar på botten.

Inom fastigheten Garvämmet 2, öster om planområdet, finns en känd förorening. Miljöförvaltningen i Landskrona bedömer att det är osannolikt att byggnation och hårdgöring inom planområdet skulle påverka grundvattenrörelser inom Garvämmet 2. Det bedöms därmed osannolikt att byggnation inom planområdet skulle påverka eller orsaka spridning av föroreningen inom Garvämmet 2 (*Yttrande med anledning av fråga om föroreningar inom Garvämmet 2, Miljöförvaltningen 2018-04-23*)

Översvämning/skyfall

Planområdet bedöms inte vara särskilt utsatt för risk för översvämning. I Länsstyrelsens karttjänst *Vatten och klimat* (<http://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/Skane/Dikningsforetag/>) syns lågpunkter vid passagerna under järnvägen norr och söder om området. Området bedöms inte heller påverkas av havsnivåhöjning.

Dagvattenhanteringen inom planområdet dimensioneras för att klara ett 30-årsregn och tillräckliga ytor för fördröjning har avsatts inom planområdet. Även vattenvolymer vid extrema regn (upp till 100-årsregn) säkras genom sekundära avrinningsvägar så att avrinning sker till områden där vattnet inte orsakar skada. Se mer om dagvattenhantering på sidan 27.



Figur 26. Bild från Länsstyrelsens karttjänst Vatten och Klimat som visar lågpunkter och flödeslinjer i området.

Arkeologi

Indikationerna för att det ska finnas under mark dolda, ej kända fornlämningar inom området bedöms inte som så stora att Länsstyrelsen finner det rimligt att i enlighet med bestämmelserna i 2 kap 11 § kulturmiljölagen, ställa krav på arkeologisk utredning. Påträffas fornlämningar i samband med markarbetena skall dessa, i enlighet med 2 kap 10 § kulturmiljölagen, omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas.

Markradon

Endast en översiktlig radonkartering har gjorts. Innan byggnation ska en geoteknisk utredning göras som ger mer detaljerat svar för hur halterna ser ut inom planområdet. Om området klassas som normalriskområde kräver detta enklare bestämmelser kring radonskyddande åtgärder vid byggnation.

Geoteknik

Innan byggstart skall en geoteknisk utredning göras för att säkerställa markens beskaffenhet.

Hälsa och säkerhet

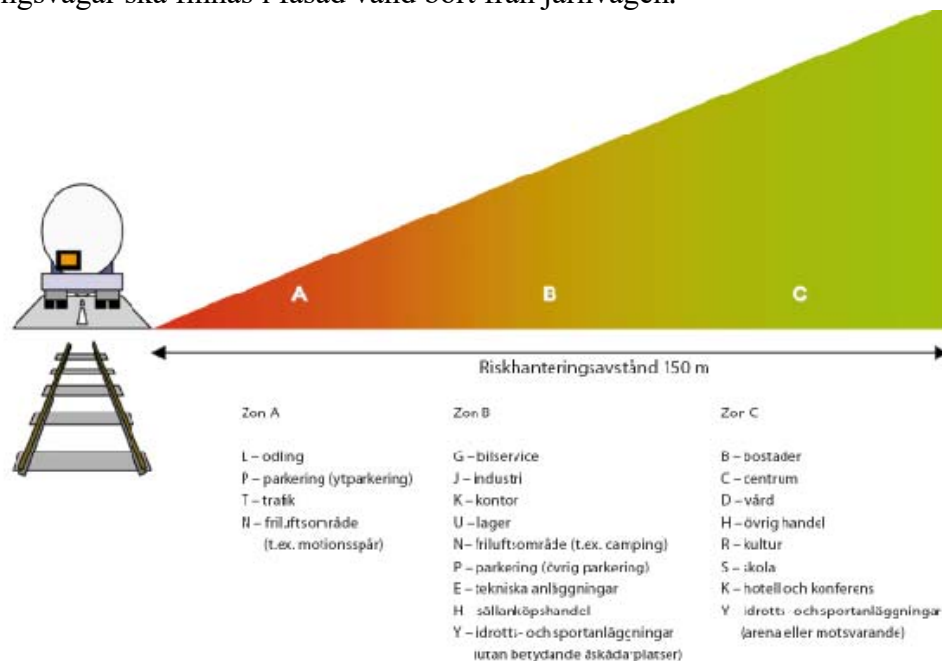
Riskhänsyn

I samband med det övergripande planarbetet för Västra Weibullsholm har utarbetats "Riskutredning för Weibullsholm" upprättad 2016-01-25, (ÅF-infrastructure AB, Brand & Risk). Riskutredningen slår fast att den dominerande riskkällan i området är DOW Sverige AB (f.d. Rohm & Haas Nordiska AB).

Föreliggande detaljplan har markanvändning sällanköpshandel och kontor. Kvarteretsmarken ligger på över 300 meters avstånd från DOWs verksamhet. I samråd med ÅF-infrastructure AB, Brand & Risk samt Räddningstjänsten i Landskrona har det framkommit att den riskreducerande åtgärd som är adekvat med hänsyn till föreliggande markanvändning på detta avstånd från riskkällan är avstängningsbar ventilation, vilket regleras med planbestämmelse (b₃)

Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen (Riktsam) - Länsstyrelsen i Skåne, anger att markanvändningen kontor ej är mer känslig än sällanköpshandel, se figur 27.

Gällande närheten till Väst kustbanan finns åtgärdsförslag i Riskutredningen för Örja 34:7 m.fl (Biltema). Detaljplanen reglerar med prickmark områden mot västkustbanan som inte får bebyggas. Avståndet mellan byggrätten och järnvägsspåren sätts till 25 meter. Samtidigt anger planbestämmelsen (b₁) att fasader inom 30 meter från järnvägen ska uppföras i obrännbart material och att utrymningsvägar ska finnas i fasad vänd bort från järnvägen.



Figur 27. Riskhanteringsavstånd från farligt godsled, ur Riktsam.

Markföroreningar

Markmiljöundersökningar och grundvattenprov har utförts under hösten 2017 (Sweco 2017-11-17 (inom kvartersmark) samt Sigma Civil 2017-12-12 (blivande allmän platsmark)). Inga halter över Naturvårdsverkets generella riktvärden har påvisats inom planområdet. Området uppfyller kriterierna för MKM (mindre känslig markanvändning) och identifierade föroreningar bedöms inte utgöra risk för människors hälsa eller miljön.

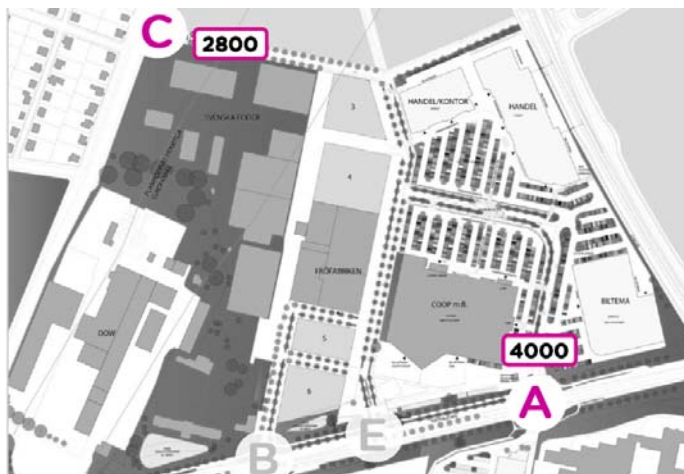
Känd förorening inom den närliggande fastigheten Garvämmet 2 bedöms inte påverkas av byggnation inom planområdet (se rubriken *Vattenföroreningar* på sidan 43).

Trafikalstring och buller

Enligt beräkningar i *Fördjupningar kring trafikflöden och trafikbuller*, 2017-10-20 (Ramböll) kommer verksamheterna inom planområdet samt befintliga handelsetableringar i Weibullsholm att alstra totalt 6800 bilresor ett genomsnittligt vardagsdygn. Trafiken kommer att fördela sig på två anslutningar, mot Ringvägen och mot Österleden, markerade med A och C i figur 28. 4000 fordon beräknas passera vid Österleden och 2800 fordon vid Ringvägen.

Ringvägen, med cirka 13 000 fordon/dygn, är en av de mest trafikerade gatorna i Landskrona och bostäderna väster om vägen är utsatta för trafikbuller. Av de 2800 fordon som beräknas tillkomma från planområdet bedöms 1200 fordon köra söderut på Ringvägen och 2000 fordon köra norrut. Det motsvarar en ökning på 10% respektive 15% av den totala trafikmängden.

Decibel är ett logaritmiskt måttetal. Det innebär bland annat att vid addition av buller från två lika starka bullerkällor ökar ljudnivån med 3 dB(A). På samma sätt ger en fördubbling/halvering av trafikmängden 3 (dB(A) högre/lägre ekvivalent ljudnivå. Effekterna på ljudnivåerna vid bostäder utmed Ringvägen till följd av trafikökningen beräknas bli ca 0,5 dB(A) ökning av ekvivalent ljudnivå. Utredningen slår därmed fast att utvecklingen av handelsområdena i Västra Weibullsholm ger en mycket liten effekt på den befintliga bullersituationen.



Figur 28. Beräknad fördelning av framtida biltrafikflöden. (Ramböll)

Sociala och ekonomiska konsekvenser

Handel

Det finns handelsutredningar för Bromsregulatorn och den fördjupade översiktsplanen för Landskrona tätort. Landskrona har idag ett mycket lågt försäljningsindex för sällanköpsvaror – mindre än hälften av Landskronabornas inköp av sällanköpsvaror görs i hemkommunen. Indexet har dock ökat sedan handeln kring Weibullsområdet etablerats. Genom att fortsätta renodla handeln utanför stadskärnan till enbart sällanköpshandel konkurrerar den inte med stadskärnans handel av tydligare shoppingkaraktär. På grund av det dåliga utbudet av sällanköpsvaror i Landskrona är invånarna tvungna att åka till andra handelsdestinationer för att göra dessa inköp. På dessa destinationer finns även ett utbud av varor som konkurrerar med Landskronas stadskärna, så om utbudet av sällanköpsvaror ökar inom kommunen så kan även handeln i stadskärnan gynnas. Galleria-lösning undviks genom planbestämmelse (b2) att varje butikslokal ska ha entré i ytterfasad.

Befolkning och service

Planförslaget innebär ett ökat utbud av sällanköpsvaror inom Weibullsholm. Bedömningen är att etableringen kan inverka positivt på stadskärnans handel. Det förutsätter dock att stadskärnans aktörer utvecklar sina egna produkter och profiler vilket kan ske om rätt förutsättningar skapas. Sådana är att exempelvis att inte tillåta externa köpcentrum med detaljhandel inom Landskrona stad. En satsning på centrumhandeln samt centrumnära sällanköpshandel kan till och med ha positiva effekter för Landskrona som handelsdestination, vilket gynnar befolkningens närhet och möjlighet till handel.

Hushållning med resurser

Planområdet är till största delen redan ianspråktaget och ligger inom befintlig infrastruktur och bedöms lämplig för fortsatt bebyggelseutveckling. En mindre del åkermark tas i anspråk i samband med vägdragningen till Stationen. Åkermarken bedöms kunna brukas fortsättningsvis.

Tillgänglighet

Vid utarbetande av planförslaget har kravet på god tillgänglighet och användbarhet för funktionshindrade beaktats. Hur kraven på tillgänglighet i 12 § BVF (byggnader) samt 3 kap 15 § PBL (tomter) i detalj kommer att tillgodoses avgörs i samband med byggnads- och markprojekteringen och därmed vid kommande bygglovprövning och bygganmälan.

Planförslaget innebär att tillgänglighetskraven enligt ovan kan uppfyllas. Reglerna om tillgänglighet och användbarhet i basanpassningsprogrammet "Bättre för alla" avses att tillämpas i enlighet med exploateringsavtalet.

Barnperspektiv

Vid utarbetande av planförslaget har hänsyn till barns intressen, behov och situation i enlighet med barnkonventionen tagits. Samtidigt har detta en marginell påverkan på planförslaget.

Jämställdhetsperspektiv

Ur jämställdhetsperspektiv bör föreliggande planförslag inte medföra negativa förändringar. Förslaget innebär ett större utbud av sällanköpshandel inom kommunen, vilket är positivt för dess invånare. Samtidigt är placeringen, nära stadskärnan, god ur den aspekten att beroendet av bil kan minska, särskilt då det går stadsbuss till området.

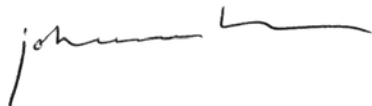
Säkerhet och trygghet

Med föreliggande förslag blir en tidigare obebyggd fastighet inom handelsområdet bebyggd. Det innebär troligtvis att fler personer rör sig i området dagtid som kvällstid. Detta antas öka den upplevda tryggheten, bland annat för de som rör sig till och från busshållplatserna, då fler kan uppleva en ökad informell social kontroll. Kollektivtrafiken genom området bedöms öka tryggheten.

MEDVERKANDE

Planhandlingarna har tagits fram av stadsbyggnadsförvaltningens handläggare Harald Klein och Johanna Karlsson samt representanter från övriga förvaltningar inom Landskrona Stad.

Stadsbyggnadsförvaltningen



Johanna Karlsson
Planarkitekt
Landskrona Stad



Johan Nilsson
Stadsbyggnadschef
Landskrona Stad