



Landskrona stad

Diarienummer 198/003.313.08

Detaljplan för Kronan Södra Örja 30:2 m fl Landskrona stad

PLANBESKRIVNING



Aktuellt planområde

2010-09-01

ANTAGANDEHANDLING

Landskrona stad
Teknik- och stadsbyggnadsförvaltningen
261 80 Landskrona
Besöksadress Drottninggatan 7

Tfn 0418-47 00 00
Fax 0418-47 35 76
byggnadsnamnden@landskrona.se
www.landskrona.se

Bankgiro 868-6123
Postgiro 12345-5
Org.nr 212000-1140

HANDLINGAR

Till detaljplanen finns följande handlingar:

- Plankarta med planbestämmelser
- Illustrationsplan
- Planbeskrivning (denna handling)
- Genomförandebeskrivning
- Samrådsredogörelse
- MKB
- Utlåtande

Bilagor:

1. Trafikutredning
2. Bullerutredning
3. VA-utredning
4. Riskutredning
5. Spårutredning
6. Behovsbedömning för MKB

DETALJPLANENS SYFTE

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra etablerandet av verksamheter i anslutning till befintligt verksamhetsområde. Planområdet omfattar verksamheter, cirkulationsplats i norr, spåranslutning i söder, gator, grönområden samt dagvattenanläggningar. Detaljplanen möjliggör även en gång och cykelbro alternativt -tunnel över/under E6:an.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Planområdet

Planområdet är beläget ca 3,5 km öster om Landskrona centrum i anslutning till befintligt verksamhetsområde Kronan. Planområdet begränsas i norr av väg 17, i söder av Västkustbanan och i väster av E6:an, SPL 1498 1282-P42 (390), DP 1282 – P97/160 (455), DP 1582 1282_P127 (436) samt intilliggande verksamhetsområde Bollspelaren dvs DP 1282K-P08/258 (504). Området öster om planområdet utgörs av åkermark.

Planområdet omfattar fastigheterna: del av Örja 30:2, del av Bilrutan 7, del av Örja 2:2, del av Örja 11:2, Cyklisten: 1, 2 och 3 samt del av (fastigheterna som omfattar Väg 17 och E6:an) Örja S:1 och del av Örja 19:26. I den södra delen omfattar planområdet även del av Tofta 14:21 område 2, del av Tofta 14:20 samt del av Tofta 14:13 område 6.

Totalt upptar planområdet en yta av ca 58 hektar.

Markanvändning

Planområdet omfattar både planlagd och icke planlagd mark och inrymmer en befintlig verksamhet, Santa Maria. Den icke planlagda marken utgörs av jordbruksmark som odlas.

Markägoförhållanden

Landskrona stad är fastighetsägare till fastigheterna Örja 30:2, Örja 2:2 och 11:2, Cyklisten 2 och 3. Fastigheten Bilrutan 7 ägs av Landskrona stad och Pilkington. Fastigheten Cyklisten 1 ägs av Santa Maria AB. Området för E6 (del av Örja 19:26) ägs av Vägverket och väg 17 utgörs av en samfällighet med många delägare (Örja S:1). Jordbruksmarken inom planområdet är utarrenderad t o m mars 2011.

Fastigheterna Tofta 14:21, område 2, ägs av Örja Lantbruks AB. Tofta 14:20 ägs av Staten Banverket och Tofta 14:13, område 6, av W Weibull AB.

Geoteknik

Enligt SGU:s jordartskarta består marken i den norra delen främst av sand medan den södra delen innehåller moränlera eller lerig morän. En geoteknisk undersökning, utförd av SÄVAB 1991-05-23, visar på det att det även kan förekomma silt i jordarterna.

Riksintressen och förordningar

Riksintresse för infrastruktur

E6, som gränsar till planområdet i väster och som delvis ingår i planområdet på yta där gång- och cykelbron föreslås, samt Väst kustbanan, som gränsar till planområdet i söder, är riksintresse enligt 3 kap 8 § miljöbalken.

I övrigt berörs inte planområdet av riksintressen eller förordningar.

Tidigare ställningstaganden

För området har ett planprogram upprättats (augusti 2000, reviderat november 2002), och godkänts 2004-05-18. Programmet syftade till att lägga grunden för en övergripande struktur för en företagspark och fungera som underlag i den fortsatta planprocessen.

Byggnadsnämnden beslutade 2009-03-17 att ge planenheten i uppdrag att påbörja planarbetet med Kronan södra. I beslutet bestämdes även att gällande detaljplaner 466, 491, del av 436 och 455 ska ingå i planområdet och ersättas av denna detaljplan. Anledningen till detta är att lösa tillfarten till området genom en ny cirkulationsplats vid väg 17, att möjliggöra en spåranslutning från Väst kustbanan samt ta ett helhetsgrepp vad gäller gång- och cykeltillgängligheten för området.

Översiktsplan

Enligt *Översiktsplan 2000+ för Landskrona* (godkänd 2002-03-13), är området markerat som verksamhetsområde samt utbyggnadsområde för verksamheter. I översiktsplanen föreslås även en spåranslutning för godståg samt en gång- och cykelförbindelse över E6:an.

Detaljplaner

Planområdet omfattar både planlagd och icke planlagd mark:

DP 1282K-P00/174 (466, Örja Östra, 2000),

DP 1282K-P05/227 (491, Örja Östra 2004),

del av DP 1282K-P08/258 (504, Bollspelaren),
del av DP 1582 1282-P127 (436, Örja Östra),
del av DP 1282-P97/160 (455, Pilkington) samt

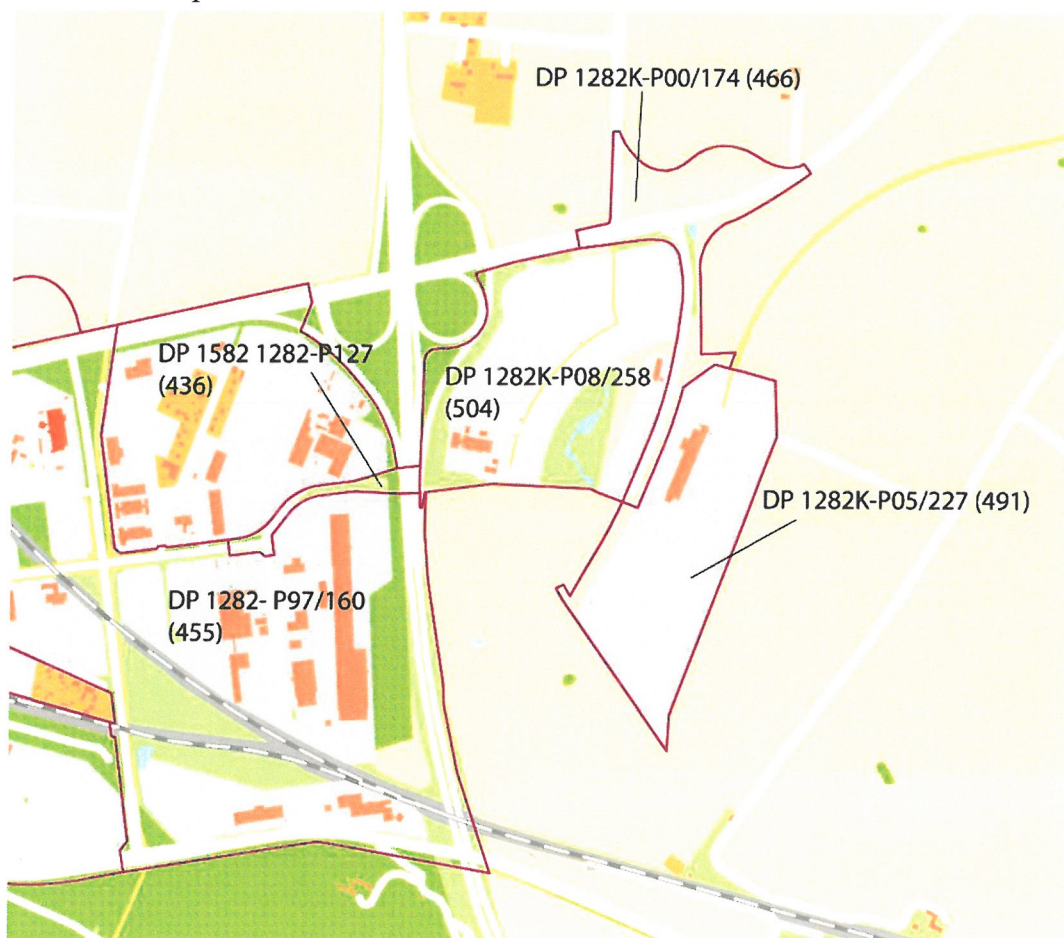
DP 1282K-P00/174 (466, Örja Östra) omfattar angöring från väg 17 med
väganslutning in i området. Genomförandetiden går ut 2012-12-31.

DP 1282K-P05/227 (491, Örja Östra) i den nordöstra delen av planområdet
medger industriändamål och omfattar befintlig verksamhet, Santa Maria.
Genomförandetiden går ut 2015-07-05.

En ytterst liten del av DP 1282K-P08/258 (504, Bollspelaren) i anslutning till
E6:an berörs. Genomförandetiden går ut 2013-06-20.

Även ytan planerad för gång- och cykelanslutning, över E6:an, kommer att ingå i
aktuellt planområdet dvs del av DP 1582 1282-P127 (436, Örja Östra), med
genomförandetiden t o m 31 december 2007.

Norra delen av DP 1282-P97/160 (455, Pilkington) berörs, vars genomförandetid
var t o m 10 april 2007.



Karta över gällande detaljplaner: Dp 466, Dp 491, Dp 436, Dp 455 och Dp 504.

Kulturmiljö och arkeologi

Landskapsbeskrivning

Beskrivningen av landskapet omfattar landskapsbild, kulturmiljö och naturmiljö då dessa är starkt präglade av varandra och utgör en enhet, ett kulturlandskap.

Landskapet på platsen är starkt präglat av människans aktiviteter under årtusenden, i första hand genom odling och hävd av den bördiga åkermarken men under det senaste århundradet även genom omfattande infrastrukturprojekt och utbyggnad av Landskrona med industriområden.

Som odlingslandskap har området en lång kontinuitet. Landskapet präglas av de många fornlämningarna som visar på en kontinuerlig bebyggelse sedan stenåldern. Gravhögar från bronsåldern avtecknar sig på höjdryggarna mellan Glumslöv och Rönneberga gård. De flesta bybildningar från tidig medeltid har lösts upp och förändrats i samband med skiftesreformerna i början på 1800-talet.

Enligt *Det Skånska landsbygdsprogrammet* (2007) är det skånska karaktärslandskapet, slätten, som tydligast kring Landskrona och Lund. Beroende på varifrån man betraktar det aktuella området kan sambanden i landskapet upplevas olika. För de som färdas längs E6 från söder eller färdas österut från Landskrona utgör järnvägen och E6 starka avgränsningar i landskapet mot söder och mot väster. Mot nordost fortsätter landskapet och utblickarna mot den höjdrygg som sträcker sig från Glumslöv och österut mot Rönneberga är tilltalande. Denna landskapsbild har ett högt bevarandevärde och omfattas av *Länsstyrelsens Naturvårdsprogram* och *riksintresse för Kulturmiljövård*.

Norrifrån och till viss del från väg 17 mot väster är utblicken mot Lundåkrabukten och kustremsan mot söder dominerande. Närheten till Lundåkrabukten upplevs dock inte från planområdet beroende på den stora barriär som E6:an utgör där den korsar järnvägen sydväst om planområdet.

Med undantag för tre stycken märkegravar finns inga naturmiljövärden i området. Planområdet utgörs av odlingsmark och tomter för verksamheter.

Mark och vegetation

Den icke tidigare planlagda marken samt den yta som är planlagd men inte bebyggd utgörs av jordbruksmark. Jordbruksmarken är av hög kvalitet och är till största delen klassad som 10 + jord, vilket är den högsta klassen på jordbruksmark i Sverige. Ytan utmed spårområdet är dock klassad lägre, 6+ samt 9+.

Biotopskydd enligt kap 7 § 11 miljöbalken omfattar olika naturkaraktärer. Detta inkluderar alléer, källor med omgivande våtmark i jordbruksmark, odlingsrösen i jordbruksmark, pilvallar, småvatten och våtmarker i jordbruksmark, stenmurar i jordbruksmark och åkerholmar. Vid påverkan av biotopskyddade miljöer krävs dispens från länsstyrelsen.

Planområdet innehåller tre märkegravar. En är belägen i norra delen av planområdet, i nära anslutning till infarten från väg 17. De andra två finns längre söderut.

Arkeologi

En arkeologisk utredning för Örja socken, Örja 30:2 m fl genomfördes av Riksantikvarieämbetet Uv Syd 1991. Utredningen omfattar stora delar av aktuellt planområde och visar på förekomst av tre registrerade boplatser från stenåldern. I den norra delen av planområdet har även två förhistoriska anläggningar med boplatsskarakteristik påträffats, i form av härdar, gropar och stolphål. Enligt utredningen bedömdes inte området som aktuellt för en fortsatt undersökning.

Området utmed spårområdet ingick inte i utredningen, detta område har tidigare undersökts i samband med utredningen om Väst kustbanan (UV Syd 1996, UV Syd 1997).

För den övriga delen av planområdet, för ytan som inte omfattades av ovan nämnda utredningar, har en arkeologisk förundersökning genomförts (Riksantikvarieämbetet UV Syd 2009). Två fornlämningsområden har undersökts (Örja 38 och 39). Utredningen är avslutad och inga ytterligare insatser är nödvändiga inom dessa fornlämningsområden.

Påträffas fornlämningar i samband med markarbetena ska detta omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas dessa, i enlighet med 2 kap 10 § kulturminneslagen.

Tillgänglighet

Området angörs från norr, från väg 17. Det finns även möjlighet att ta sig till området från öster via en mindre väg, Ängahusvägen, från Tofta. En tidigare banvall som idag utgörs av en gång- och cykelväg till området från Asmundtorp, ansluter till Ängahusvägen inom planområdet. Det finns även en gång- och cykelväg utmed Företagsvägen som ansluter till busshållplatsen på väg 17. Det saknas en koppling mellan g/c-stråket längs Malmövägen och g/c-stråket längs den gamla banvallen dvs gång- och cykelförbindelsen mellan Asmundtorp och Landskronas centrum samt Landskronas järnvägsstation.



Befintliga gång- och cykelbanor.

Gator och Trafik

Inom planområdet finns befintliga gator, Örjaleden, varifrån man angör befintliga verksamheter inom området. I öster ansluter Ängahusvägen till Örjaleden. I direkt anslutning till planområdet i väster ansluter Företagsvägen till Örjaleden. Denna är trädplanterad med lind och försedd med separat gång- och cykelväg.



Utmed Företagsvägen har tre rader av lind planterats, på båda sidorna av gatan samt innanför gång- och cykelvägen.

Kollektivtrafik

Planområdet är beläget mellan Landskronas järnvägsstation och Häljarps järnvägsstation. Avståndet till Landskronas station är ca 2,5 km, ca 1,6 km fågelvägen. Avståndet till Häljarps station är betydligt längre då det saknas en gång- och cykelväg mellan området och Häljarps stationsområde. Det går dock att nå Häljarps station via Ängahusvägen och Toftavägen.

Landskronas station trafikeras av persontågstrafik. I genomsnitt avgår ca 50 persontåg/dag i vardera riktningen mot Malmö/Lund respektive Helsingborg/Ängelholm. Vid stationen ansluter även Landskronas stadsbusstrafik.

Den närmsta busshållplatsen från planområdet finns utmed väg 17 strax norr om planområdet i anslutning till korsningen mellan Vadensjövägen, som leder till Örja kyrkby, och Väg 17. Hållplatsen trafikeras av regionala busslinjer, nr 240 mellan Landskrona och Svalöv, nr 241 mellan Landskrona och Eslöv via Teckomatorp och nr 250 mellan Landskrona och Bjuv.

Störningar

En stark bullerkälla för planområdet är väg E6 där trafiken ökar stadigvarande. Även trafikmängden på väg 17 ökar vilket bidrar till ett ökat buller. Tågtrafiken på Västkustbanan, söder om området, har även den en stark inverkan på bullermiljön. I övrigt belastas området endast av mindre olägenheter från den angränsande jordbruksmarken i form av damm och buller i samband med plöjning och skörd.

Scandiflex Pac (förpackningstillverkning), väster om E6 omges av ett rekommenderat skyddsavstånd på 400 m, i gällande översiktsplan. Skyddsavståndet sträcker sig en liten bit in i planområdet. Med avseende på föreslagen verksamhets-

etablering, ej bostäder, bedöms detta inte påverka planområdet dvs finnas inte något behov av skyddsavstånd till Scandiflex Pac inom planområdet.

Teknisk försörjning

Då det gäller den tekniska försörjningen finns ledningar att ansluta till i befintligt verksamhetsområde, norr och väster om planområdet. Befintligt ledningsnät utgörs av el-, tele, gas, vatten, avlopps och dagvattenledningar.

Vatten och avlopp

Vatten och avlopp är anslutet till det kommunala nätet. Dagvatten från befintliga verksamheter och gator leds till den anlagda dammen inom Bollspelaren, öster om planområdet.

I den södra delen av planområdet finns ett pumphus och en vattenreservoar.

El

Befintlig luftburen högspänningsledning (130 kV) passerar diagonalt genom planområdet. Det finns även en mindre luftburen kraftledning som går i Företagsvägens förlängning, söderut, och som viker av mot öster strax norr om Västkustbanan.

Enligt Elsäkerhetsverket finns inga fastlagda gränsvärden för lokalisering av ny bebyggelse intill kraftledningar, utan Starkströmsföreskrifterna samt Miljöbalkens försiktighetsprincip gäller. Minsta horisontella avstånd i meter mellan fasledare och närmaste byggnadsdel är enligt Starkströmsföreskrifterna 10 m.

Med tanke på Miljöbalkens försiktighetsprincip rekommenderas ett bebyggelsefritt avstånd om 50 m till byggnader där människor stadigvarande vistas och exponeras för den elektromagnetiska strålningen från ledningen.

I planområdets södra del, i anslutning till pumphuset finns en transformatorstation.

IT-nät

Inom området finns utbyggt operatörsberoende IT-nät (fibernät) tillhörande Landskrona stad TSB EL-IT.

Tele

Det finns telekablar i den befintliga sträckningen av Företagsvägen samt i Örjaleden. Befintlig telestation finns väster om planområdet.

Gas

Befintliga gasledningar, E.ON GAS, finns att ansluta till inom planområdet. En reglerstation för att reducera trycket i gasledningen är förlagd strax öster om planområdet. Reglerstationens funktion är att reglera trycket på naturgasen från inkommande tryck på cirka 80 bar till utgående tryck på cirka 4 bar.

PLANFÖRSLAG

Områdets gestaltning och disposition

Målsättningen är att fastställa en tydlig struktur för ett verksamhetsområde i anslutning till Landskronas infart. Ambitionen är en struktur med rumsliga kvalitéer, väl förankrad till befintligt intilliggande verksamhetsområde och med starkt koppling till staden och dess entré. Förslaget bygger på den struktur som ligger till grund för befintlig bebyggelse med vissa justeringar.

Detaljplanen medger verksamheter med tillhörande kontor och personalutrymmen samt för ett mindre område dessutom handel. Bebyggelsens utformning i områdets mest exponerade delar, mot väster och norr, är av stor betydelse för upplevelsen av mötet med Landskrona, med stadens entré. I norr, söder och väster föreslås området kantas av naturmark. Befintlig park (naturområde), i verksamhetsområdets mitt, får ett avslut i söder och bildar en form av en halvmåne. Angöring till området sker från norr, från väg 17, via en ny cirkulationsplats. Från denna förlängs befintlig lokalgata genom området, mot söder och avslutas runt en av områdets tre märkegravar. För den nordöstra delen av planområdet anläggs en ny lokalgata utmed befintlig gång- och cykelväg, den tidigare banvallen. Ett gång- och cykelstråk möjliggörs från området mot väster via en bro över E6:an alternativt en tunnel. Området förbereds även för en anslutning med gång- och cykelväg till Häljars station och till Örja Kyrkby. I områdets södra del skapas möjligheter att ansluta ett stickspår, industrispår, från Västkustbanan.

Föreslagna åtgärder

Planförslaget innefattar:

- Kvartersmark för verksamheter (J_1) med maximalt 200 m skyddsavstånd till bostäder.
- Kvartersmark för verksamheter samt begränsad omfattning av handel med skrymmande varor och fabriksförsäljning (J_1H_1).
- Yta för ett tredje körfält utmed E6:an.
- Cirkulationsplats i korsningen mellan väg 17 och befintlig angöringsgata till verksamhetsområdet. Cirkulationsplatsen utformas även med anslutning till Örja kyrkby.
- Nya gator inom planområdet som ansluter till befintligt gatusystem.
- Ett gång- och cykelstråk till området, över E6:an, från Landskrona centrum och Landskronas järnvägsstation, och som i sin förlängning österut förbereds för anslutning till Häljars station och Asmundtorp.
- Naturmark med ytor för fördröjning av dagvatten.
- Ett sammanhängande grönområde mot E6:an och väg 17, inom naturområde.

- En anslutning till området från Väst kustbanan i form av ett industristickspår.

Bebyggelse

Planförslaget medger etablerandet av verksamheter, i direkt anslutning till befintligt verksamhetsområde, med maximalt 200 m skyddsavstånd till bostäder. Ändamålet verksamheter innefattar logistikföretag, lager mm samt för verksamheten nödvändiga utrymmen för personal och kontor. I ytan i anslutning till den centralt placerade parken (NATUR) föreslås icke störande verksamhet med viss del handel med skrymmande varor, exempelvis vitvaror, bygghandel och liknande samt fabriksförsäljning.

Utbyggnaden kan komma att ske etappvis och innehålla byggnader med varierat verksamhetsinnehåll. Det är därför av stor vikt att gestaltungsambitionen hålls samman och karaktären för hela verksamhetsområdet blir enhetlig och tydlig. Planbestämmelser anger av den orsaken byggnaders placering, byggnadshöjd och materialval samt även tillåten byggnadsarea i % per fastighet. Viktigt för helhetsupplevelsen av området är att de enskilda byggnaderna förhåller sig väl till varandra och gestaltas med vårdade och samstämmiga fasader mot områdets inre och angränsande trafikleder. Lastgårdar och parkeringsanläggningar bör omgärdas med vegetation så att större öppna ytor begränsas och inte blir synliga från utsidan. Entréerna bör vara tydliga och utformas med stor omsorg vilket bidrar till upplevelsen av ett område med hög standard.

Bebyggelsens utformning utmed E6:an och väg 17 är av extra stor betydelse då området ligger i anslutning till en av stadens entréer. Byggnadernas arkitektoniska utformning i exponerade lägen måste därför ägnas extra uppmärksamhet avseende materialval, färgsättning och detaljutformning. Byggnaders placering har också stor betydelse för att skapa en rytm och balans i byggnadsvolymer i området. Upplag, inlastningar och liknande bör skärmas mot E6:an och väg 17 med planteringar. Taken bör upplevas platta och teknikutrymmen på tak bör undvikas då E6:an ligger på en högre nivå och från vilken Rönneberga backar är synlig.

Bebyggelsen mot det inre naturrummet ska även den utformas med stor omsorg då denna yta utgör områdets kärna och i anslutning till denna är den plats där flest människor kommer att röra sig. Se referensbilder på nästa sida.

Reklam – skyltar, flaggor

Skyltar ska företrädesvis placeras på byggnaders fasader med överkant skylt ej högre än byggnadens byggnadshöjd, för att inte påverka utblickar och vyer i natur- och kulturlandskapet som är värda att bevara. Skyltarna ska anpassas till byggnaden samt ha ett budskap med tydlig koppling till pågående verksamhet.

Skyltar och flaggor som uppfattas från E6:an och väg 17 ska utformas och placeras på ett trafiksäkert sätt.

Kommersiell service

Personalmatsalar och fabriksförsäljning i begränsad omfattning, som en del av verksamheten, medges i planförslaget.

Inspirationsbilder Kronan



Exempel på utformning av verksamhetsbebyggelse mot E6, väg 17 och Västkustbanan. Bilden till höger visar Silentia i Falkenberg (Strängbetongs hemsida) och bild till vänster Apoteket Bikupan i Kristianstad (Lindabs hemsida).



Ytterligare exempel på utformning av verksamhetsbebyggelse. Bilderna ovan visar ICA-lagret i Helsingborg. (Byggfakta docu)

Landskap och Vegetation

Grönyta på kvartersmark

För att underlätta dagvattenhanteringen på kvartersmark, skapa bra förutsättningar för växtligheten och det lokala mikroklimatet samt bidra till ett estetiskt tilltalande område ska minst 10 % av fastighetsaren utgöts av genomsläppligt material dvs av grönyta på mark, tak eller som vattenyta. Även armerat gräs får inräknas i denna yta.

Grönstruktur och parker

I kanten av planområdet mot E6:an, väg 17 och mot Västkustbanan förslås ett sammanhängande grönområde med både estetiska, insynsskyddande och dagvattenfördröjande funktioner. På grund av bl a skyddsavstånd till kraftledning

uppstår luckor i bebyggelsen utmed E6:an där en gestaltande grönstruktur kan bidra till att länka samman området och ge upplevelsen av ett sammanhållet område. Av säkerhetsskäl, enligt VGU ska dock ett område om 40 meter från vägkant hållas fritt från stambildande växtlighet. Utmed E6 finns dock vägräcke vilket gör att man kan bortse från detta mått.

Inom område betecknat med NATUR, på yta som av olika skäl inte är byggbar, föreslås anläggandet av dagvattendammar, en större i söder, strax norr om Väst kustbanan, och en mindre längre norrut utmed Örjaleden. Anläggningarna bör utformas som estetiskt tilltalande naturmiljöer och vara till viss del permanent vattenfyllda och fungera som ett landskapselement i form av vattenspegel. Ytorna utformas även med översvämningsområde.

Befintliga mörkelgravar inom planområdet, två i den södra delen och en intill infarten i norr, föreslås bevaras inom allmän platsmark och vara en del av naturmiljön.

Tomtmark för framtida behov bör hållas gräsbevuxen för att ge ett vårdat intryck, fördröja dagvatten och öka den biologiska mångfalden inom området.

Trafik

Biltrafik

En separat trafikutredning har gjorts under planprocessen, se bilaga 1.

Tillfart till området sker från väg 17. För att öka trafiksäkerheten i anslutningen med väg 17 föreslås en cirkulationsplats som en hållbar lösning för både befintliga och tillkommande verksamheter. Cirkulationsplatsen dimensioneras för den trafikmängdsökning som utvidgningen av verksamhetsområdet innebär samt för framtida trafikökning för verksamhetsområdet och väg 17. Kapacitetsberäkningar visar att en cirkulationsplats med ett körfält är tillräckligt. Cirkulationsplatsen förbereds även för en anslutning mot norr vilket innebär att Vadensjövägens södra sträckning kan ändras och tillfarten till Örja kyrkby ske från cirkulationsplatsen.

För att försörja den södra delen av planområdet förlängs Örjaleden söderut. Gatan avslutas vid den södra mörkelgraven där en gatslinga med vändmöjlighet för 24-meters lastbilar anordnas. Företagsvägen förlängs österut över Örjaleden, och ansluter parallellt med befintlig gång- och cykelväg på f d banvallen. Från Örjaleden i riktning österut, föreslås en ny lokalgata till omlastningsområdet i anslutning till spårområdet. Ängahusvägen i anslutning till planområdet och Örjaleden ligger kvar i befintligt läge.



Befintliga och nya vägar, samt anslutning från väg 17.

Trafiktillskottet med anledning av nyetableringen av verksamheter inom aktuellt planområde beräknas till ca 5300 fordon/dygn. Detta innebär att ett fullt utbyggt verksamhetsområde (Kronan södra och Kv. Bollspelaren m fl) år 2025 bedöms generera ca 8000 fordon/dygn (varav 7000 fordon/dygn alstras av nyetablering). Idag är trafikmängd på väg 17 ca 7500 fordon/dygn öster om Örjaleden och ca 8500 fordon väster om. Trafikflödet på väg 17 år 2025, med ett fullt utbyggt verksamhetsområde, kommer därmed att öka till ca 11100 fordon/dygn öster om Örjaleden och till ca 16900 fordon väster om.

Trafiken från området antas fördela sig med 20 % österut och 80 % västerut. Utbyggnaden antas inte påverka trafikflödet på Vadensjövägen i någon större utsträckning.



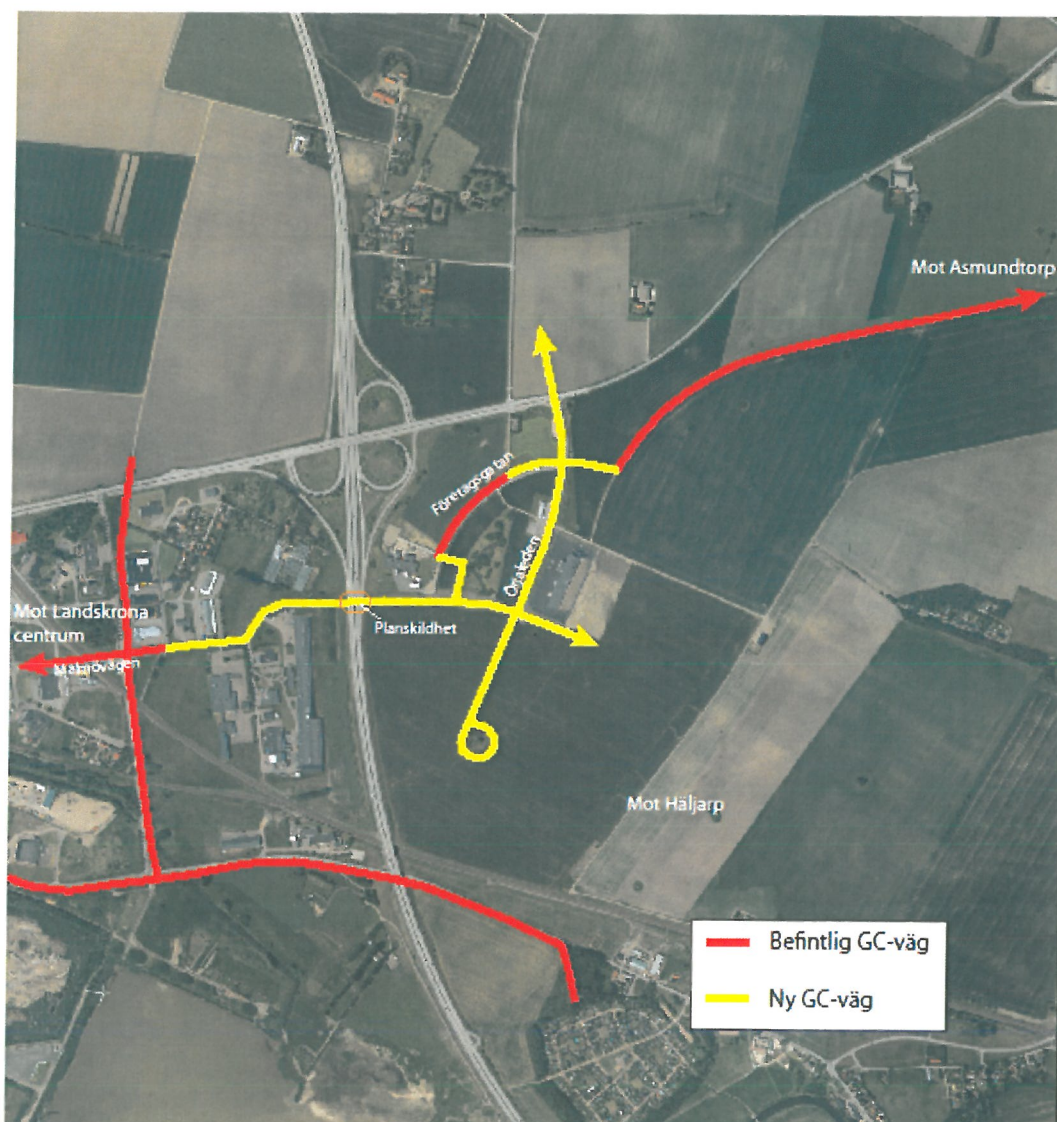
Förväntad trafik (f/d) år 2025 med full utbyggnad av området.

Gång- och cykeltrafik

Det är av stor vikt att koppla ihop g/c-stråket som går från Asmundtorp utmed f d banvallen med stråket som går längs Malmövägen, väster om E6:an, och in till centrum. Cykelstråket som går längs Malmövägen föreslås därför förlängas över E6:an med en planskildhet och kopplas till Örjaleden. Utmed större delen av Örjaleden finns det möjlighet att anlägga separerad gång- och cykelväg på vägens båda sidor. Gång- och cykelbanan ansluter till busshållplatsen vid väg 17 och en passagemöjlighet över vägen anordnas i anslutning till den föreslagna cirkulationsplatsen. Örjaledens gång- och cykelbana kopplas även till cykelstråket längs f d banvallen till Asmundtorp och till stråket längs Företagsvägen.

För att möjliggöra en framtida koppling till Häljarp medger planen en förlängning av gång- och cykelstråket från E6:an över Örjaleden och vidare österut.

Gång- och cykelvägarna ska utformas och förläggas på sådant sätt att upplevelsen av trygghet och säkerhet ökar.



Nytt gc-nät för området..

Kollektivtrafik

Kollektivtrafikförsörjningen till och från planområdet bedöms kunna ske från väg 17 som trafikeras av regionbusslinjerna 240, 241 och 250. Linjen 241, mellan Landskrona och Eslöv via Teckomatorp, går med 19 turer i båda riktningarna under vardagar och med 7 turer under helgen. Linje 240 går mellan Landskrona och Svalöv och linje 250 går mellan Landskrona och Bjuv. Linjerna går med 14 turer i båda riktningarna men endast på vardagar. Inga förändringar av busslinjerna är aktuella för närvarande.

Området förbereds för en god tillgänglighet till Landskronas järnvägsstation och på sikt till Häljarps järnvägsstation via gång- och cykelväg.

Spårtrafik

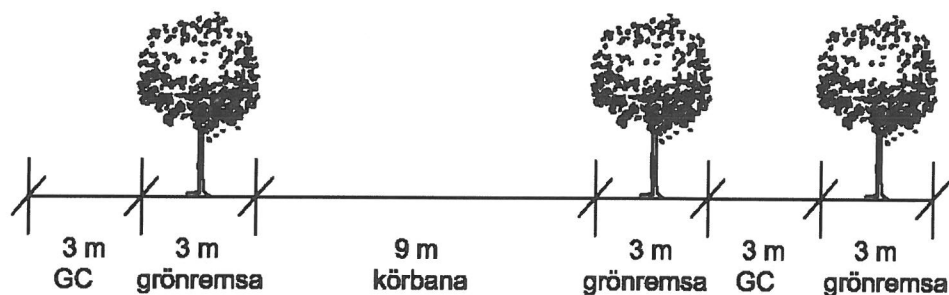
För att kunna erbjuda en fullvärdig spåranslutning till det nya verksamhetsområdet, krävs en relativt omfattande järnvägsanläggning. Anledningen är att det inte är möjligt att köra godståg norr om Landskrona på Västkustbanan, vilket medför att

tågen måste angöra verksamhetsområdet från öster. Konsekvensen av detta blir att två nya spår får anläggas parallellt med Väst kustbanan. För att möjliggöra en sammankoppling med godsvagnar på Landskrona godsbangård krävs även en växelförbindelse i spår anläggningens västra del.

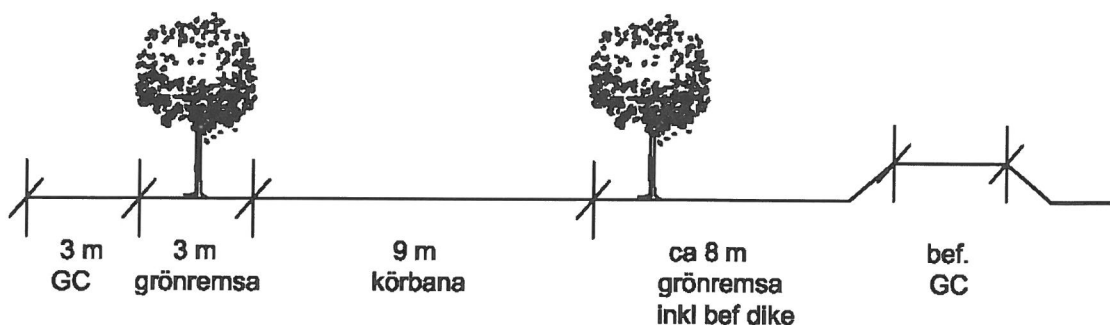
Föreslagen utformning möjliggör för fullängds godståg (750 m) ankomst och avgång, till/från den nya godsterminalen, inom verksamhetsområdet utan större påverkan på kapaciteten på Väst kustbanan. Se bilaga 5, *Spårutredning i samband med detaljplanläggning av Kronan södra, Örja 30:2 m fl Landskrona stad*.

Utformning av gator

Gatorna föreslås utföras med samma höga standard som befintliga gator i verksamhetsområdet och dimensioneras för att kunna omhänderta en stor trafikökning. Sektionen föreslås ha samma mått och utformning som Företagsvägen dvs ca 24 meter bred, trädplanterad samt med separat gång- och cykelväg. Förlängningen av Örjaleden och Företagsvägen avslutas med en yta där vändmöjligheten för 24-meters lastbilar möjliggörs. Vändmöjligheten i söder är förlagd kring en av området märkegravar vilket bör betraktas som en kvalité för området.



FÖRESLAGEN SEKTION
ÖRJALEDEN



FÖRESLAGEN SEKTION
FÖRETAGSVÄGENS FORTSÄTTNING ÖSTERUT

Parkering

Parkeringsplatser ska anläggas inom den egna fastigheten.

Följande planeringsnormer ska tillämpas:

Industri 9 bilplatser/1000 kvm våningsyta

Kontor 18,5 bilplatser/1000 kvm våningsyta

Handel 33,5 bilplatser/1000 kvm våningsyta

Vissa avvikelser kan dock ske då en bedömning bör göras i varje enskilt fall i samband med ansökan om bygglov.

Bullerskyddsåtgärder

Med hänsyn till att området inte innehåller några bostäder och möjligheten att i samband med ansökan om bygglov ställa krav på utformning och utförande bedöms förslaget acceptabelt ur störningssynpunkt. Se Bullerutredning under rubrik Hälsa och säkerhet/Buller från trafik och järnväg. På plankartan finns bestämmelse om störningsskydd. En separat bullerutredning har gjorts i samband med planprocessen, se bilaga 2.

Teknisk försörjning

Det finns möjlighet att ansluta planområdet till befintligt ledningsnät vad gäller el, IT, tele, gas samt vatten och avlopp.

E/

Vid nyetablering av verksamheter kommer ytterliggare transformatorstationer inom området att krävas. På plankartan framgår möjliga placeringar. Till varje transformatorstation ska det vara möjligt att ta sig med tungt fordon samt omfattas av ett område av minst 6 x 6 meter fritt från hinder, dvs hinder som kan försvåra ett normalt underhåll. Minsta tillåtna avståndet mellan transformatorstation och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag ska dessutom vara minst 5 meter.

Inom planområdet finns en 20 kV luftledning som i samband med exploateringen kommer att kablas. Där kabeln hamnar inom kvartersmark ska denna förläggas inom yta för u-område (4 m brett).

VA

Huvudprinciper för vattenförsörjning, spill- och dagvattenanslutning har tagits fram i en separat utredning och är en bilaga till samrådshandlingen, se bilaga 3. Enligt denna föreslås området delas i två delar, norr och söder. Den norra delen föreslås anslutas till befintligt VA-system västerut, till befintliga ledningar som korsar E6 ungefär i höjd med Oatly, efter utjämning i ett öppet magasin. På den plats där det nya dagvattenmagasinet ska anläggas går ett stråk med optokablar som är svåra att flytta. I det förslag som visas i bilaga 1 ligger optokablarna kvar och magasinet har delats upp i två enheter sammanbundna med ledningar. Meningen är att de två enheterna ska fungera som ett kommunicerande kärl. För den södra delen, med tanke på områdets lutning, föreslås att spill- och dagvatten avleds söderut. Antagligen kommer även vattenledning att läggas i samma sträckning. I den södra delen finns inga befintliga ledningar utan nya anslutningar kommer att krävas. Det finns två alternativ, att korsa Väst kustbanan, Axeltoftavägen och vidare mot sydväst mot havet. Längs kusten finns en vattenledning och

en spillvattenledning. Dagvatten ansluts direkt till havet eller möjligen till befintligt system för avvattnings av E6 och spårområdet. Det andra alternativet är att dra ledningarna västerut och ansluta VA-ledningarna till det system som planeras byggas för Weibullsholm. Ur miljösynpunkt bedöms det vara mer fördelaktigt att leda dagvattnet från den södra delen av planområdet till det befintliga systemet som avvattar järnvägen och väg E6.

För att dämpa flödestoppar inom planområdet föreslås att dagvattnet avleds i öppna diken där så är möjligt och att området förbereds för utjämning i öppna magasin, försedda med avstängningsmöjlighet och oljeavskiljare för rening. Dagvattnet ska även fördröjas inom kvartersmark. Vilket medför en mindre utjämningsvolym och mindre ledningsdimensioner. Utsläpp inom kvartersmark får ej överstiga 30 l/s och hektar vid ett dimensionerande 20-årsregn.

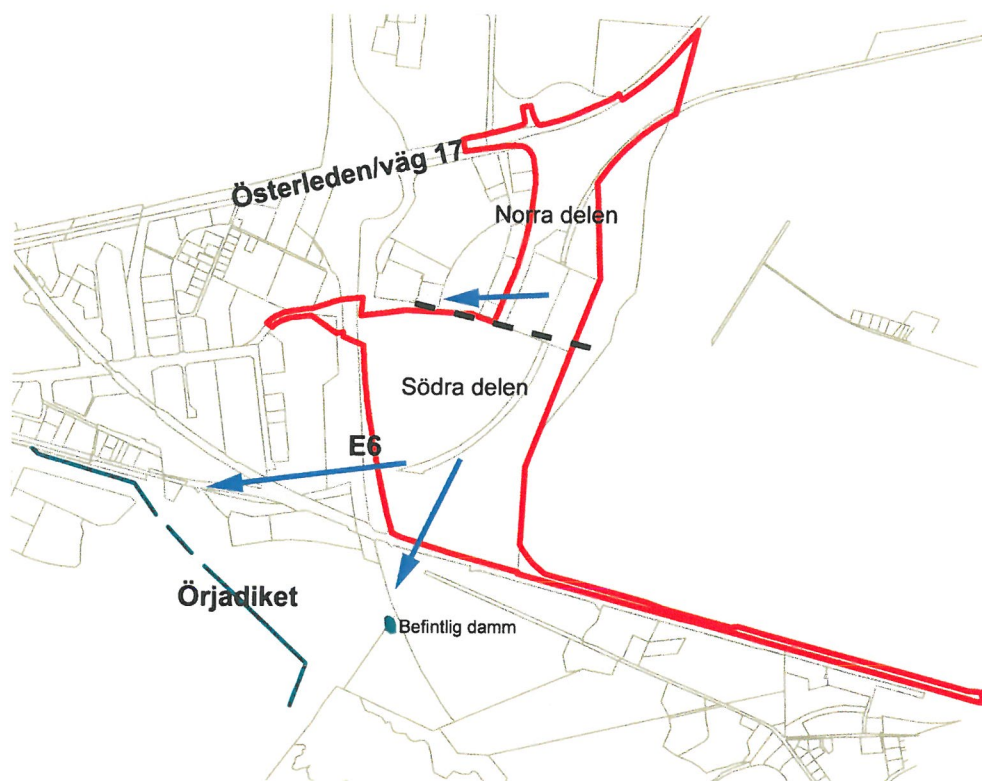
För hela planområdet ska en utjämning ske motsvarande 1,5 l/s och hektar vid ett dimensionerande 20-års regn. Det motsvarar totalt tillåtet utflöde från området som är 66 l/s och som då kräver att det finns en utjämningsvolym som är ca 12 000 m³. Fördelningen mellan de två delområdena blir då:

	<u>Volym</u>	<u>Max flöde</u>
Norr:	3 000 m ³	16 l/s
Söder:	9 000 m ³	50 l/s

En översiktlig analys av en 100-års situation har genomförts. Eftersom dagvatten-systemet dimensioneras för ett 20-års regn kommer det att bli översvämningar i områdets lågpunkter och runt fördröjningsdammarna vid större regn. Förslagsvis utformas områdena runt fördröjningsdammarna så att de klarar en översvämning vid en 100-års situation utan att ett större flöde behöver släppas från området. Det innebär att följande volymer vatten kommer att samlas kring dammarna:

	<u>Volym</u>	<u>Max flöde</u>
Norr:	7 000 m ³	16 l/s
Söder:	24 000 m ³	50 l/s

I norra delen kan denna volym tillskapas genom att grönområdet runt dammen sänks ner. I den södra delen måste en vall anläggas mot järnvägen eftersom denna ligger så lågt. Då skapas en nedsänkt yta i grönområdet som kan svämmas över.



Det finns två alternativ, att korsa Väst kustbanan, Axeltoftavägen och vidare mot sydväst mot havet eller genom ledning västerut och ansluta till det system som planeras byggas för Weibullsholm.

Lundåkrabukten med dess höga naturvärden, bl a natura 2000-område, bedöms med de ovan föreslagna åtgärderna för dagvattnet (fördröjning, rening och avstängningsmöjlighet) inte påverkas påtagligt negativt av planförslaget.

Brandpostnätet

Om brandsläckning ska ske via vattenuttag i brandposter ska en dimensionering enl VAV P83 göras, det vill säga för industriområden med normal brandbelastning ska ledningsnätet dimensioneras för ett uttag som är 20 l/s.

Höjdsättning

På plankartan framgår föreskriven höjd över nollplanet för planerad mark. Höjderna utgår från den förprojektering som genomförts under planprocessen beträffande avvattnings- och höjdsättning av hela planområdet.

Renhållning

Avfall från området ska källsorteras och återvinnas.

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 bygglovplikten föreslås ej.

KONSEKVENSER

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.

Teknik- och stadsbyggnadsförvaltningen bedömer med vägledning av förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar att planförslaget kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap 11 – 18 §§ miljöbalken och i 5 kap 18§ plan- och bygglagen. Behovet av miljöhänsyn vid genomförande av detaljplanen belyses därför i en MKB enligt 6 kap miljöbalken.

Samråd med länsstyrelsen ang avgränsning av MKB genomfördes 2009-06-18.

MKB har upprättats av Tyréns AB och är en del av samrådshandlingen.

Miljömål

Följande av de 16 nationella miljömålen berörs av genomförandet av detaljplanen: Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Skyddande ozonskikt, Ingen övergödning, Levande kust och skärgård, Myllrande våtmarker, Ett rikt odlingslandskap, God bebyggd miljö och Ett rikt växt och djurliv.

I tabellen på nästa sida görs en avstämning mot dessa mål. På regional nivå följer miljömålen i stort de nationella.

Miljömål

Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Skyddande ozonskikt, Ingen

övergödning Luften skall vara så ren att människors hälsa samt natur eller kulturvärden inte skadas och halten av växthusgaser i atmosfären ska, i enlighet med FN's ramkonvention för klimatförändringar, stabiliseras. Den försurande effekten av nedfall och markanvändning ska underskrida gränsen för vad mark och vatten tål.

Levande sjöar och vattendrag, Hav i balans samt levande kust och skärgård, Myllrande våtmarker, Ett rikt växt och djurliv Målen innebär bland annat att sjöarnas, vattendragens och havens värden för den biologiska mångfalden skyddas. Våtmarkernas ekologiska och vattenhållande funktion ska bibehållas och bevaras. Hotade arters populationer och spridningsmöjligheter säkerställs och arter skall kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation.

Ett rikt odlingslandskap Odlingslandskapets värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som biologisk mångfald och kulturmiljövärden bevaras och stärks.

God bebyggd miljö Bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö. Natur- och kulturvärden

Nollalternativet

Motverkas i viss mån då trafikmängden inom planområdet ökar till följd av de planerade verksamheterna. Ingen järnvägsanslutning uppförs inom planområdet.

Varken med eller motverkar, viss risk för urspolning av miljöfarliga ämnen från Örjadiket till Lundåkrabukten kan inte uteslutas vid höga flöden. Medverkar i viss utsträckning om försiktighetsåtgärder för dagvatten, exempelvis anläggande av fördröjningsmagasin och reglering av utflöde vidtas. Detta bedöms då som positivt för nollalternativet.

Motverkar genom att högproduktiv jordbruksmark tas i anspråk, dock inte i lika stor omfattning som i planalternativet. Inga fornlämningsområden berörs.

Motverkar något då buller och luftföroreningar ökar i området till

Planalternativet

Medverkar i viss mån om en järnvägsanslutning tillkommer och godstransporter förs över från väg till järnväg.* Planalternativet möjliggör gång- och cykelförbindelse till stationenerna i Häljarp och Landskrona vilket förbättrar möjligheten till kollektivtrafikpendling till och från området i framtiden.

Viss risk för urspolning av miljöfarliga ämnen från Örjadiket till Lundåkrabukten kan inte uteslutas vid höga flöden. Planalternativet bedöms medverka i viss utsträckning vid kraftiga regn genom att utflödet från området begränsas och fördröjningsmagasin anläggs. Dessa utformas med oljeavskiljare och avstängningsmöjlighet, vilket bedöms som positivt för planalternativet.

Motverkar genom att högproduktiv jordbruksmark och fornlämningsområden berörs.

Motverkar något. Beträffande buller och luftmiljö har beräkningar visat att planområdets tillskott inte ger

Följande av de 16 nationella miljömålen berörs av genomförandet av detaljplanen. I tabellen görs en avstämning mot dessa mål. På regional nivå följer miljömålen i stort de nationella.

Mark, luft och vatten

Geoteknik

Det finns inget ytvatten inom området som bedöms påverkas till följd av planförslaget. I den geotekniska utredningen (SÄVAB 1991-05-03) anges att om möjligt så bör nuvarande marknivå bibehållas. Grundvattensituationen i området bör utredas närmare om schaktning av mark blir aktuellt. Om grundvattenytan i området behöver sänkas, är detta troligen att betrakta som vattenverksamhet enligt Miljöbalken 11 kap 2§ och är då tillståndspliktig markavvattning/ vattenverksamhet. Tillstånd till markavvattning söks hos Länsstyrelsen och ett eventuellt tillstånd till vattenverksamhet söks hos miljödomstolen innan arbetet påbörjas.

Markradon

Baserat på genomförda radonmätningar klassificeras planområdet som normalriskområde i Radonriskklassificeringen Landskrona kommun av J&W AB, 1993-01-15, (lågriskmark 0-10 kBq/m³, normalriskmark 10-50 kBq/m³ och högriskmark >50 kBq/m³). Vid normalriskmark ska byggnader utföras radonskyddade.

Luftföroreningar

Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft enligt 5 kap miljöbalken gäller för svaveldioxid, bly, kvävedioxid, kolmonoxid och partiklar (PM 10). Enligt miljöförvaltningens uppgifter överskrids inte miljökvalitetsnormerna inom Landskrona stad.

Luftföroreningarna ligger inom godtagbara nivåer inom planområdet. Trafiktillskottet från den förändring som planförslaget innebär bedöms inte förändra nivåerna för befintlig bebyggelse. Utifrån beräkningsresultat kan istället konstateras att halterna luftföroreningar sjunker i jämförelsen nuläget med år 2025, trots en ökad trafikmängd. Anledningen till detta är att en modernare fordonspark ger upphov till lägre utsläpp. Även spåranslutningen till området har en positiv påverkan vad gäller utsläpp och transporter.

Släckvatten

För att förhindra utsläpp av släckvatten, vid en brand, till känslig miljö ska det finnas möjlighet att stänga av anslutningen mellan dagvattendammar och recipienten.

Hälsa och säkerhet

Kommande bebyggelse inom planområdet bör förses med avstängningsbart ventilationssystem som skydd mot eventuella olyckor med utsläpp eller brandrök.

Buller från trafik och järnväg

En bullerutredning med beräkningsprogrammet SoundPLAN 6.5 har gjorts i samband med framtagandet av detta planförslag, se bilaga 2. Utredningen omfattar buller från E6, väg 17 samt från Västkustbanan, vilket redovisas med bullerkartor som kommenteras.

Följande riktvärden gällande trafik- och järnvägsbuller, enligt SS 25268:2007 samt enligt regeringens infrastrukturproposition 1996/97:53, ligger till grund för planeringen. Riktvärden från, SS 25268:2007 berör nybyggnation av kontorslokaler där ljudklass C är avsedd att ge ljudförhållanden som motsvarar Boverkets minimikrav. Avvikelse från dessa kräver normalt godkännanden från lokala myndigheter.

	<i>Dygnsekvivalent nivå</i> <i>Leqdygn, dBA</i>	<i>Maximalnivå,</i> <i>L_{max}, dBA</i>
Utrymmen för presentationer (>20 pers), större konferensrum	30	45
Utrymmen för enskilt arbete, samtal eller vila	35	50
Övriga utrymmen där människor vistas mer tillfälligt ex matsal	40	-

Tabell 1:

Riktvärden för ljudnivåer inomhus från trafik och andra yttre ljudkällor för kontorslokaler, ljudklass C.

En sammanfattning av bullerutbredningskartorna redovisas nedan (höjd 2 m). För att innehålla gällande riktvärden gäller generellt att den ekvivalenta trafikbullernivån är dimensionerande. Skillnaden inne i området mellan befintlig situation och framtida situations trafikbullernivå är ~ 4 dB.

Planområdet har delats in i delområden då bullersituationen varierar:

Utmed Västkustbanan Maxnivån från järnvägen är ca 70-75 dBA vid fasad av närmst belägna planerade fastigheter både i befintlig och framtida situation. Riktvärden inomhus innehålls med fasadisolering, se nedan. Mellan befintlig situation samt framtida situation blir utbredningen större. Detta beror på att det planeras att använda X2000 på spåret i framtiden vilka färdas med en högre hastighet än dagens tåg.

Utmed södra delen av E6 Vid jämförelser mellan befintlig situation i Kronan södra samt framtida situation märks den ökade trafikmängden på så vis att gränsen för 65 dBA ekvivalentnivå från biltrafik förflyttas från ca 120 m från E6 vägmitt till ca 170 m från E6 vägmitt. De fastigheter som idag planeras med fasad ca 80 m från E6 vägmitt har i dagsläget en dygnsekvivalent utomhusnivå på 65-70 dBA. I framtiden höjs dessa nivåer ytterligare några dB. Maxnivån är 60-65 dBA vid fasad oavsett situation.

Utmed norra delen av E6 Förändringen mellan befintlig situation samt framtida situation ger ingen större förändring för de planerade-/befintliga byggnaderna i Kronan södra. Dock höjs den dygnsekvivalenta ljudnivån kring Oatlys västra fasad (befintlig fastighet) något. Största delen av planerad bebyggelse klarar riktvärden för trafikbuller utomhus med befintliga bullerskyddsåtgärder. Maximalnivån på 60-65 dBA (65-70 dBA vid Oatlys befintliga byggnad) påverkar inte inomhusnivåerna om fasadisoleringen är dimensionerad enligt tabell 2, se nedan.

Utmed väg 17 Längs väg 17 bör inte fastigheter placeras närmre än 40 m från vägmitt om riktvärdet för dygnsekvivalent utomhusnivå ska innehållas. Maximalnivån från vägtrafiken har då en nivå på 70-75 dBA vilket medför att riktvärden inomhus innehålls om fasaden dimensioneras enligt tabell 2, se nedan.

Bullerpåverkan vid en trafikförändring år 2025 från 14200 fordon/dygn (utbyggnad av befintliga planområden) till 16900 fordon/dygn (utbyggnad av befintliga planområden samt Kronan södra) kan översiktligt beskrivas som följande:

Trafikförändringen gör att 65 dBA dygnsekvivalent ljudnivå område utökas ca 2 m söderut/norrut (från vägen) samt att 55 dBA ca 6 m. Förändring från 10400 fordon/dygn till 11100 fordon/dygn i punkt 5 ger en mindre förändring av 55 och 65 dBA dygnsekvivalent ljudnivås område, en utökning på ca 2 m.

Inomhusnivåer

Tabell 2 ger en översikt över de krav som ställs på fasadisolering för att riktvärden i utrymmen för enskilt arbete, samtal eller vila. Tabell 1, ska innehållas år 2025.

Riktvärden: 35 dBA dygnsekvivalent nivå inomhus samt 50 dBA maximal nivå. För utrymmen för presentationer (>20pers) och större konferensrum skärps kraven nedan med 5 dB.

	<i>Fönster</i> $R_w \geq$ [dB] <i>2 m/5 m</i> <i>höjd</i>	<i>Vägg</i> $R_w \geq$ [dB] <i>2 m/5 m</i> <i>höjd</i>	<i>Friskluftsventil</i> $D_{n,e,w} \geq$ dB rel. 10 m ² <i>2 m/5 m höjd</i>
<i>Längs E6, 80 m avstånd från vägmitt</i>	42/45	52/55	52/55
<i>Längs E6 norra delen, inom område 60-65 dBA ekvivalentnivå ritning 30 (ca 70 m från väg)</i>	38/40	48/50	48/50
<i>Längs väg 17, 40 m avstånd från vägmitt</i>	38/38*	48/48	48/48
<i>Längs järnväg vid närmsta fastighet, ca 70 m från rälsnitt</i>	38/38	48/48	48/48

Tabell 2:

Dimensionering av erforderlig luftljudsisolering för fasader direkt mot och vinkelrätt mot närmsta trafikerade väg för att innehålla gällande riktvärden. Nedanstående värden förutsätter att fönsterandelen är omkring 30 % av fasaden i respektive rum.

**För övre våningsplan väster om infarten till planområdet krävs 2 dB skärpta krav på luftljudsisoleringen i tabellen ovan.*

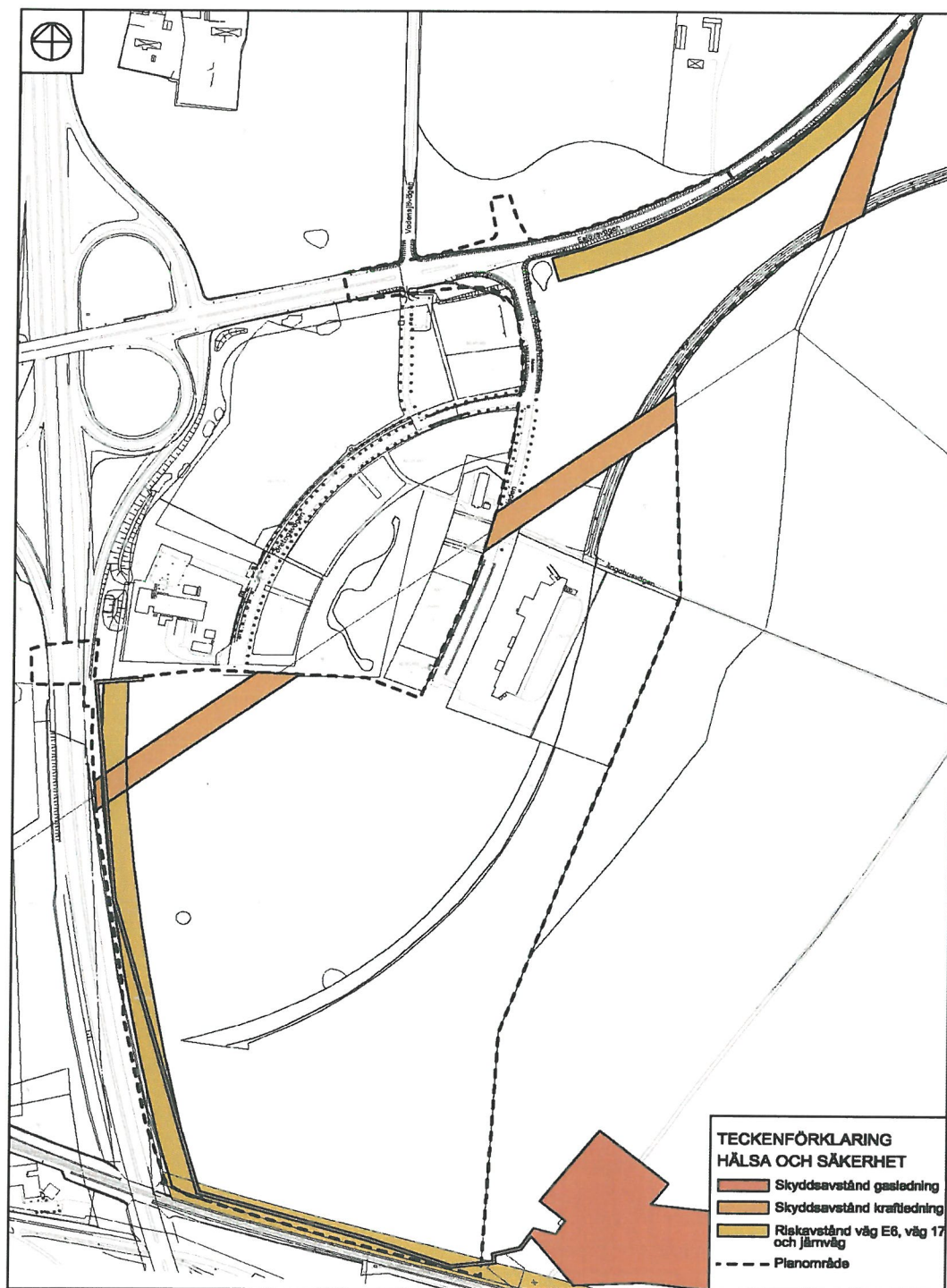
Sammanfattningsvis kan konstateras att en utbyggnad av Kronan södra inte markant förändrar den framtida bullernivåprognosen. För att innehålla gällande riktvärden för ny bebyggelse inom planområdet krävs i vissa fall högre ljudkrav på fönster samt fasader, vilket ska redovisas i samband med ansökan av bygglov.

Risker (farligt gods m m)

En utredning med avseende på risk, främst olycksrisk, i samband med etablering av verksamheter har gjorts under planprocessen och är en bilaga till samrådshandlingen, se bilaga 4. Resultatet ligger till grund för de ställningstaganden som tagits avseende skyddsavstånd.

Farligt gods transporteras både på vägarna E6 och väg 17 samt på Västkustbanan. Industri (J) och tekniska anläggningar kan normalt accepteras utan vidare på ett avstånd av 30 meter från transportled för farligt gods. Dock har E6:an försetts med ett utökat byggnadsfritt avstånd till 50 meter (räknat från vägområdesgräns). Inom området får ej heller skyltar, flaggspel, upplag etc förekomma, som kan inverka menligt på trafiksäkerheten.

Med tanke på den mycket begränsade transporten av farligt gods på Västkustbanan samt att genomfartstrafik ej är möjlig bedöms riskhänsyn ej behöva visas för stickspåret.



Ytor markerade för skyddsavstånd. I söder fortsätter planområdet utanför bilden. Skyddsavståndet till järnväg är det samma.

Gasledning/reglerstation

Risken för olycka i naturgasdistributionen (lågtrycks- samt högtrycksledning och reglerstation) som påverkar verksamhetsområdet är så liten att hänsyn inte behöver visas. Avståndet mellan lågtrycksledning och byggnad ska enligt Energigasnormen (EGN 07) ej understiga 2 m. Avståndet mellan högtrycksledning i mark parallell med allmän väg eller annan väg med stark trafik skall vara minst 12 m. Avståndet mellan högtrycksledning i mark parallell med järnväg skall vara minst 15 m. Plantering av träd bör ej ske närmare gasledning än 2,5 meter. För att minska risken för skador på träd i samband med eventuella ledningsarbeten, rekommenderas att träd i närheten förses med rotskydd.

Korsning med järnväg utförs i samråd med Banverket och enligt Banverkets regler.

Föreskrifterna SÄIFS 1996:8 (Räddningsverkets naturgasföreskrifter) uppfylls med avseende på skyddsavstånd.

Elektromagnetiska fält

Ett bebyggelsefritt avstånd till kraftledningen, högspänningsledning (130kV), ska upprättas. Avståndet till byggnad ska överstiga 10 m, dock rekommenderas minst 50 m till byggnader där människor vistas stadigvarande. På plankartan, vid ledning, anges *mark som inte får bebyggas* till en bredd av 32 meter (ledningsbredden samt 10 meter på vardera sida) samt att *byggnad där personer stadigvarande vistas inte får uppföras närmre kraftledningen är 50 meter*.

Natur- och kulturmiljö

Naturmiljö och biologisk mångfald

Planområdet består dels av odlad jordbruksmark och dels av bebyggd kvartersmark. Reservmark som inte bebyggs bör gräsbesås i väntan på exploatering, för att bidra till att öka den biologiska mångfalden i området.

Hushållning med naturresurser

Planområdet är delvis redan planlagt. Den mark som inte är bebyggd utgörs av jordbruksmark av hög kvalitet. Planområdet anges i gällande översiktsplan som verksamhetsområde och som utvecklingsområde för verksamheter. Området ligger i direkt anslutning till befintligt verksamhetsområde och med direkt koppling till infrastruktur och lämpar sig för föreslagen verksamhetsetablering.

Kulturmiljö och landskap

Det finns inga uttalade kulturmiljövärden för området som kommer att påverkas av ett genomförande enligt planförslaget. Vissa strukturer med kopplingar till kulturmiljön kan emellertid påverkas. I första hand gäller detta Örja kyrkby. Dess roll som friliggande bybildning i landskapet öster om Landskrona kommer att begränsas i och med Landskronas expansion österut med nya verksamhetsområden kring E6 och väg 17.

Även om inte landskapet mellan Glumslöv, Örja och Rönneberga direkt påverkas av utbyggnaden kommer utblickarna från E6 mot höjdryggen i nordost att förändras. För den som färdas norrut längs E6 är vyn mot Rönneberga påtaglig vid

en punkt där man passerar över järnvägen. Efter denna punkt begränsas utblickarna för att återigen komma fram vid Örja kyrkby efter passage under väg 17.

För den som färdas mot söder längs E6 påverkar inte utbyggnaden utblickarna över vare sig Rönneberga backar eller Lundåkrabukten. Ej heller uppförandet av den föreslagna gång- och cykelbron kommer att påverka sikten mot Lundåkrabukten söderut.

De redan idag begränsade utblickarna från öster samt från väg 17 i riktning mot sydväst mot Lundåkrabukten kommer att skärmis av ytterligare till följd av den nya bebyggelsen. Även vyerna mot väster kommer att begränsas av den föreslagna bebyggelsen.

Planområdet, genom sin placering, kommer att påverka det fysiska mötet med Landskrona stad då aktuellt området ligger i direkt anslutning till infarten till Landskrona och kommer att bli en del av stadens entré.

Sociala konsekvenser

Befolkning och service

Företagsetableringen innebär många nya arbetstillfällen i kommunen, och en ökad grad av sysselsättning. Området planeras för god tillgänglighet till både Landskronas och Häljarps järnvägsstation via gång- och cykelstråk.

Planområdet innehåller endast arbetsplatser varför behovet av offentlig service saknas.

Barnperspektivet

Vid utarbetande av planförslaget har hänsyn tagits till barns intressen, behov och situation i enlighet med barnkonventionen endast tagits genom att gång- och cykelväg genom området planläggs. Planen innehåller endast verksamhetsområde där barn inte bör vistas.

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.

Säkerhet och trygghet

Gång- och cykelstråk ska följa gatorna, utformas med belysning samt ge bra överblick och goda siktförhållanden för att ge en känsla av trygghet oavsett tid på dygnet.

Säkerhetsavstånd intill väg E6 samt väg 17 säkrar miljön vid olyckor från transporter av gods/farligt gods och övriga olyckor.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetiden är fem år från den dagen planen vinner laga kraft.

En detaljplan ska ha en genomförandetid på minst 5 och högst 15 år. Under denna tid får planen inte ändras, ersättas eller upphävas mot berörda fastighetsägares bestridande annat än om det är nödvändigt pga nya förhållanden av stor allmän vikt, vilka inte kunnat förutses vid planläggningen. Då en detaljplan ändras, ersättas eller upphävas under genomförandetiden har berörda fastighetsägare rätt till ersättning av kommunen för den skada de lider. Detta gäller detaljplanerna:

1282K-P00/174 (466, Örja Östra, 2000), omfattar angöring från väg 17 med väganslutning in i området. Genomförandetiden går ut 2012-12-31.

1282K-P05/227 (491, Örja Östra 2004), i den nordöstra delen av planområdet medger industriändamål och omfattar befintlig verksamhet Santa Maria. Genomförandetiden går ut 2015-07-05.

Del av detaljplan 1282K-P08/258 (504, Bollspelaren), i anslutning till E6:an kommer också att ersättas med denna detaljplan. Genomförandetiden går ut 2013-06-20.

Medverkande

Föreliggande detaljplan har framtagits av Susanne Klint arkitekt SAR/MSA och Kristina Nilsson arkitekt SAR/MSA, Tyréns AB i samarbete med Maja Jonasson planarkitekt, Teknik- och stadsbyggnadsförvaltningen.

I planarbetet har följande deltagit: Maja Jonasson planarkitekt, Christoffer Lindskov planarkitekt, Anders Folkar MEX, trafikplanerare Emilia Löfgren, Olle Johannesson värme och VA, Jan Lindeberg fjärrvärme, Lars-Anders Strömblad el och IT, Tomas Carlén räddningstjänsten, stadsantikvarie Lena Hector, landskapsarkitekt Curt Jansson och Olle Nordell kommunekolog.

Miljökonsekvensbeskrivning har upprättats av Cristiano Piga och Ida Martilla, trafikutredningen av Karin Caesar, bullerutredningen av Madeleine Persson, va-utredningen av Ann-Christin Sundahl, riskutredningen av Cecilia Sandström och spårutredningen av Peter Andersson, samtliga från Tyréns AB.

JUSTERING

Planförslaget har justerats, daterat 2010-09-30.

Plankartan

På plankartan har ytan för gång- och cykelstråket, öster om E6:an, justerats något. Gång- och cykelstråket har placerats lite längre söderut för att få en så bra sträckning som möjligt. Detta har medfört att mark markerat för NATUR, gc-väg har ersatt en mindre yta kvartersmark.

I övrigt har endast mindre redaktionella ändringar gjorts.

Teknik- och stadsbyggnadsförvaltningen



Christoffer Lindskov

Planarkitekt

Per Fredrik von Platen

Stadsarkitekt