



KLIPPANS KOMMUN

Detaljplan för

**Planskild korsning i Klippans tätort, del av
Klippan 3:145, Klippan 3:35 m.fl.**

Klippans kommun, Skåne län

PLANBESKRIVNING

LAGAKRAFTHANDLING



Diarienummer

Antagen av kommunfullmäktige

Laga kraft

Genomförandetid

Förfarande

Handläggare

PBN 2024/33

KS 2023/371

2026-03-23

2026-04-17

5 år

Standardförfarande

Shpetim Emini

Reviderad 2026-04-17

Innehållsförteckning

Detaljplanens syfte och huvuddrag	6
Syfte	6
Handläggning	6
Beskrivning av detaljplanen	6
Hela detaljplanen	6
Bakgrund	6
Genomförandetid och giltighet	6
Allmän plats	7
Huvudmannaskap	7
Kvartersmark	7
Befintligt	7
Planeringsunderlag	7
Kommunala	7
Grundkarta	7
Undersökning enligt 6 kap. 6 § miljöbalken (1998:808)	7
Utredningar	7
Funktionsutredning	7
Naturinventering	10
Trafikmätning	11
Bullerutredning	11
Arkeologisk utredning	11
Planeringsförutsättningar	12
Kommunala	12
Detaljplan	12
Översiktsplan	14
Tomtindelning	14
Riksintressen	14
Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken (1998:808)	14
Miljö kvalitetsnormer	15
Luft	15
Vatten	15
Buller	15
Miljö	15
Strandskydd	15

Dagvatten	15
Hälsa och säkerhet	16
Buller och vibrationer	16
Trafikbuller	16
Arkeologisk utredning	18
Förorenad mark	18
Risk för olyckor	18
Risk för översvämning	19
Radon	20
Geotekniska förhållanden	20
Miljöprovtagning	21
Hydrologiska förhållanden	21
Kulturmiljö	22
Fornlämningar	23
Service	25
Teknik	25
Kraftringen	25
Bjärekraft	25
Skanova	25
Telenor	25
VA och dagvatten	25
Trafik	25
Gång- och cykelbana	26
Konsekvenser	26
Fastigheter och rättigheter	26
Rapphönan 1	26
Klippan 3:145	27
Klippan 3:35	28
Klippan 3:1	29
Kungsfiskaren 2	30
Kungsfiskaren 3	31
Kungsfiskaren 4	32
Kungsfiskaren 5	33
Ledningar inom planområdet	34
Skanova	34

Bjärekraft	34
Klippans kommun	34
Telenor	34
Kraftringen	34
Natur	34
Naturvärden och rödlistade arter	34
Landskapsbild	34
Miljö	35
Miljökonsekvensbeskrivning	35
Strandskydd	35
Rekreation och friluftsliv	35
Dagvatten	35
Grundvatten	35
Miljökvalitetsnormer	36
Luft	36
Vatten	36
Hälsa och säkerhet	37
Omgivningsbuller	37
Bullerutredning	38
Översvämning	41
Sociala	41
Barnperspektivet	41
Riksintresse	41
Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken (1998:808)	41
Trafik	41
Järnvägstrafik	41
Motortrafik	42
Gång- och cykeltrafik	42
Motiv till detaljplanens regleringar	44
Användningsbestämmelser	44
T ₁ (Järnvägstrafik)	44
E ₁ (Pumpstation)	44
GATA	44
(GATA) – Avgränsad vertikalt	44
GC-VÄG	44

(GC-VÄG) – Avgränsad vertikalt	44
Natur (NATUR)	44
Genomförandefrågor	45
Mark- och utrymmesförvärv	45
Skyldighet inlösen, stat	45
Skyldighet inlösen, kommun	45
Rätt till inlösen, kommun	45
Fastighetsrättsliga frågor	45
Fastighetsindelningsbestämmelser	45
Tekniska frågor	45
Tekniska åtgärder	45
Utbyggnad allmän plats	45
Vatten och avlopp	46
Ekonomiska frågor	46
Ekonomiska frågor och ansvarsfördelning	46
Planavgift	46
Drift allmän plats	46
Drift vatten och avlopp	46
Organisatoriska frågor	46
Exploateringsavtal	46
Markanvisning	46
Tidplan	46

Detaljplanens syfte och huvuddrag

Syfte

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en planskild korsning mellan Skånebanan och Ladugårdsvägen i Klippans tätort.

En planskild korsning innebär att väg och järnväg korsar varandra på olika marknivåer. Skånebanan kommer att ligga kvar på sitt befintliga läge, medan Ladugårdsvägen och en ny gång- och cykelväg sänks och får en ny utformning som leder till passage under spåren.

Handläggning

Detaljplanen handläggs med ett standardförfarande och är framtagen i enlighet med Plan- och bygglagen (SFS 2010:900) samt Boverkets föreskrifter om detaljplan (BFS 2020:5) och Boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning (SBFS 2020:8).

Detaljplanen och tillhörande handlingar är upprättad av planarkitekt Shpetim Emini, med stöd från plan- och byggavdelningen, kart- mät- och GIS-ansvarig samt tjänstepersoner från tekniska förvaltningen.

Beskrivning av detaljplanen

Hela detaljplanen

Planområdet omfattar cirka 33 000 m² och berör totalt nio fastigheter. Klippans kommun äger sju av dessa: *Klippan 3:145*, *Klippan 3:15*, *Klippan 3:35*, *Kungsfiskaren 2*, *Kungsfiskaren 3*, *Kungsfiskaren 4* och *Rapphönan 1*. Av de övriga fastigheterna ägs *Klippan 3:1*, som omfattar järnvägsspåret, av Trafikverket, medan *Kungsfiskaren 5* är i privat ägo. Inlösen av den del av Kungsfiskaren 5 som ingår i planförslaget hanteras inom Trafikverkets järnvägsplan.

Bakgrund

Skånebanan är ett av landets mest belastade enkelspår och är avgörande för både gods- och persontransporter. För att höja hastigheten och förebygga förseningar mellan Hässleholm och Helsingborg genomför Trafikverket en omfattande upprustning av järnvägen. Detta inkluderar att oskyddade plankorsningar tas bort, ersätts med bomanläggningar eller byggs om till planskilda korsningar. En planskild korsning vid *Ladugårdsvägen* har bedömts som den bästa lösningen för Klippans kommun, i enlighet med lagkrav som förbjuder plankorsningar vid dubbelspår. Trafikverket informerade tidigt kommunen om behovet av denna förändring. Till stöd har Trafikverket tagit fram en *funktionsutredning* och som ligger till grund för ett medfinansieringsavtal mellan Trafikverket och Klippans kommun, undertecknat 2022-12-15.

Genomförandetid och giltighet

Detaljplanen har en genomförandetid på 5 år (60 månader) från det datum detaljplanen vinner laga kraft.

Planen förblir gällande även efter genomförandetidens slut, tills den ändras eller upphävs. Eventuella ändringar eller upphävanden av planen kan ske utan att ersättning ges till berörda fastighetsägare. Bygglov kan också beviljas efter att genomförandetiden har löpt ut.

Allmän plats

I den nya föreslagna detaljplanen utgörs den allmänna platsen av gata, gång- och cykelväg samt parkmark.

Huvudmannaskap

Klippans kommun är huvudman för alla allmänna platser inom planområdet, med undantag för järnvägen, vars drift, underhåll och förvaltning ligger på Trafikverket. Järnvägsområdet är avsatt som kvartersmark.

Kvartersmark

Kvartersmark planläggs för järnväg (T₁).

Befintligt

Planområdet sträcker sig från korsningen *Mammarpsgatan – Ladugårdsvägen*, korsar Skånebanan genom en plankorsning och fortsätter söderut till rondellen vid Fabriksallén. På den östra sidan av området finns en större gräsbevuxen yta som sluttar ner mot Skånebanan. Följer man Mammarpsgatan österut når man Kungsfiskareskolan.

Väster om planområdet, norr om Skånebanan, ligger ett bostadsområde med villabebyggelse som varierar i ålder och utformning. Inom planområdet, söder om Skånebanan, finns tre fastigheter med bostäder.

Söder om rondellen vid Ladugårdsvägen/Krikavägen–Fabriksallén ligger en dagvattendamm och en kraftstation, som kommer att förbli opåverkade av planförslagets genomförande.

Planeringsunderlag

Kommunala

Grundkarta

Grundkartan som ligger till grund för detaljplanen är kontrollerad och godkänd av kart-, mät- och GIS-ansvarig och följer de krav och rekommendationer som anges i HMK – Digital Grundkarta från 2020.

Undersökning enligt 6 kap. 6 § miljöbalken (1998:808)

Detaljplanen omfattar inte jordbruksmark, skogsbruk, större oexploaterade områden eller ekologiskt känsliga områden. En undersökning av betydande miljöpåverkan, utförd den 3 april 2022, visar att planförslaget kan medföra vissa risker för miljöpåverkan.

Undersökningen påpekar att områden som arkeologi, förändrade infiltrationsmöjligheter samt påverkan på grund- och ytvattenkvalitet behöver utredas vidare i det fortsatta planeringsarbetet. Förslaget bedöms dock inte orsaka någon betydande miljöpåverkan.

Utredningar

Nedan följer en översikt över de utredningar som har genomförts i samband med planarbetet.

Funktionsutredning

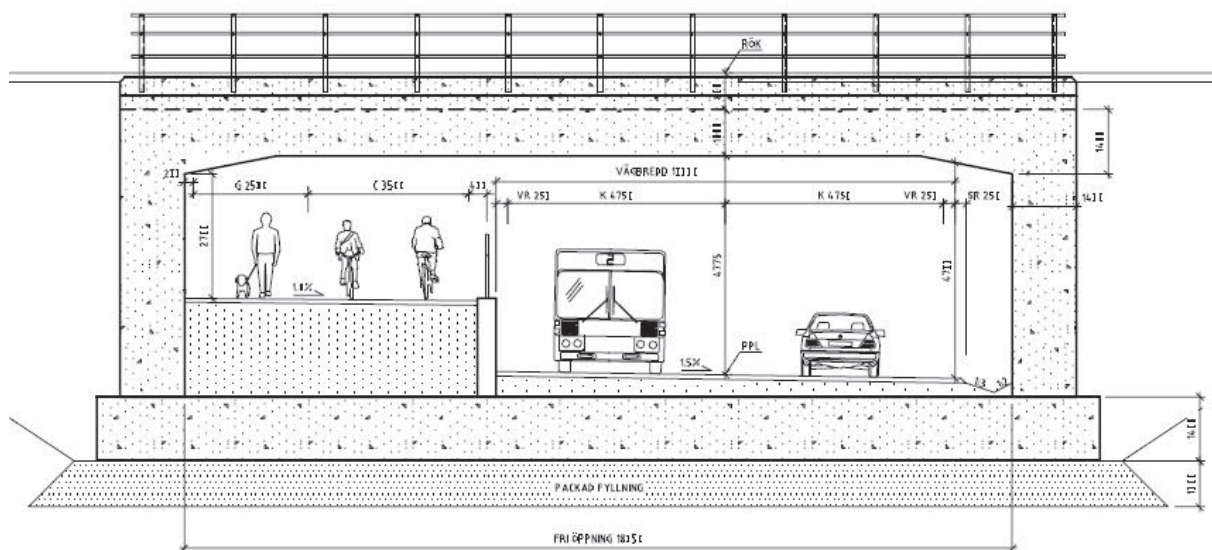
Efter att Trafikverket tidigt informerat kommunen om behovet av förändring, genomfördes en funktionsutredning för att identifiera den mest fördelaktiga lösningen. Utredningens fokus låg

på att jämföra olika alternativ för ombyggnaden av plankorsningen ur både ett ekonomiskt och komfortmässigt perspektiv. Resultatet visade att alternativet 2B var det bästa valet för Klippans kommun, eftersom det möjliggör en vägport under järnvägen som kan hantera både fordonstrafik och gång- och cykeltrafik utan att påverka det omkringliggande vägnätet (se figur 1 och 2).



Bilden är tagen ur funktionsutredningen "Planskild korsning mellan Skånebanan och Ladugårdsvägen i Klippan", utförd av Trafikverket 2022.

Figur 1: Alternativ 2B - Illustrationsbild på hur utformningen av den nya Ladugårdsvägen kan se ut.



Bilden är tagen ur funktionsutredningen "Planskild korsning mellan Skånebanan och Ladugårdsvägen i Klippan", utförd av Trafikverket 2022.

Figur 2: Tvärsektion över väg- samt gång- och cykelport under järnväg.

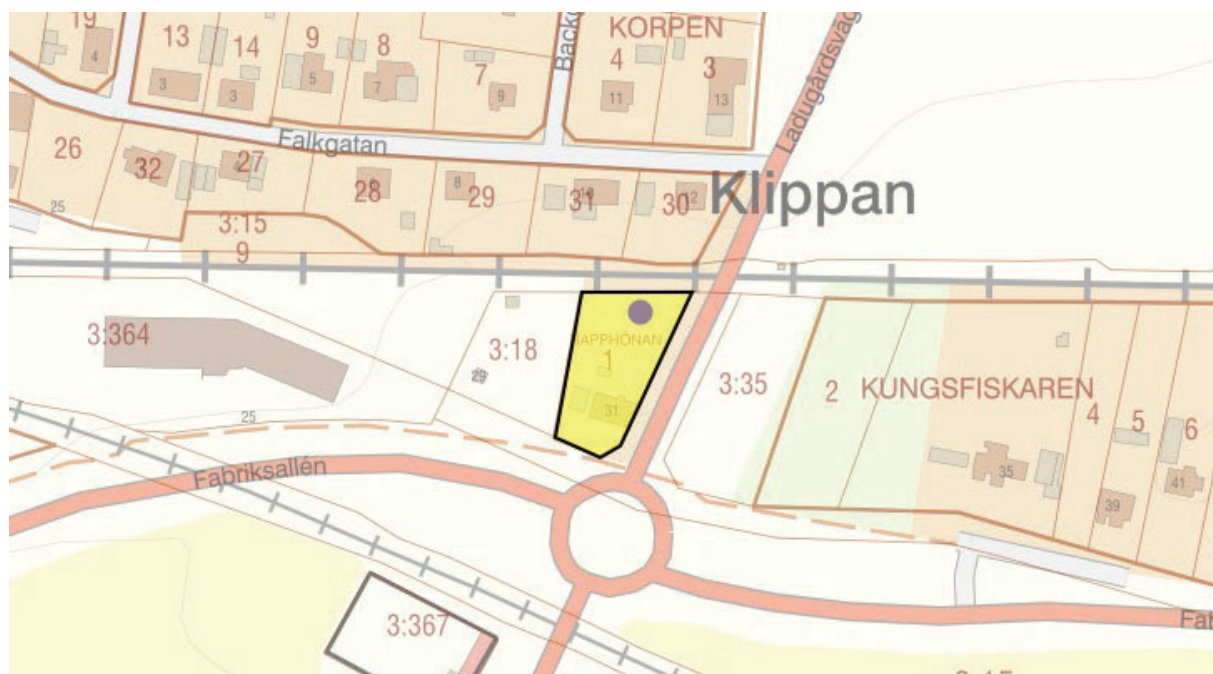
I utredningsalternativet lyfts även fram att anslutningen mellan *Ladugårdsvägen* och *Falkgatan* föreslås tas bort vid den planskilda korsningen (se figur 3). Fastigheter på *Falkgatan* kommer att angöras via *Mammarpsgatan* samt *Backgatan/Vaktgatan*.



Bilden är tagen ur funktionsutredningen "Planskild korsning mellan Skånebanan och Ladugårdsvägen i Klippan", utförd av Trafikverket 2022.

Figur 3: Visar hur anslutningen mellan *Ladugårdsvägen* och *Falkgatan* föreslås tas bort vid den planskilda korsningen.

I utredningen har det framkommit att en ny anslutning behövs för Rapphönan 1, eftersom den nuvarande in- och utfarten går mot *Ladugårdsvägen* (se figur 4). Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade den 12 februari 2025 (§32) att förvärva fastigheten Rapphönan 1 för att planlägga den som naturmark. Mot denna bakgrund bedöms det inte finnas något behov av en ytterligare anslutning i cirkulationsplatsen.



Figur 4: Fastigheten Rapphönan 1.

Ladugårdsvägen blir en planskildkorsning

Trafikverket har, efter önskemål från närboende, Klippans kommun och funktionsutredningens resultat, beslutat att bygga en planskild korsning för *Ladugårdsvägen*. Detta innebär att både vägen och gång- och cykelbana kommer att passera under järnvägen.

Bron placeras cirka 30 meter öster om den nuvarande platsen, vilket resulterar i mindre branta lutningar och ökad säkerhet för alla trafikanter, inklusive fotgängare och cyklister.

Järnvägsbron finansieras av Trafikverket

Järnvägsbron, som finansieras av Trafikverket, kommer att ha två spår med ett avstånd på 4,5 meter mellan dem. Vägporten under bron blir cirka 16 meter bred med en fri höjd på 4,7 meter för vägbanan och minst 2,5 meter för gång- och cykelbanan. För att förbättra komforten för fotgängare och cyklister placeras gång- och cykelbanan cirka två meter högre än körbanan genom vägporten. Vid *Mammarpsgatan* i norr och cirkulationsplatsen i söder kommer körbana och gång- och cykelbana åter vara på samma höjd. *Falkgatan* avslutas med en vändplats vid den befintliga Ladugårdsvägen. Separeringen mellan körbana och gång- och cykelbana sker främst med stödmurar och räcken. Gång- och cykelbanan blir fyra meter bred, medan körfälten blir 5,25 meter breda. Passagen under järnvägen kommer att vara 11,5 meter lång. För säkerheten kommer fallskyddsräcken att placeras på järnvägsbron och en bit ut på stödmurarna.

Naturinventering

En naturvärdesinventering har genomförts i närområdet till Skånebanan. Inventeringen utfördes vid två tillfällen i oktober 2023. Inom ramen för naturvärdesinventeringen identifierades två (NVOK05 & NVOK06) parkliknande objekt med påtagligt naturvärde med naturvärdesklass 3, (se figur 5).



Bilden är tagen ur miljökonsekvensbeskrivning (MKB) "Klippan – förlängt mötesspår och höjd hastighet, Klippans kommun", utförd av Trafikverket 2024.

Figur 5: Resultatet från Naturvärdesinventeringen 2023.

Trafikverkets samlade bedömning är att påverkan kommer att vara begränsad, då planförslaget endast tar den mark i anspråk som bedöms nödvändig för *Ladugårdsvägen* samt gång- och cykelbanan. I övrigt bevaras grönområdet och betraktas som ett komplement till planförslaget.

Trafikmätning

Under framtagandet av planhandlingarna har kommunen inför samrådsskedet genomfört trafikmätningar på Ladugårdsvägen vid två olika tidpunkter: en under sommarlovet för att bedöma hur vägen används då och en efter sommarlovet. Resultatet av dessa mätningar presenteras i avsnittet om [Trafikbuller](#) längre ner.



Bild 1: Trafikmätningens mätpunkter. Vägens hastighetsbegränsning är idag 40 km/h.

Bullerutredning

Under samrådstiden påpekade Trafikverket och Länsstyrelsen att planförslaget, tillsammans med den bullerberäkningsrapport som kommunen tagit fram, visar på överskridanden av riktvärden för trafikbuller vid uteplatser till närliggande bostäder – både för ekvivalent ljudnivå (50 dBA) och maximal ljudnivå (70 dBA)

Inför granskningsskedet har WSP Akustik, på uppdrag av Klippans kommun, genomfört en trafikbullerutredning. Utredningen visar att riktvärdena för trafikbuller vid uteplatser inte överskrids och resultaten presenteras under avsnittet [hälsa och säkerhet](#).

Arkeologisk utredning

En arkeologisk utredning steg 1 och 2 har gjorts inom det aktuella planområdet. Mer om utredningen står längre ner i texten under avsnittet [fornlämningar](#).

Planeringsförutsättningar

Kommunala

Kommunstyrelsens arbetsutskott gav 2023-12-13 Plan- och byggavdelningen i uppdrag att ta fram en ny detaljplan för *planskild korsning i Klippans tätort, del av Klippan 3:145, Klippan 3:35 m.fl.*

Detaljplan

Planförslaget tar delar av sex detaljplaner i anspråk. Vilka planer och delar av planerna det rör sig om framgår av kartan och tabellen nedan.



Omr.	Detaljplan	Nuvarande markanvändning	Ny markanvändning	Åtgärd/konsekvens
	Akt nr: 11-KLI-218/53 (Ny samt ändring av stadsplan för del av fastigheten Åby 10 samt närliggande områden). Planen saknar ett tydligt formulerat syfte. Marken är planerad för allmänt ändamål, bostäder, begravningsändamål, park, plantering, gata och torg. Upprättades år 1953.	Allmän plats, park, plantering	Park	Genomförandetiden har gått ut. Ingen åtgärd krävs

	Akt nr: 11-KLI-552/64 (Ändring av stadsplan för kvarteren Bofinken, Sparven m.fl.) Planen saknar ett tydligt formulerat syfte. Marken är planerad för allmänt ändamål, bostäder, park, plantering och gata. Upprättades år 1964.	Gata	Gata	Genomförandetiden har gått ut. Ingen åtgärd krävs
	Akt nr: 11-KLI-673/68 (Stadsplan för Mammarpsområdet). Planen saknar ett tydligt formulerat syfte. Marken är planerad för handelsträdgårdsändamål, bostäder, småindustriändamål, järnvägsändamål, park, plantering och gata. Upprättades år 1968.	Bostäder, handelsträdgård -, järnvägsändamål, park och gata	Park, gata, GC-väg och järnvägsändamål	Genomförandetiden har gått ut. Ingen åtgärd krävs.
	Akt nr: 11-KLI-683/68 (Stadsplan för del av Älvdalsområdet) Planen saknar ett tydligt formulerat syfte. Marken är planerad för handelsändamål, bostäder, park, plantering och gata. Upprättades år 1968.	Gata, park eller plantering	Järnväg, gata, GC-väg och park.	Genomförandetiden har gått ut. Ingen åtgärd krävs.
	Akt nr: 11-KLI-1090/78 (Ändring av stadsplan för Humlegatan m.m.). Planen saknar ett tydligt formulerat	Gata eller torg, park eller plantering	Gata, GC-väg och park	Genomförandetiden har gått ut. Ingen åtgärd krävs.

	syfte. Marken är planerad för handelsändamål, bostäder, park, plantering och gata. Upprättades år 1978 .			
	Dnr: 2001.70.214 <i>(Detaljplan för industriområde vid Fabriksvägen)</i> Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utbyggnad av Fabriksvägen och söder därom skapa industrimark. Upprättades år 2002 .	Gata, GC-väg, park och dagvattenmagasin	Gata. Park och GC-väg	Genomförandetiden har gått ut. Ingen åtgärd krävs.

Samtliga detaljplaner kommer till viss del fortsätta bibehålla samma markanvändning som de har i gällande detaljplaner. Om föreslagen detaljplan antas och får laga kraft upphör tidigare detaljplaner inom planområdet, men fortsätter att gälla som tidigare utanför det aktuella planområdet.

Översiktsplan

I kommunens översiktsplan, antagen av kommunfullmäktige år 2022, anges det att kommunen ska verka för att möjliggöra en förbättrad kollektivtrafik genom en högre turtäthet samt att utveckla systemet av gång- och cykelvägar inom och mellan orterna. Planförslaget överensstämmer därmed med gällande översiktsplan.

Tomtindelning

För kvarteret Tranan finns en tomtindelning, daterad 1956-04-24 med beteckning 1166K-859, som påverkas av planförslaget.

Riksintressen

Skånebanan är ett riksintresse och även försvarets riksintresse omfattar delar av planområdet. Utöver detta ligger Rönne å som är ett riksintresse för naturvård (N40) cirka 300 meter utanför det aktuella planområdet.

Planförslagets genomförande bedöms dock inte påverka något av riksintressena varken för Skånebanan, försvaret eller Natura 2000-områden.

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken (1998:808)

Detaljplanen medför inga konsekvenser för jordbruksmark, skogsbruk, oexploaterade områden eller ekologiskt särskilt känsliga områden.

Miljökvalitetsnormer

Luft

Mätningar av luftkvaliteten görs med jämna mellanrum i Klippans kommun. Kommunen ligger på en låg nivå avseende luftföroreningar.

Vatten

Vattenrecipient för dagvatten från det aktuella planområdet är Rönne å. *Rönne å* har en måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status.

Buller

Miljökvalitetsnormen för omgivningsbuller är en målsättningsnorm som anger att ”det ska eftersträvas att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa” (SFS 2004:675). Kommuner med färre än 100 000 invånare omfattas inte av krav på kartläggning av omgivningsbuller eller åtgärdsprogram. Däremot ska alla kommuner, enligt miljöbalkens allmänna hänsynsregler, verka för att begränsa buller. Klippans kommun, med färre än 100 000 invånare, omfattas således inte av miljökvalitetsnormen för buller.

Detaljplanen möjliggör ett förlängt mötesspår genom Klippans tätort, vilket medger högre tåghastigheter. Detta kan dock leda till ökade bullernivåer och bullerspridning.

Riskbedömning och utredning av lämpliga åtgärder för att hantera buller och vibrationer som kan uppstå i samband med Trafikverkets projekt att förlänga mötesspåret i Klippan genomförs som en del av järnvägsplanen och den tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen (MKB).

Miljö

Strandskydd

Det finns ett dagvattenmagasin cirka 50 meter sydöst om planområdet. Magasinet uppfördes efter att Länsstyrelsen den 7 juni 2002 beslutade om avgränsningen av strandskyddet i Klippans kommun. Dagvattenmagasinet bedöms dock inte omfattas av strandskyddet, då det är en teknisk anläggning avsedd för att hantera dagvatten.

Klippans kommun har varit i kontakt med Länsstyrelsens naturvårdshandläggare och frågat om dagvattenmagasinet omfattas av strandskyddet. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att dammen inte omfattas av strandskydd, eftersom dess syfte är att hantera dagvatten.

Rönneå, som ligger cirka 300 meter från planområdet, omfattas av ett strandskydd med en utbredning på 100 meter från ån. Eftersom planområdet ligger utanför strandskyddszonen bedöms detaljplanen inte påverka några strandskyddade områden.

Dagvatten

Dagvattnet från gata och gång- och cykelbana hanteras via öppna diken. Dikesvattnet samlas upp i brunnar och vidare till en pumpstation. Pumpstationen ansluts till det kommunala dagvattennätet via fördröjning eller direkt på ledning. Grundvattennivån kommer hanteras på samma sätt som dagvattnet via pumpstationen.

Hälsa och säkerhet

Buller och vibrationer

Enligt förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader bör buller från spårtrafik och vägar inte överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad. För uteplatser i anslutning till byggnaden är gränsen satt till 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA som maximal ljudnivå.

I Trafikverkets projekt för utbyggnaden av dubbelspår och ökade hastigheter längs Skånebanan kommer buller- och vibrationsstörningar att analyseras noggrant. Detaljplanen möjliggör ett förlängt mötesspår längs en del av Skånebanan, vilket leder till högre tåghastigheter. Detta innebär att bedömningen av risker och åtgärder för buller- och vibrationsstörningar kommer att presenteras i samband med framtagandet av järnvägsplanen och den tillhörande MKB.

Trafikbuller

För att få en indikation på bullernivåerna inom planområdet, specifikt från fordonstrafik, har en bullerberäkning tagits fram. Bilden till höger är numrerad ett till sju och visar den fasadkant som ligger närmast bullerkällan, det vill säga där trafikbuller kommer ifrån. Beräkningen baseras på antalet förbipasserande fordon per dygn.

Totalt har två mätningar gjorts: en under sommarlovet (*juni–juli 2024*) och en efter sommarlovet (*september–oktober 2024*).

Årsdygnstrafiken kan variera mellan mätpunkterna eftersom mätningarna har skett under olika perioder. För detaljerad information om hur många dagar varje mätperiod omfattar, se bullerberäkningsrapporten.

Mätningsperiod 1 – juni och juli

Under mätperioden för *juni–juli* passerade 21 427 fordon på vägen norr om *Mammarpsgatan*, vilket motsvarar en årsdygnstrafik på 3 061 fordon. Vägen mellan *Mammarpsgatan* och *Falkgatan* hade under samma period 25 048 förbipasserande fordon, motsvarande en årsdygnstrafik på 3 578 fordon. Vägen mellan *Falkgatan* och rondellen hade totalt 26 298 förbipasserande fordon under mätperioden, vilket ger en årsdygnstrafik på 2 922 fordon.

Mätningsperiod 2 – september och oktober

Under mätperioden *september–oktober* passerade 37 666 fordon på vägen norr om *Mammarpsgatan*, vilket motsvarar en årsdygnstrafik på 3 139 fordon. Vägen mellan *Mammarpsgatan* och *Falkgatan* hade totalt 39 667 förbipasserande fordon, vilket motsvarar en årsdygnstrafik på 3 306 fordon. Vägen mellan *Falkgatan* och rondellen hade totalt 32 693 förbipasserande fordon under mätperioden, vilket ger en årsdygnstrafik på 3 269 fordon.



Prognos 2040

För att få en bild för hur trafikmängden för år 2040 ser ut har antalet förbipasserande fordon multiplicerats med en prognosticerad ökning av trafikmängden fram till 2040. Ökningen uppskattas till 1,1%/år (enligt basprognos 2040, Trafikverket).

Mättningsperiod 1 – prognos 2040

Prognosen visar att årsdygnstrafik för 2040 är 3 600 för sträckan norr om *Mammarpsgatan*, 4 208 för sträckan mellan *Mammarpsgatan* och *Falkgatan*, och 3 436 sträckan mellan *Falkgatan* och rondellen.

Bullernivåerna 2024			Bullernivåerna 2040		
Skyltad hastighet: 40 km/h			Skyltad hastighet: 40 km/h		
Punkt	Ekvivalentnivå (dBA)	Maxnivå (dBA)	Punkt	Ekvivalentnivå (dBA)	Maxnivå (dBA)
1	55	73	1	56	73
2	50	64	2	51	64
3	52	65	3	52	66
4	55	71	4	56	72
5	56	72	5	56	73
6	51	75	6	51	75
7	47	56	7	48	56

Mättningsperiod 2 – Prognos 2040

Prognosen visar att årsdygnstrafik för 2040 är 3 691 för sträckan norr om *Mammarpsgatan*, 3 888 för sträckan mellan *Mammarpsgatan* och *Falkgatan*, och 3 844 sträckan mellan *Falkgatan* och rondellen.

Bullernivåerna 2024			Bullernivåerna 2040		
Skyltad hastighet: 40 km/h			Skyltad hastighet: 40 km/h		
Punkt	Ekvivalentnivå (dBA)	Maxnivå (dBA)	Punkt	Ekvivalentnivå (dBA)	Maxnivå (dBA)
1	56	73	1	56	73
2	50	64	2	51	65
3	51	65	3	52	65
4	55	71	4	56	71
5	52	72	5	56	72
6	51	75	6	52	76
7	48	56	7	48	57

Resultatet

Den genomförda bullerberäkningen visar att riktvärdena för buller vid bostadsbyggnadens fasad längs den befintliga vägen håller sig inom riktvärdet för ekvivalentnivå ljudnivå, men överskrider något vad gäller maxnivå. Överskridandet är särskilt framträdande vid punkterna 1, 4, 5 och 6 (se bild till höger).

Enligt beräkningarna ligger de högsta prognosticerade ljudnivåerna i anslutning till planområdet mellan 48-56 dBA för ekvivalent ljudnivå och upp till 76 dBA för maxnivå. Detta



innebär att den befintliga trafiksituationen överskrider riktvärdena för maxnivå med upp till 6 dBA enligt prognosen för 2040.

Arkeologisk utredning

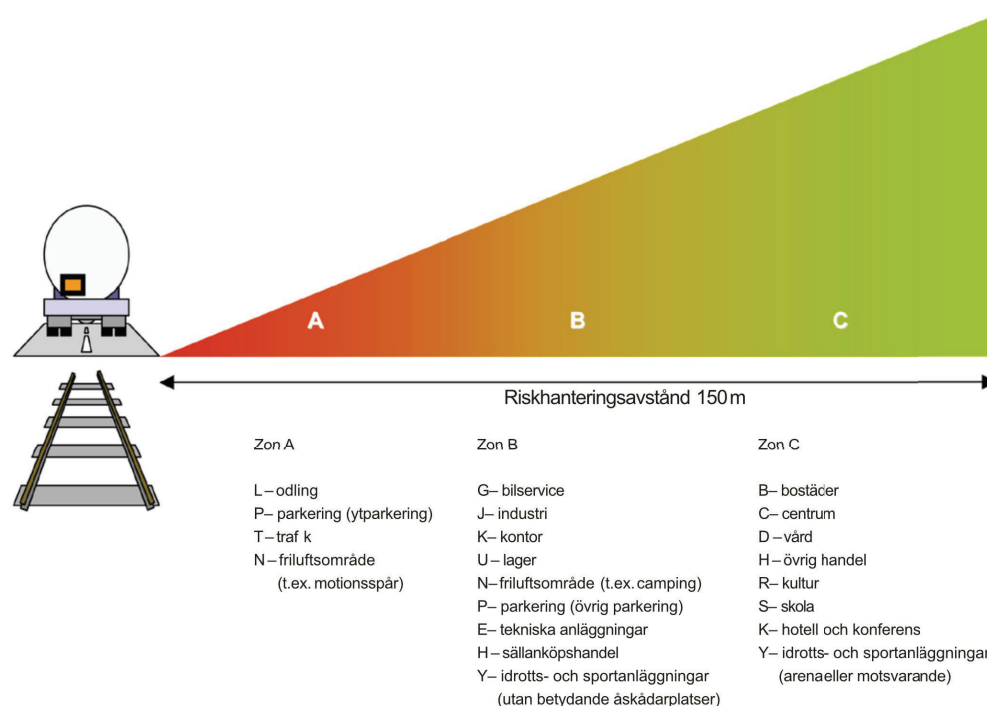
En arkeologisk utredning steg 1 och 2 har gjorts inom det aktuella planområdet. Mer om utredningen står längre ner i texten under avsnittet [fornlämningar](#).

Förorenad mark

Ej aktuell.

Risk för olyckor

Skånebanan är en rekommenderad transportled för farligt gods. Länsstyrelsernas i Skånes, Stockholms samt Västra Götalands läns gemensamma dokument *Riskhantering i detaljplanprocessen* anger att riskhanteringsprocessen ska beaktas vid markanvändning inom 150 meter från en transportled för farligt gods (se figur 6).

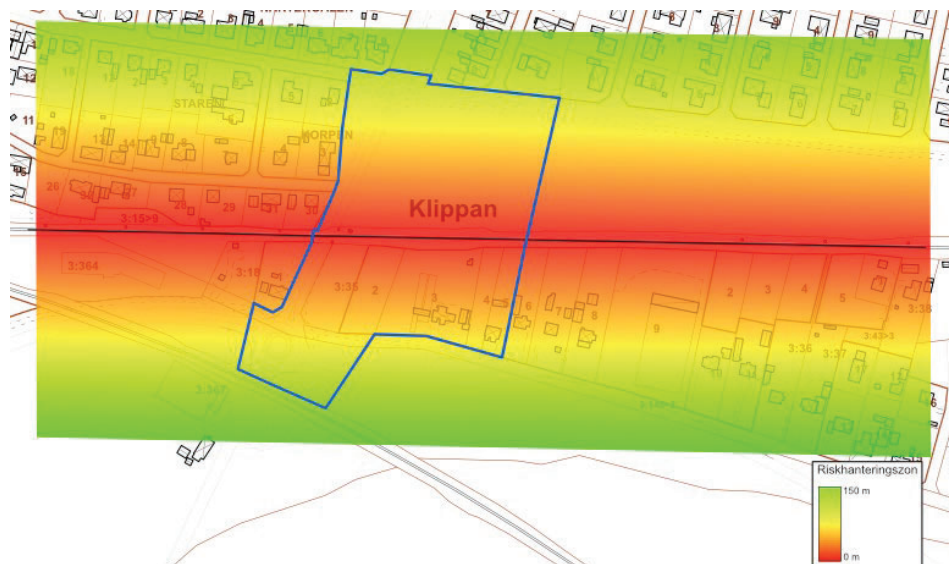


Figuren är tagen ur "Riskhantering i detaljplanprocessen", framtagna av Länsstyrelsen Skåne län, Stockholm län och Västra Götalands län, 2006.

Figur 6: Visar Zonindelning för riskhanteringsavstånd. Zonerna visar eventuell lämplig markanvändning i förhållande till transportled för farligt gods.

Figuren ovan har inga fasta gränser utan ger en indikation på vad som bör planeras för järnvägsspår och vilken typ av markanvändning som är relevant. För det aktuella planområdet är det tänkt att bygga om *Ladugårdsvägen* och skapa en ny gång- och cykelväg som sänks och får en ny utformning, vilket leder till en passage under spåren. Enligt dokumentet "Riskhantering i detaljplanprocessen" anses trafik som en lämplig markanvändning och är i linje med detaljplanens syfte.

För att sätta avståndet i perspektiv har en karta tagits fram som illustrerar riskhanteringszonen för planområdet (se figur 7).



Figur 7: visar riskhanteringszonen inom planområdet (150 meter från spårmit).

Figuren ovan visar att delar av planområdet, enligt riskhanteringszonen, ligger inom riskzonen A. För Trafikverket är detta viktigt att beakta i sin planering, särskilt för de bostäder som angränsas längst med järnvägsspåret. Frågor kring riskhanteringszonen och dess potentiella påverkan hanteras i processen för framtagandet av järnvägsplanen som Trafikverket upprättar.

Risk för översvämning

Det finns en viss risk i anslutning till Skånebanan, även om området generellt inte bedöms vara särskilt översvämningskänsligt. Enligt *Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskaps (MSB)* ligger marknivån för Skånebanan flera meter över de högsta beräknade flödena (BHF), vilket innebär att risken för översvämning bedöms som låg för just Skånebanan.

Kartbilden nedan visar däremot områden där vatten kan samlas och orsaka översvämningar vid ett kraftigt regn som statistiskt inträffar en gång per hundra år. Karteringen är baserad på en simulering som visar hur vatten rör sig under en sex timmars period från regnets början. Denna tidsperiod har valts för att säkerställa att vattnet hinner nå de lägsta punkterna i området (se bild nedan).

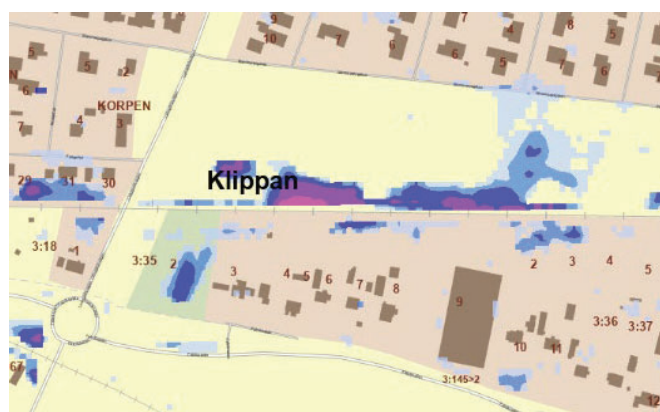
Miljö, säkerhet och hälsa

Översvämningskartering Rönneå, beräknat högsta flöde



Översvämningskartering vid 100-årsregn
Maxdjup vid 100-årsregn
Vattendjup (m)

- 0,1 - 0,2
- 0,2 - 0,3
- 0,3 - 0,5
- 0,5 - 1,0
- > 1



Enligt översvämningskartering finns det en risk för att vatten samlas längs den norra delen av Skånebanan och inom planområdet. Detta kan bero på att området överlag har en naturlig lågpunkt (se bilden nedan).



*Vy från Ladugårdsvägen, norr om Skånebanan och sydväst om Mammarspgatan.
Bilden visar den naturliga lågpunkten som ligger strax norr om Skånebanan.*

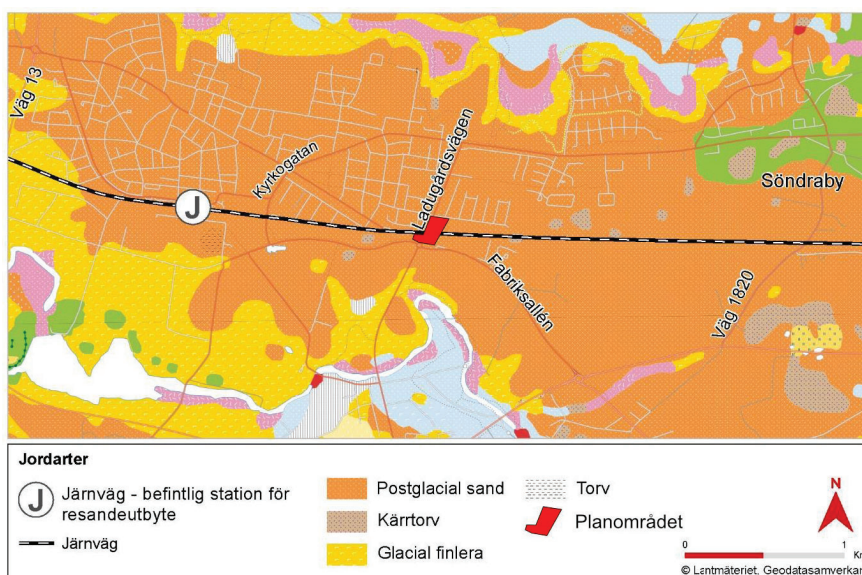
Marken består huvudsakligen av genomsläppligt grus- och sandmaterial vilket ger en god infiltrationsförmåga.

Radon

Radonmätning har gjorts ca. 300 meter nordöst om planområdet och för området gäller normal risk med värden på 14 kBq.

Geotekniska förhållanden

Enligt jordartskartan från Sveriges geologiska undersökning (SGU) domineras de övre jordlagren av postglacial finsand, som vilar på glacial finlera (se figur 8). Trafikverkets undersökningar inom järnvägsplanen visar att de övre jordlagren huvudsakligen består av sand, ofta med inslag av silt. Trafikverket påpekar också att lagrets mäktighet varierar längs sträckan, vanligtvis mellan 2 och 5 meter, medan det öster om Ladugårdsvägen har uppmätts mäktigheter upp till 7 meter. Generellt bedöms sträckan ha goda grundläggningsförutsättningar.

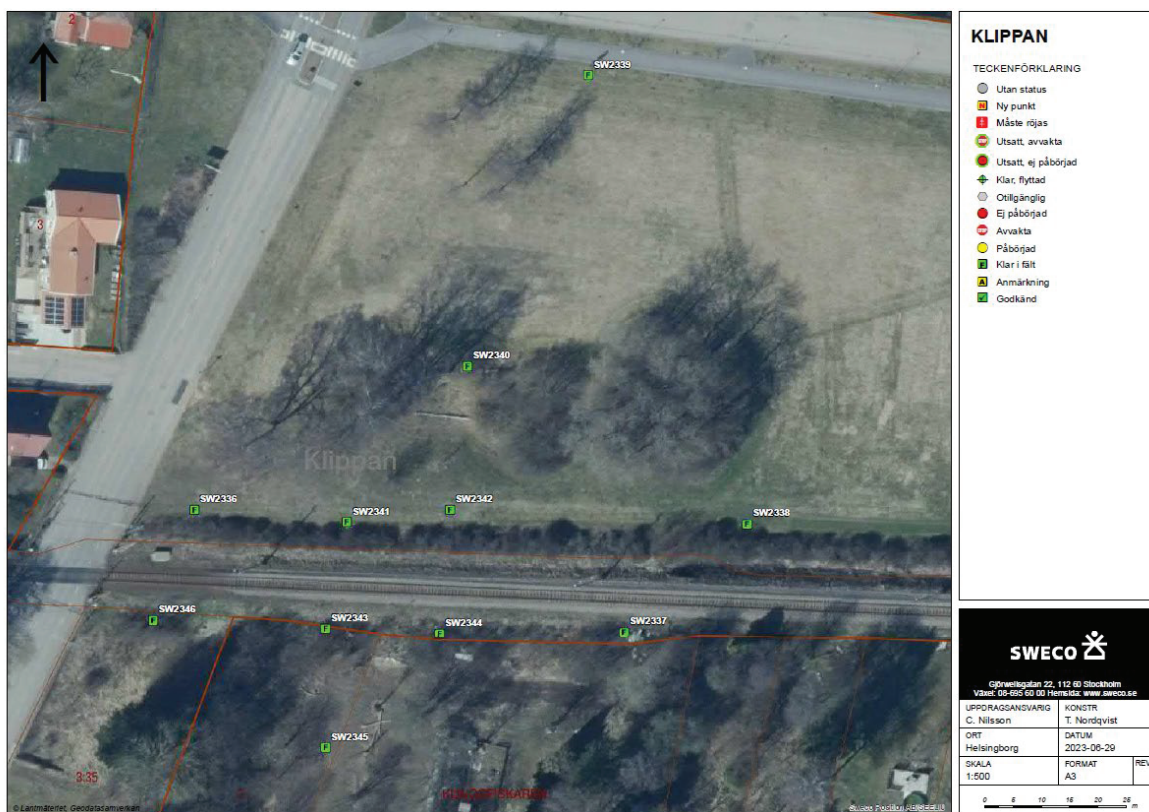


Bilden är tagen ur samrådsförslaget för järnvägsplanen, Trafikverket 2024.

Figur 8: Jordartskarta över det aktuella planområdet.

Miljöprovtagning

En markmiljöprovtagning har genomförts på uppdrag av Trafikverket i samband med utbyggnaden av järnvägsplanen samt Ladugårdsvägen, för att identifiera potentiella föroreningar inom det aktuella området. Enligt Trafikverkets MKB ligger resultaten från jordprovtagningen under riktvärdena för *Mindre känslig markanvändning* (MKM).



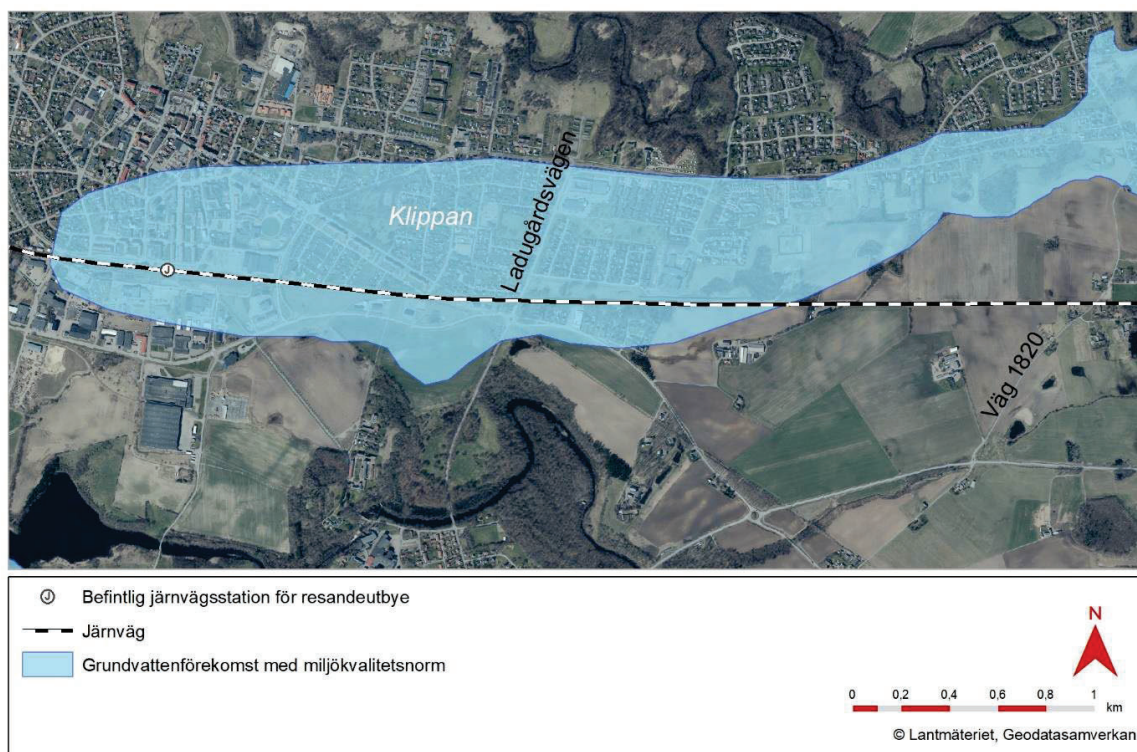
Bilden är tagen från försöksrapport/ fält – geoteknisk undersökningsomgång 2, utförd av SWECO på uppdrag av Trafikverket. Undersökningarna genomfördes mellan 2023-04-20 och 2023-06-27.

Inom det aktuella planområdet är det främst provpunkterna SW2339, SW2340, SW2341, SW2342, SW2343, SW2344 och SW2345 som berörs av planförslaget.

Hydrologiska förhållanden

Planområdet ligger inom grundvattenförekomsten ”Klippan”, som består av en sand- och grusförekomst. Enligt VISS har denna grundvattenförekomst klassificerats som god både när det gäller kvantitativ och kvalitativ status (*se figur 9*).

De uppmätta grundvattennivåerna i förekomsten varierar mellan cirka 1 och 3 meter under markytan. Inom vattenförekomsten finns ett flertal brunnar i det aktuella planområdet.

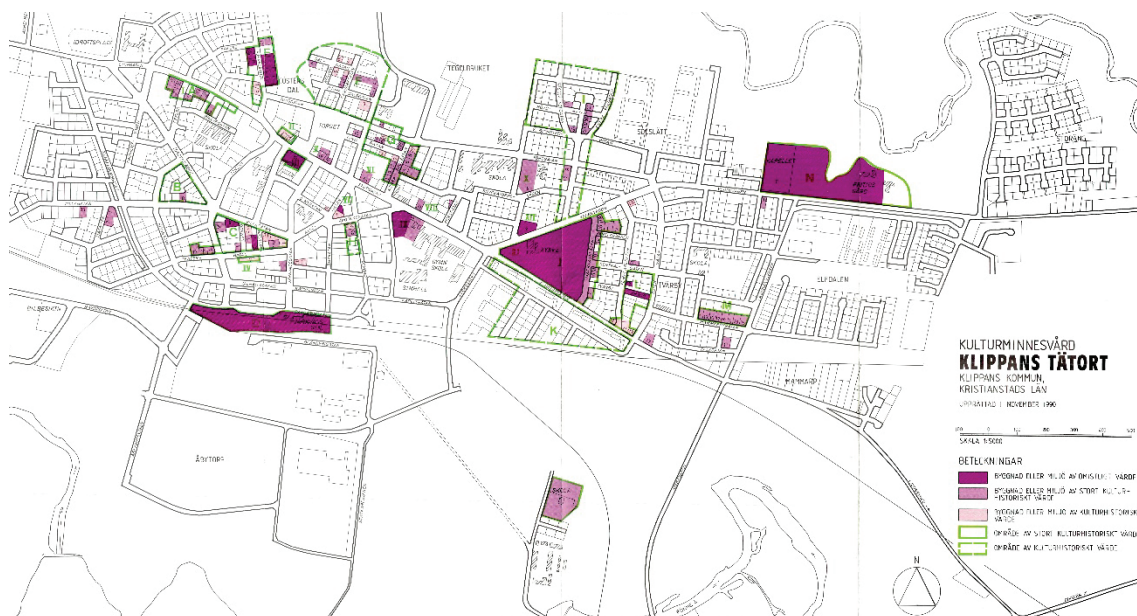


Bilden är tagen ur samrådsförslaget för järnvägsplanen, Trafikverket 2024.

Figur 9: Karta över grundvattenförekomst "Klippan" nära Skånebanan.

Kulturmiljö

Inom planområdet finns det en byggnad som är uppförd före 1960-talet. Enligt *Kulturminnesvård i Klippans kommun*, framtagen av Bevarandekommittén 1990, anses byggnaden inte ha något miljömässigt eller kulturhistoriskt värde (se bild nedan).



Figur 10: Bevarandeplanen för Klippans kommun.

Den fastighet med bostad som berörs av planförslaget är *Kungsfiskaren 3*. När planförslaget vinner laga kraft kommer fastigheten att få en ändrad markanvändning. För *Kungsfiskaren 3* föreslås att fastigheten blir gata, gång- och cykelväg, samt parkmark.

Klippans tätort är utpekad i Länsstyrelsens Skånes regionala kulturmiljöprogram som ett område med höga kulturvärden och betraktas som en värdefull kulturmiljö. Detta område inkluderar både Klippans tätort och området kring Rönne å, med särskilt fokus på Klippans gård och Klippans pappersbruk.

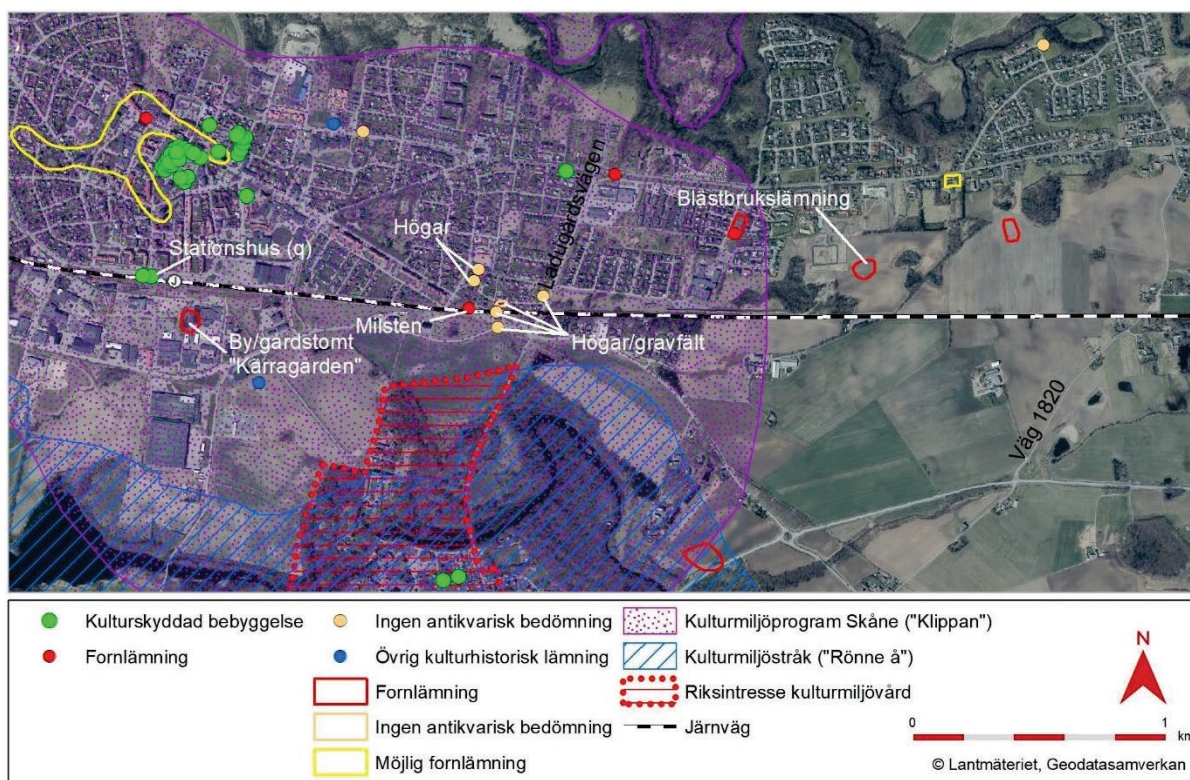
Rönneå lyfts fram som ett kulturmiljöstråk av stor betydelse för den industriella utvecklingen i området, särskilt som kraftkälla genom århundradena. Ån rinner från västra Ringsjön vid Sjöholmen till Skälderviken norr om Ängelholm och passerar genom kommunerna Eslöv, Höör, Klippan, Åstorp och Ängelholm.

Planförslaget bedöms inte påverka varken den regionala kulturmiljöprogrammet eller kulturmiljöstråket.

Fornlämningar

Fornlämningar är skyddade enligt bestämmelser i kulturmiljölagen. Det är förbjudet att utan tillstånd rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller genom bebyggelse, plantering eller på annat sätt ändra eller skada en fornlämning. Fornlämningar som riskerar beröras av markanspråk ska förundersökas för att fastställa fornlämningarnas omfattning. Arkeologisk förundersökning kräver tillstånd enligt kulturmiljölagen och prövas av länsstyrelsen.

Länsstyrelsen kan lämna tillstånd till att fornlämningar tas bort eller flyttas om samhällsintresset är större än fornlämningens värde. Länsstyrelsen kan ställa krav på dokumentation av fornlämningar genom arkeologisk undersökning.



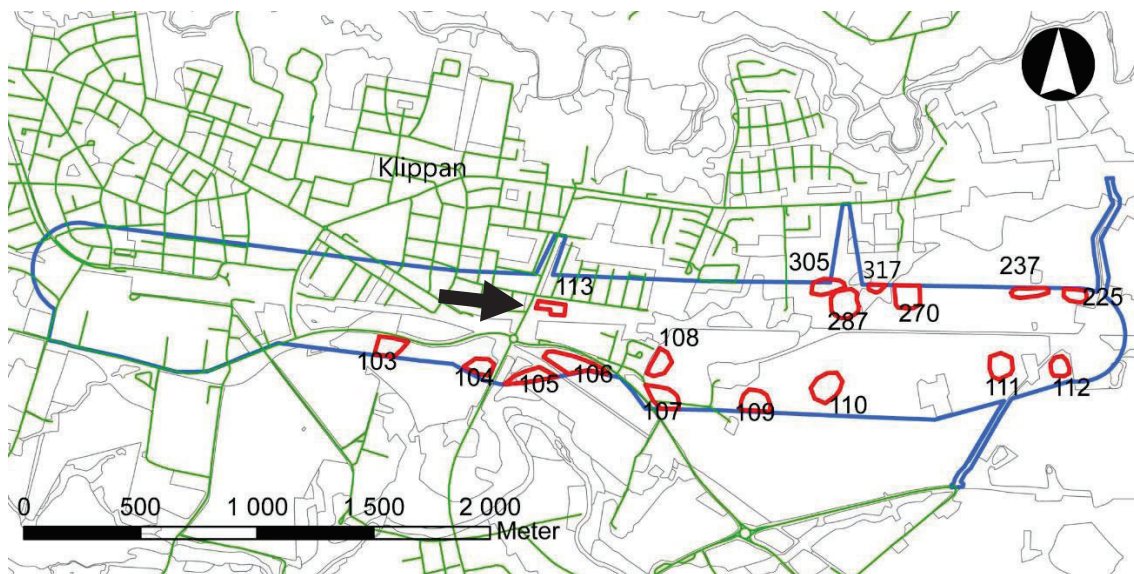
Bilden är tagen ur miljökonsekvensbeskrivning (MKB) "Klippan – förlängt mötesspår och höjd hastighet, Klippans kommun", utförd av Trafikverket 2024.

Figur 11: Visar de kulturmiljövärden som finns i närheten av Skånebanan.

Fornlämningsbilden ovan är hämtad från Trafikverkets samrådsförslag för järnvägsplanen. Den visar att Klippan har en rik förhistoria och flera utredningar tyder på att det finns en hög sannolikhet för att ytterligare dolda lämningar under marken kan påträffas.

Med anledning av Trafikverkets planer på att utöka dubbelspåret mellan Klippan och Åstorp bedömde Länsstyrelsen att det fanns en potential för osynliga fornlämningar. För att klargöra omfattningen av kända fornlämningar och möjligheten att tidigare okända lämningar kan vara dolda under marken, beslutade Länsstyrelsen att en arkeologisk utredning steg 1 (*arkiv- och fältinventering*) skulle genomföras. Uppdraget tilldelades Sydsvensk Arkeologi AB och resulterade i en utredningsrapport (2024:8). Utredningen är tänkt att kunna användas som underlag i Trafikverkets och kommunens fortsatta planering.

Uppdraget från Länsstyrelsen är uppdelat i tre delområden. Av praktiska skäl har utredningen delats in i tre områden: en västlig, en mellersta och en östlig del. Planområdet ligger inom det mellersta delområdet och det aktuella undersökningsobjektet för detta planområdet är nummer 113, (se figur 12).



Figuren är tagen från Arkeologiska utredningen steg 1, Sydsvensk arkeologi rapport 2024:8.

Figur 12: Kartan visar numrering av föreslagna utredningsobjekt inom delområdena. Utredningsområdet steg 1 är markerat med blå linje.

Steg 1

Den arkeologiska utredningen steg 1 omfattar två moment. Det första är en byråinventering med en översiktlig genomgång av befintligt arkivmaterial och historiskt kartmaterial. Det andra är en fältinventering för bedömning av potentiella lägen för under mark dolda fornlämningar.

Den arkeologiska undersökningen steg 1 har identifierat enbart 113, med en yta på cirka 4 788 m², som kan påverkas av planförslaget. I undersökningen beskrivs följande:

Möjligt boplatzgravläge. Platå norr om äldre bäckravin. Ingen okulär sikt pga. Anlagd gräsmatta. Tydligt förhöjda fosfatvärden. Kommunikativt läge. Strax väster om har det funnits en gravhög (L1988:9169). Ligger intill äldre vägsträckning och nära äldre vägkorsning.

Med hänvisning till att objekt 113 har identifierat har en arkeologisk utredning steg 2 blivit nödvändigt för att ytterligare undersöka och bedöma de arkeologiska förhållandena i området, särskilt med tanke på den påverkan som planförslaget kan ha.

Steg 2

Sydsvensk Arkeologi AB har under perioden 16-17 oktober 2024 genomfört en arkeologisk utredning steg 2 inom två utredningsobjekt: UO 108 (*beläget utanför det aktuella*

planområdet) och UO113. Utredningen har visat att endast boplatzanläggningar i form av stolphål, gropar, hårdar m.m. har påträffats.

Efter utredningen bedömer Sydsvensk Arkeologi AB att inga ytterligare arkeologiska åtgärder är nödvändiga inom UO 113. Länsstyrelsen delar denna bedömning. Därför finns det inga hinder, ur arkeologisk synpunkt, för att fortsätta med det tilltänkta planförslaget som detaljplanen avser.

Service

Planområdet är centralt beläget i Klippan med gångavstånd till både offentlig och kommersiell service. I närheten finns flera viktiga samhällsfunktioner, såsom vårdcentral, livsmedelsbutik, busstation, skola, kyrka, apotek, kommunhus samt grönområden.

Teknik

Ledningar för vatten, avlopp och el finns förlagda i anslutning till korsningen mellan *Mammarpsgatan* och *Ladugårdsvägen* och norr om *Fabriksallén* inom det aktuella planområdet. Inom naturmark, i direkt anslutning till Skånebanan, finns en huvudledning för dagvatten som går under järnvägsspåret.

Kraftringen

Kraftringen har både högspännings- och lågspänningsledningar inom det aktuella planområdet, norr om cirkulationsplatsen vid *Ladugårdsvägen* och nordost om den plats där den nya vägen planeras att ansluta.

Bjärekraft

Bjärekraft har ledningsnät inom den norra cirkulationsbenet och längst *Krikavägen* söderut.

Skanova

Skanova har ledningar för fibernät samt andra typer av ledningar inom planområdet, längs *Falkgatan*, *Mammarpsgatan* och *Ladugårdsvägen*, både norr och söder om järnvägsspåret samt vid cirkulationsplatsen söder om järnvägsspåret.

Telenor

Telenors ledningar finns vid korsningen av *Mammarpsgatan* och *Ladugårdsvägen*.

VA och dagvatten

Inom planområdet finns dagvattenledning som korsar järnvägen. Ledningen måste finnas kvar.

Trafik

En planskild korsning innebär att väg och järnväg korsar varandra på olika marknivåer. För att detta ska ske behöver den nuvarande vägen stängas och ersättas med en planskild korsning. Trafikmätningar visar att mellan 2 900 och 3 600 fordon passerar dagligen vid de tre mätpunkterna. Kommunen bedömer att det framtagna planförslaget både kommer att öka trafiksäkerheten för bilister och cyklister samt möjliggöra ett godkännande av järnvägsplanen.

Gång- och cykelbana

Inom planområdet finns gång- och cykelväg i nord-sydlig riktning som utgör en viktig länk, särskilt för cyklister som tar sig till och från Kungsfiskareskolan, men även för fotgängare i området. Vägen används av Klippanbor för att röra sig mellan de västra och östra delarna av tätorten. Det föreslagna planförslaget innebär förbättrade gång- och cykelanslutningar till den befintliga vägen och stärker kopplingen mellan Klippans södra och norra delar.

Konsekvenser

Fastigheter och rättigheter

Under detta avsnitt redovisas de konsekvenser som genomförandet av planförslaget medför för fastigheterna och de rättigheter inom planområdet som påverkas av markavståenden eller markförvärv.

Rapphönan 1

Ägare

Klippans kommun

Avstår mark – cirka 300 kvadratmeter

Avstår mark till fastigheten Klippan 3:1, omfattande cirka 300 kvm, för utbyggnaden av dubbelspår (se bild nedan)



Mark som Rapphönan 1 ska avstå till Klippan 3:1

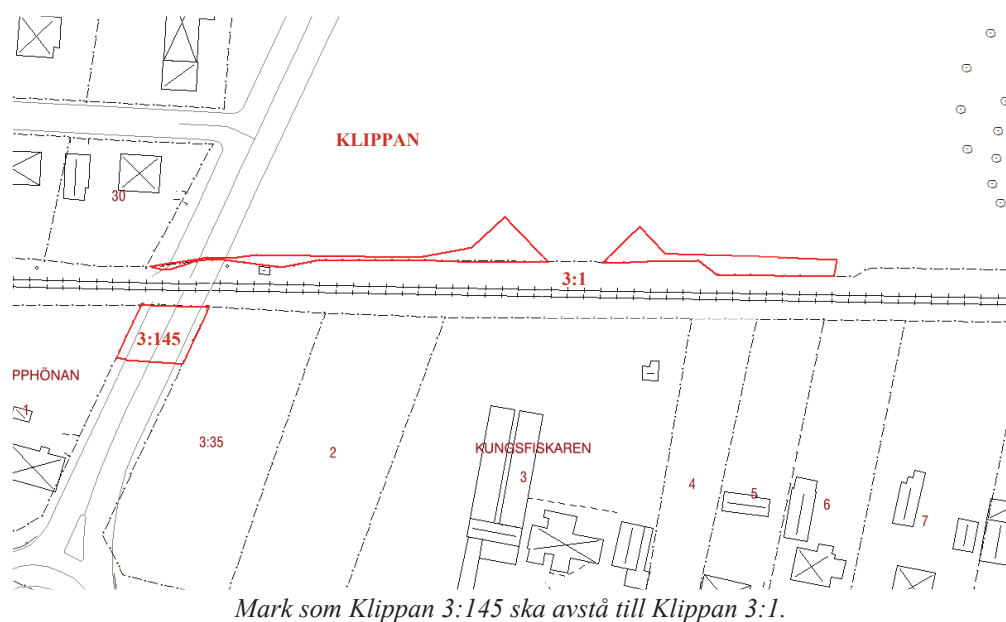
Klippan 3:145

Ägare

Klippan kommun

Avstår mark – cirka 570 kvadratmeter

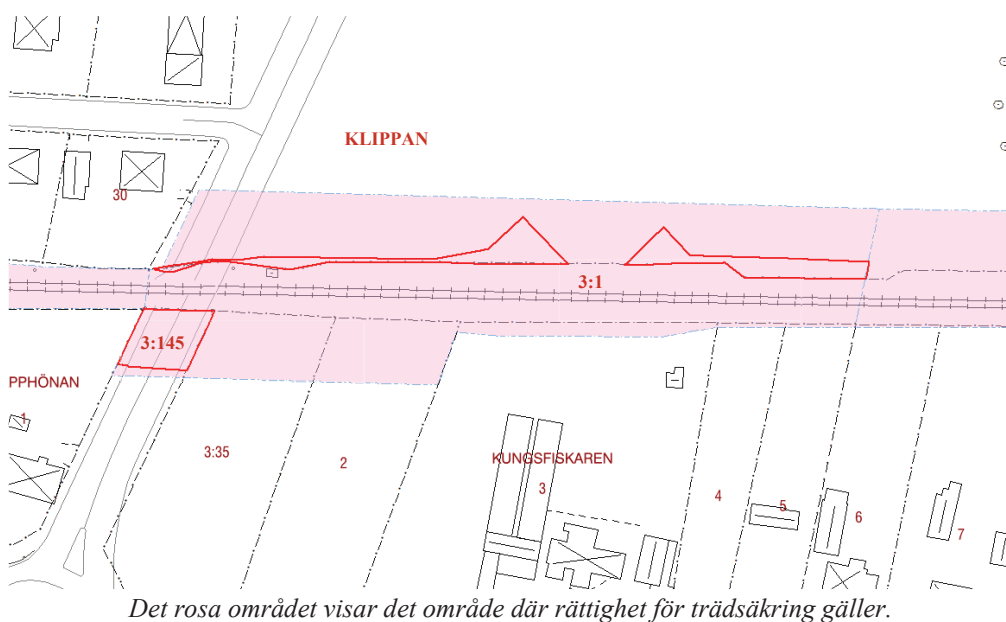
Avstår mark till fastigheten Klippan 3:1, omfattande cirka 570 kvm, för utbyggnaden av dubbelspår samt släntorna för den planskilda korsningen (se bild nedan).



Rättigheter som påverkas

Inom det aktuella området finns en kommunal dagvattenledning.

Förutom dagvattenledningen återfinns även rättigheten (1276-1206.1) inom båda fastigheterna och avser trädsäkring (se bild nedan).



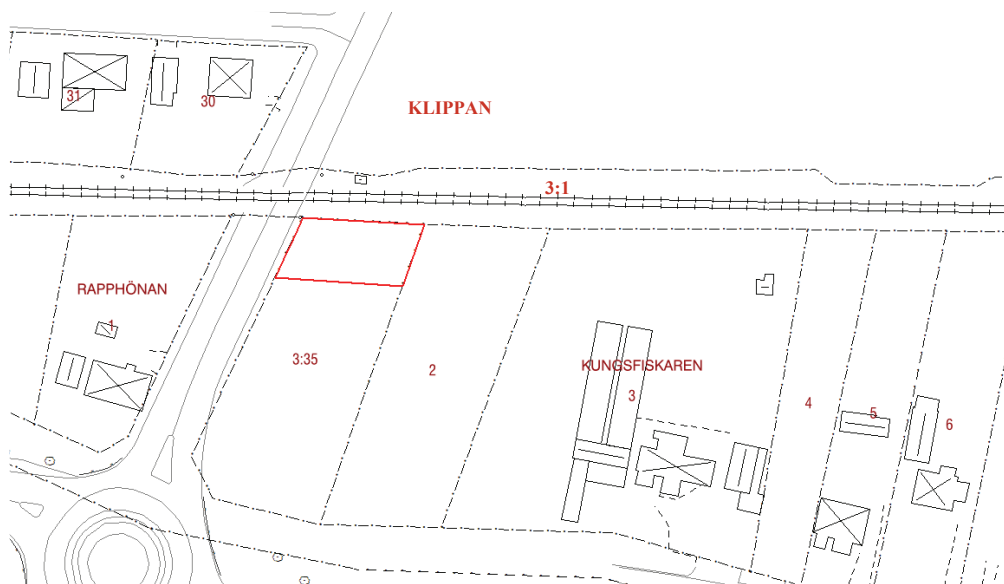
Klippan 3:35

Ägare

Klippans kommun

Avstår mark – cirka 350 kvadratmeter

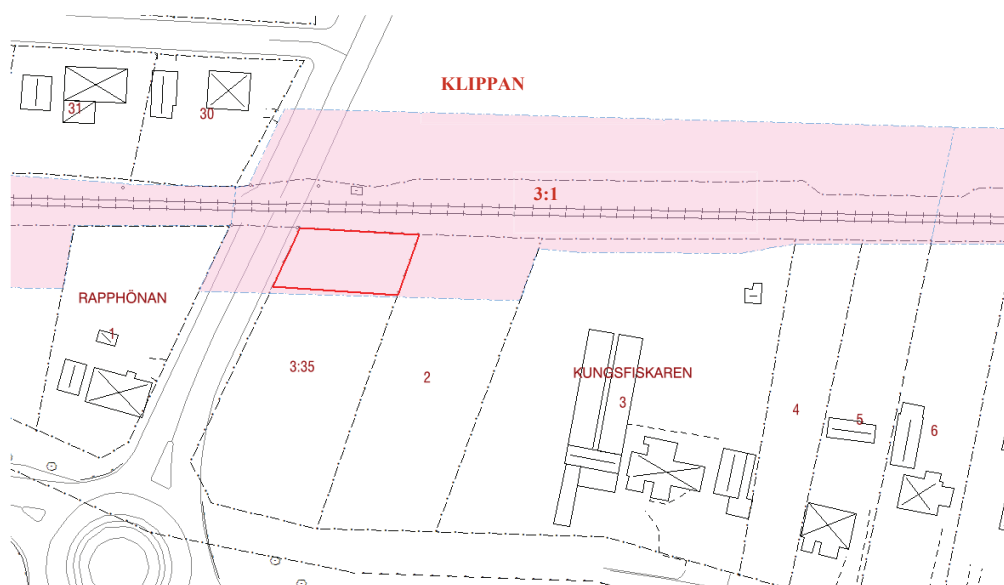
Avstår mark till fastigheten Klippan 3:1, omfattande cirka 350 kvm, för utbyggnaden av dubbelspår (se bild nedan).



Mark som Klippan 3:35 ska avstå till Klippan 3:1

Rättighet som påverkas

Inom området återfinns rättigheten (1276-1206.1) som avser trädsäkring (se bild nedan).



Det rosa området visar det område där rättighet för trädsäkring gäller.

Klippan 3:1

Ägare

Trafikverket

Erhåller mark från Rapphönan 1 – cirka 300 kvadratmeter

Erhåller mark från Rapphönan 1, omfattande cirka 300 kvm, för utbyggnaden av dubbelspår ([*se bilden under avsnittet Rapphönan 1*](#))

Erhåller mark från Klippan 3:145 – cirka 570 kvadratmeter

Erhåller mark från Klippan 3:145, omfattande cirka 570 kvm, för utbyggnaden av dubbelspår samt släntorna för den planskilda korsningen. Inom fastigheterna Klippan 3:1 och Klippan 3:145 återfinns rättigheten (1276-1206.1) som avser för trädsäkring och dagvattenledning ([*se bilden under avsnittet Klippan 3:145*](#)).

Erhåller mark från Klippan 3:35 – cirka 350 kvadratmeter

Erhåller mark från Klippan 3:35, omfattande cirka 350, för utbyggnaden av dubbelspår. Inom fastigheterna Klippan 3:1 och Klippan 3:35 återfinns rättigheten (1276-1206.1) som avser för trädsäkring ([*se bilden under avsnittet Klippan 3:35*](#)).

Erhåller mark från Kungsfiskaren 2 – cirka 370 kvadratmeter

Erhåller mark från Kungsfiskaren 2, omfattande cirka 370 kvm, för utbyggnaden av dubbelspår. Inom fastigheterna Klippan 3:1 och Kungsfiskaren 2 återfinns rättigheten (1276-1206.1) samt en dagvattenledning ([*se bilden under avsnittet Kungsfiskaren 2*](#)).

Erhåller mark från Kungsfiskaren 3 – cirka 620 kvadratmeter

Erhåller mark från Kungsfiskaren 3, omfattande cirka 620 kvm, för utbyggnaden av dubbelspår. Inom fastigheterna Klippan 3:1 och Kungsfiskaren 3 återfinns rättigheten (1276-1206.1) som avser för trädsäkring ([*se bilden under avsnittet Kungsfiskaren 3*](#)).

Erhåller mark från Kungsfiskaren 4 – cirka 230 kvadratmeter

Erhåller mark från Kungsfiskaren 4, omfattande cirka 230 kvm, för utbyggnaden av dubbelspår. Inom fastigheterna Klippan 3:1 och Kungsfiskaren 4 återfinns rättigheten (1276-1206.1) som avser för trädsäkring ([*se bilden under avsnittet Kungsfiskaren 4*](#)).

Erhåller mark från Kungsfiskaren 5 – cirka 230 kvadratmeter

Erhåller mark från Kungsfiskaren 5, omfattande cirka 230 kvm, för utbyggnaden av dubbelspår. Inom fastigheterna Klippan 3:1 och kungsfiskaren 5 återfinns rättigheten (1276-1206.1) som avser för trädsäkring ([*se bilden under avsnittet Kungsfiskaren 5*](#))

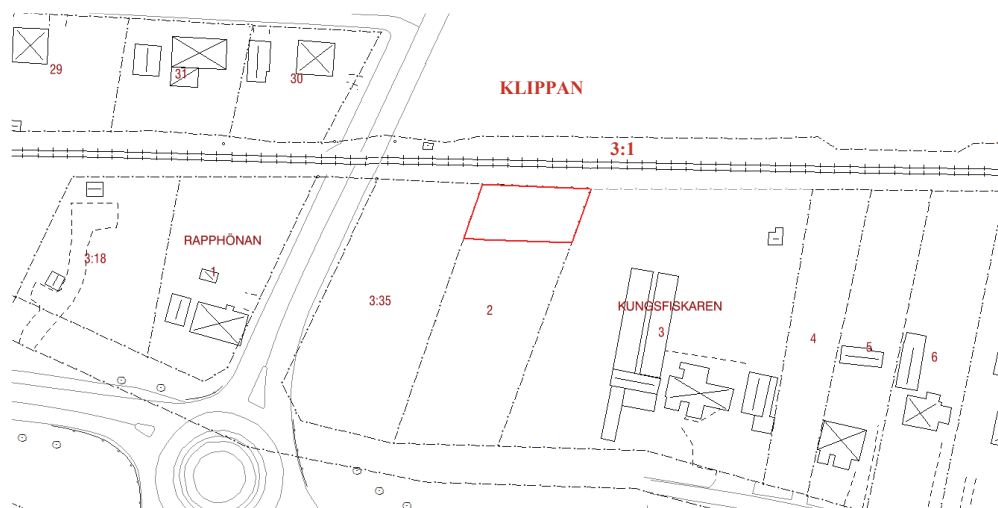
Kungsfiskaren 2

Ägare

Klippans kommun.

Avstår mark – Cirka 370 kvadratmeter

Avstår mark till fastigheten Klippan 3:1, omfattande cirka 370 kvm, för utbyggnaden av dubbelspår samt släntorna för den planskilda korsningen (se bilden nedan)

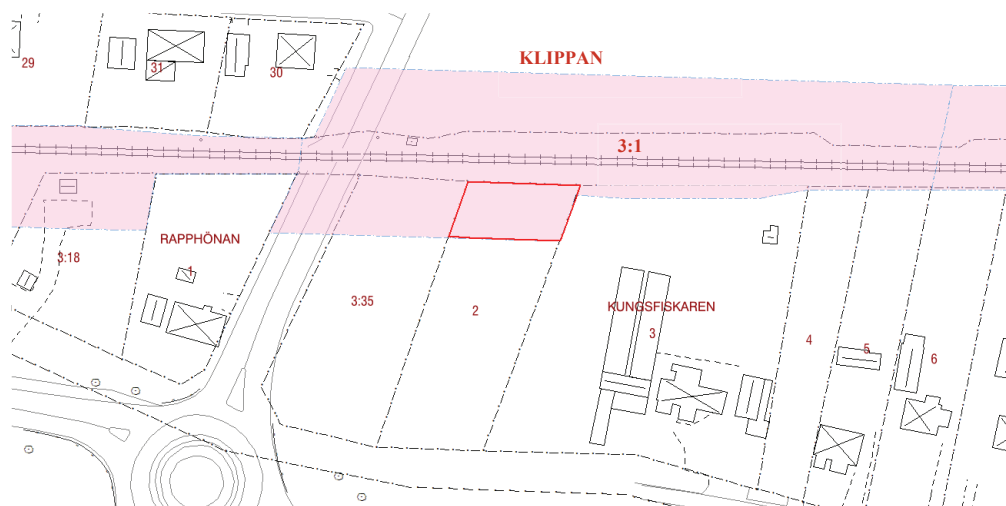


Mark som Kungsfiskaren 2 ska avstå till Klippan 3:1.

Rättigheter som påverkas

Inom området finns en kommunal dagvattenledning (1276-1299.1) inom fastigheten Klippan 3:1 och Kungsfiskaren 2.

Förutom dagvattenledningen återfinns även rättigheten (1276-1206.1) inom båda fastigheterna och avser trädsäkring (se bild nedan).



Det rosa området visar det område där rättighet för trädsäkring gäller.

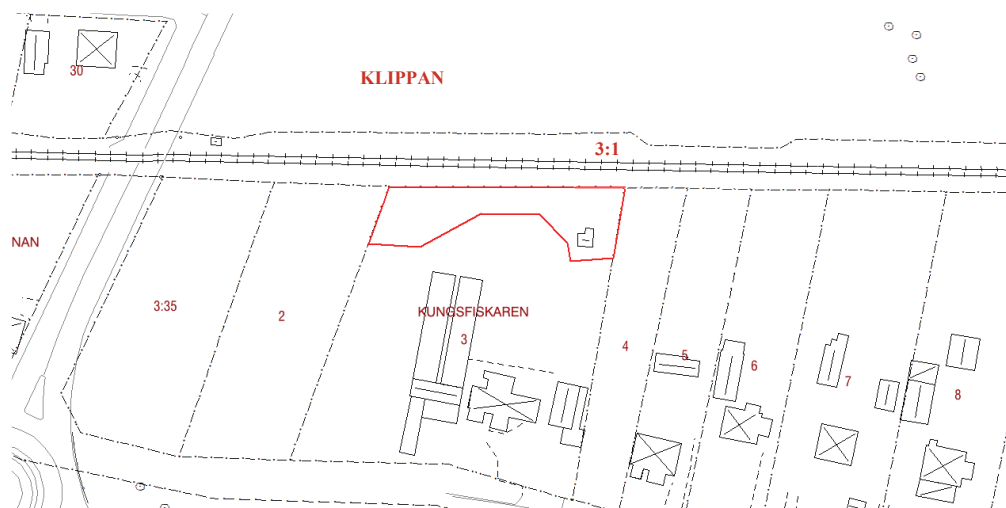
Kungsfiskaren 3

Ägare

Klippans kommun

Avstår mark – cirka 620 kvadratmeter

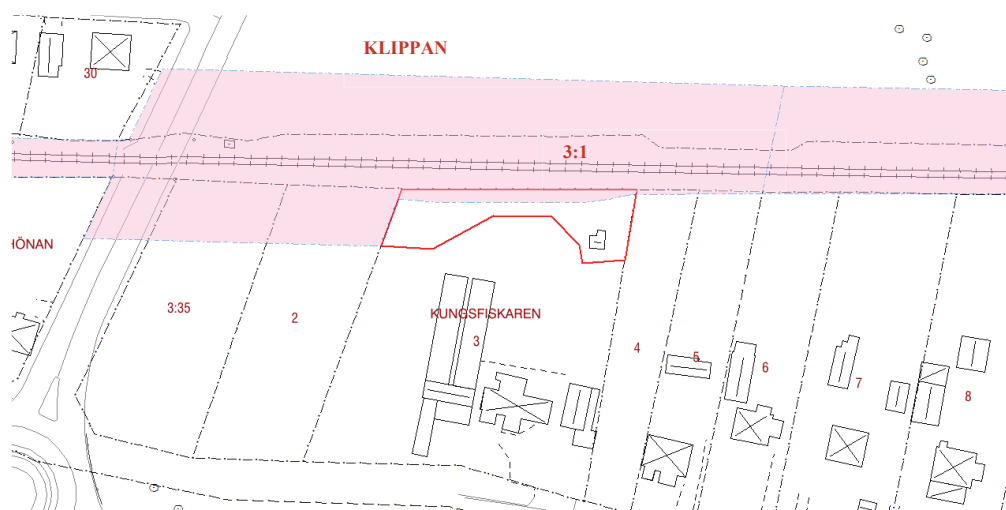
Avstår mark till fastigheten Klippan 3:1, omfattande cirka 620 kvm, för utbyggnaden av dubbelspår samt släntorna/vägen för den planskilda korsningen (se bild nedan).



Mark som Kungsfiskaren 3 ska avstå till Klippan 3:1.

Rättighet som påverkas

Inom området återfinns rättigheten (1276-1206.1) som avser trädsäkring (se bild nedan).



Det rosa området visar det område där rättighet för trädsäkring gäller.

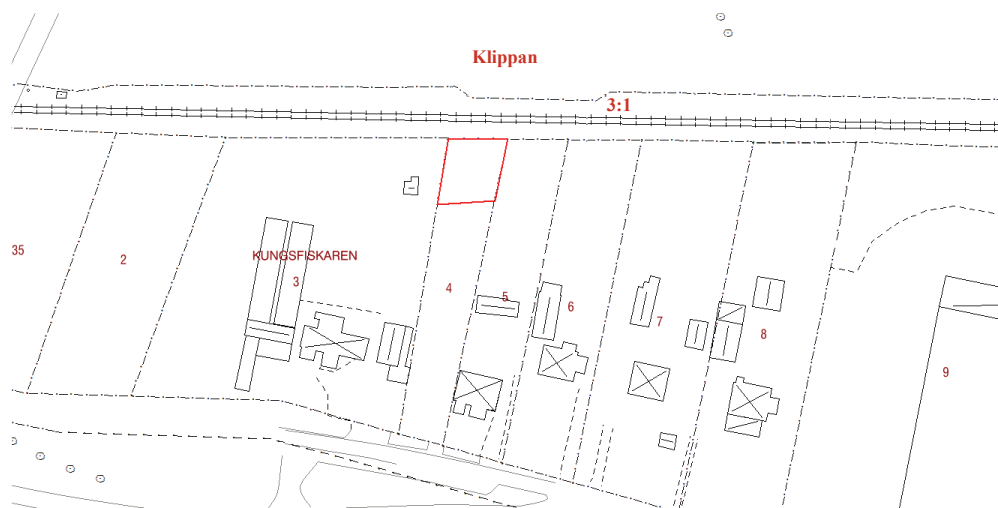
Kungsfiskaren 4

Ägare

Klippan kommun

Avstår mark – cirka 220 kvadratmeter

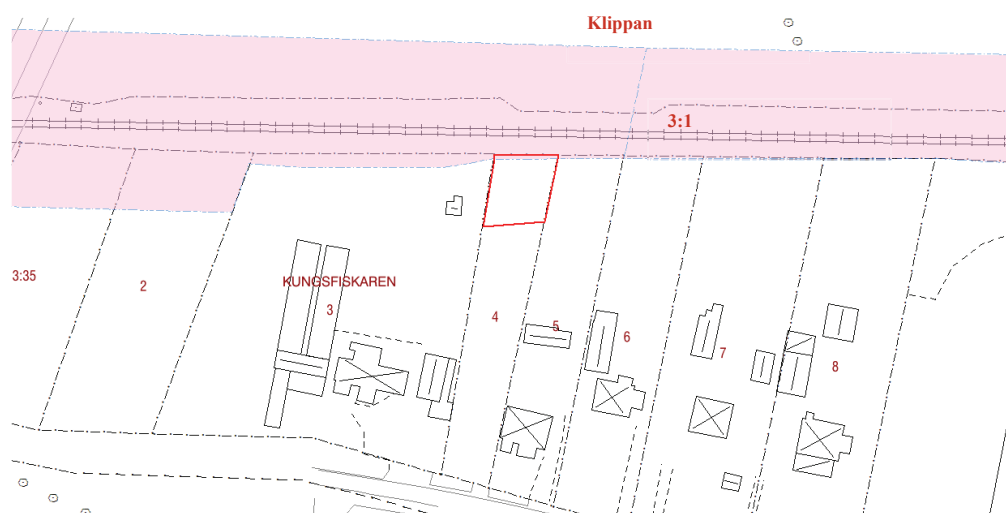
Avstår mark till fastigheten Klippan 3:1, omfattande cirka 220 kvm, för utbyggnaden av dubbelspår samt släntorna/vägen för den planskilda korsningen (se bild nedan).



Mark som Kungsfiskaren 4 ska avstå till Klippan 3:1.

Rättighet som påverkas

Inom området återfinns rättigheten (1276-1206.1) som avser trädsäkring (se bild nedan).



Det rosa området visar det område där rättighet för trädsäkring gäller.

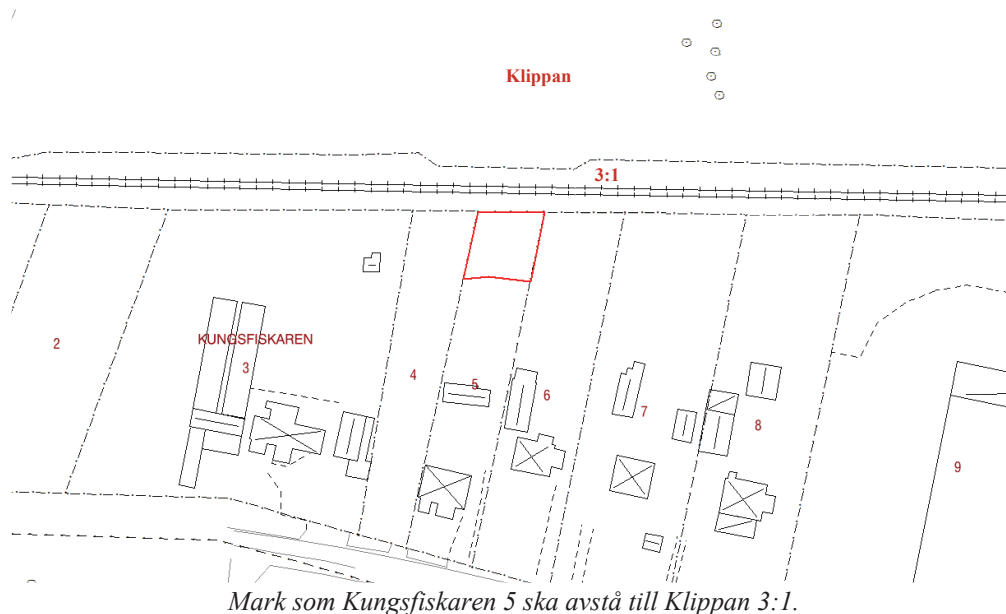
Kungsfiskaren 5

Ägare

Privatperson.

Avstår mark – cirka 230 kvadratmeter

Avstår mark till fastigheten Klippan 3:1, omfattande cirka 230 kvm, för utbyggnad av dubbelspår (se bild nedan).

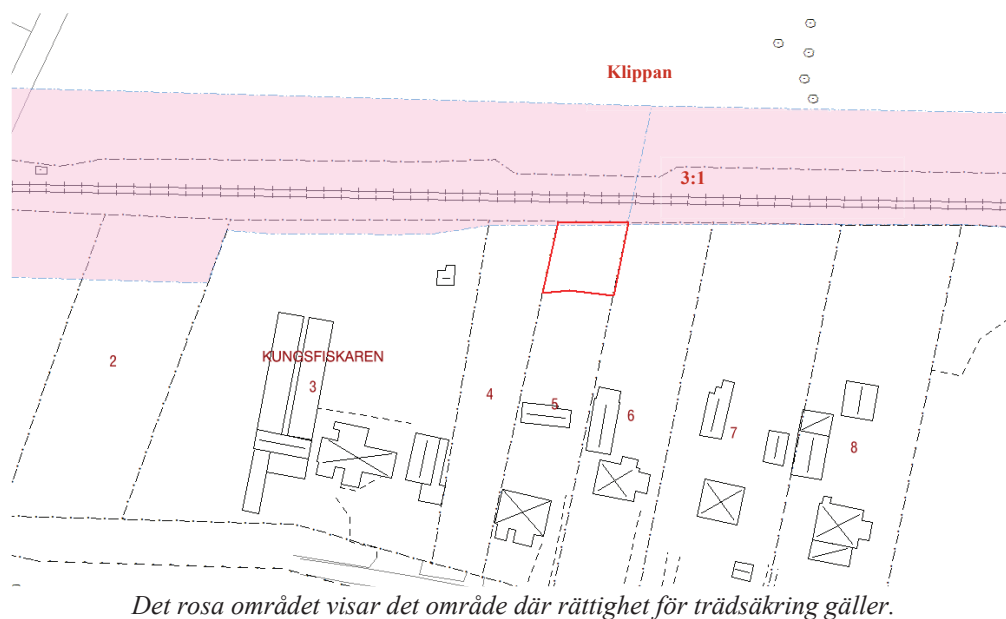


Avstår mark – cirka 940 kvadratmeter

Resterande del av fastigheten, omfattande cirka 940 kvm, avstås till kommunen för planläggning som naturmark. Kommunen ska vara huvudman för denna mark. Information om genomförande, kommunens skyldigheter samt eventuell inlösen finns att läsa under avsnittet [skyldighet inlösen, kommunen](#).

Rättighet som påverkas

Inom området återfinns rättigheten (1276-1206.1) som avser trädsäkring (se bild nedan).



Ledningar inom planområdet

Under detta avsnitt redovisas de ledningar inom planområdet som berörs av detaljplanen.

Skanova

Ledningen berörs

Har ledningar inom planområdet, längs Falkgatan, Mammarpsgatan och Ladugårdsvägen, både norr och söder om järnvägsspåret samt vid cirkulationsplatsen söder om järnvägsspåret.

Bjärekraft

Ledningen berörs

Det finns ledningar inom planområdet vid cirkulationsplatsen söder om järnvägsspåret samt längs Mammarpsgatan vid korsningen mot Ladugårdsvägen.

Klippans kommun

VA-ledningarna påverkas

Kommunala vatten- och avloppsledningar inom planområdet avses påverkas vid utbyggnaden av den planskilda korsningen.

Telenor

Ledningen berörs

Ledningar finns vid korsningen av Mammarpsgatan och Ladugårdsvägen.

Kraftringen

Ledningen berörs

Kraftringen har både högspännings- och lågspänningsledningar inom det aktuella planområdet, norr om cirkulationsplatsen vid Ladugårdsvägen och nordost om den plats där den nya vägen planeras att ansluta. Korsningen vid Mammarpsgatan och Ladugårdsvägen vid den nuvarande GC-vägen, finns också en befintlig fjärrvärmeledning.

Natur

Naturvärden och rödlistade arter

Med stöd av kommunens översiktsplan (2022) och naturvårdsprogram (2019) bedöms det att planförslaget inte påverkar några värdefulla naturvärden eller rödlistade arter.

Intrång kommer att ske i två parkliknande naturvärdesobjekt med [naturvärdesklass 3](#) (NVOK05 och NVOK06) främst för anläggande av bro och väg för Ladugårdsvägen.

Intrånget bedöms påverka hela objektet NVOK05 (cirka 4000 m²) söder om spår samt den västligaste delen av NVOK06 (cirka 8500 m²). Effekten blir att ett par fullvuxna askar kommer att tas ned och att konnektiviteten mellan områden i landskapet bryts.

Landskapsbild

En planskild korsning mellan Ladugårdsvägen och järnvägen förväntas ha begränsad visuell påverkan på landskapsbilden, eftersom den nya vägen ligger under omgivande marknivå. Dessutom finns det delvis träd i området som döljer anläggningen på avstånd. Den valda

utformningen bedöms ge en begränsad påverkan på landskapet, samtidigt som den underlättar för liv och rörelse i närområdet.

Miljö

Miljökonsekvensbeskrivning

Undersökning om betydande miljöpåverkan genomfördes 2024-06-20. Sammantaget bedöms planförslaget innebära en viss risk för miljöpåverkan. Påverkan anses dock vara ringa och vidare miljöbedömning bedöms ej vara aktuellt.

Strandskydd

Planförslaget bedöms inte påverka strandskyddade områden.

Rekreation och friluftsliv

Den planerade gångbron vid bangården och den planskilda passagen vid Ladugårdsvägen kommer att underlätta för gående och cyklister att korsa järnvägen och nå rekreations- och friluftsområdena vid Rönne å, samt viktiga målpunkter i Klippan. Den barriär som Skånebanan idag utgör för oskyddade trafikanter kommer därmed att minska, vilket är en positiv utveckling för rekreation och friluftsliv.

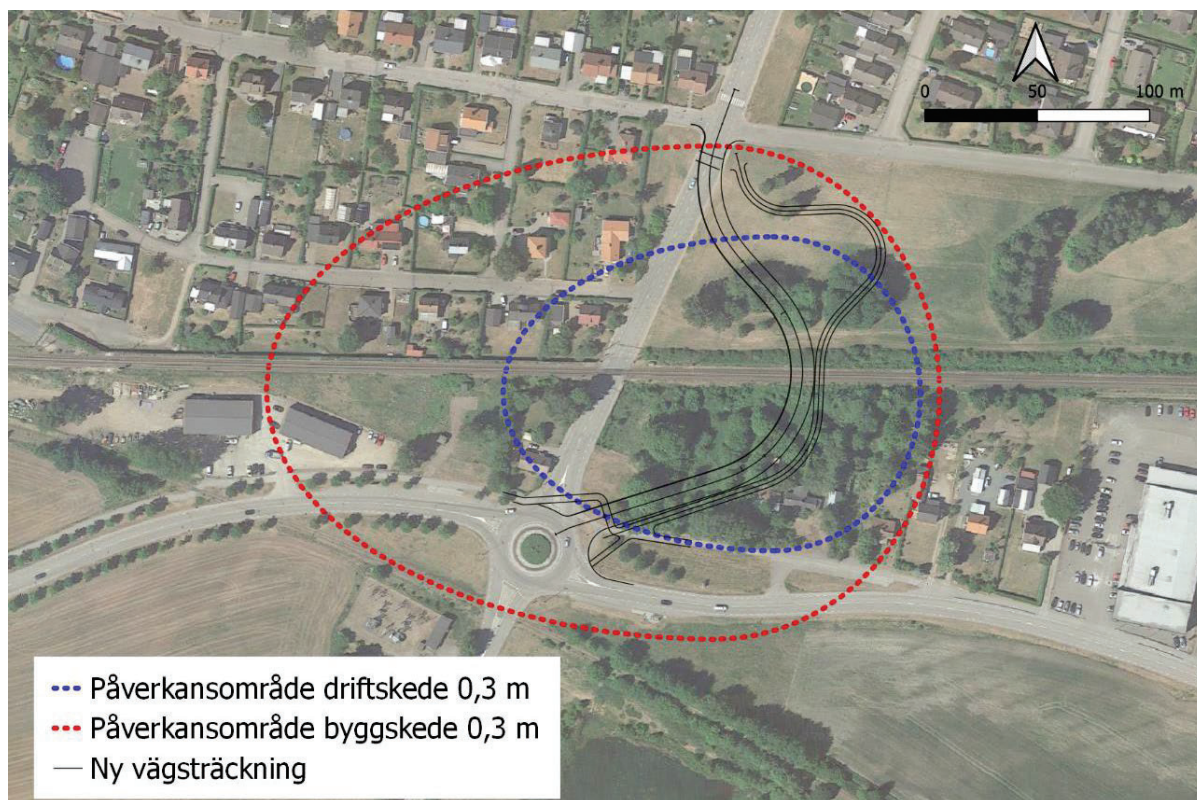
Dagvatten

Recipient för dagvatten från det aktuella planområdet är Rönne å som enligt VISS inte uppnår god kemisk status. Behov av skyddsåtgärder vid Ladugårdsvägen under byggskedet kommer att studeras vidare i projektets kommande skeden. Med hjälp av försiktighetsåtgärder för dagvattenhantering bedöms projektet inte ha någon påverkan på vattenkvaliteten i Rönne å. En pumpstation kommer användas för hantering av dagvatten i vägens lågpunkt. Pumpstationen kommer att ägas av kommunen. Avvattning av Ladugårdsvägen kommer i övrigt att ske genom öppna diken.

Grundvatten

Inom planområdet ligger grundvattenförekomsten ”Klippan” (*WA33271550*), som har god kvantitativ och kemisk status. En planskild korsning inom området kommer innebära att väg och bro placeras under grundvattenytan, vilket leder till en permanent bortledning av grundvatten och därmed tillståndspliktig vattenverksamhet. Ansökan om tillstånd kommer att studeras närmare i samband med järnvägsplanen och kompletteras även i detaljplanen under planens fortsatta arbete.

Den kemiska statusen för grundvattenförekomsten ”Klippan” bedöms, enligt Trafikverket, kunna bibehållas trots den permanenta avsänkningen av grundvattennivån för vägporten. Analysresultat från provtagningar och markmiljöinventeringar visar på en låg föroreningsgrad i området. Baserat på Trafikverkets hydrogeologiska utredningar bedöms dessutom omgivningspåverkan vara liten.



Bilden är tagen ur samrådsförslaget för järnvägsplanen, Trafikverket 2024.

Figur 13: Preliminära påverkansområden av grundvattenbortledning för bygg- och driftskede.

Miljö kvalitetsnormer

Luft

Kommunen ligger på en låg nivå avseende luftföroreningar och föroreningar i utomhusluft beräknas ej överskridas till följd av planförslaget.

Vatten

Recipient för dagvatten från det aktuella planområdet är Rönne å, som enligt VISS inte uppnår god kemisk status. Genom försiktighetsåtgärder för dagvattenhantering bedöms projektet inte påverka vattenkvaliteten i Rönne å. Behovet av skyddsåtgärder vid Ladugårdsvägen under byggskedet kommer att studeras vidare i projektets kommande skeden. Åtgärderna vid Ladugårdsvägen förväntas öka trafiksäkerheten och därmed även skyddet för grundvattenförekomsterna. Miljö kvalitetsnormerna för ytvattenförekomster bedöms därför inte påverkas. Inom påverkansområdet finns inga fisk- eller musselvatten.

Hälsa och säkerhet

Omgivningsbuller

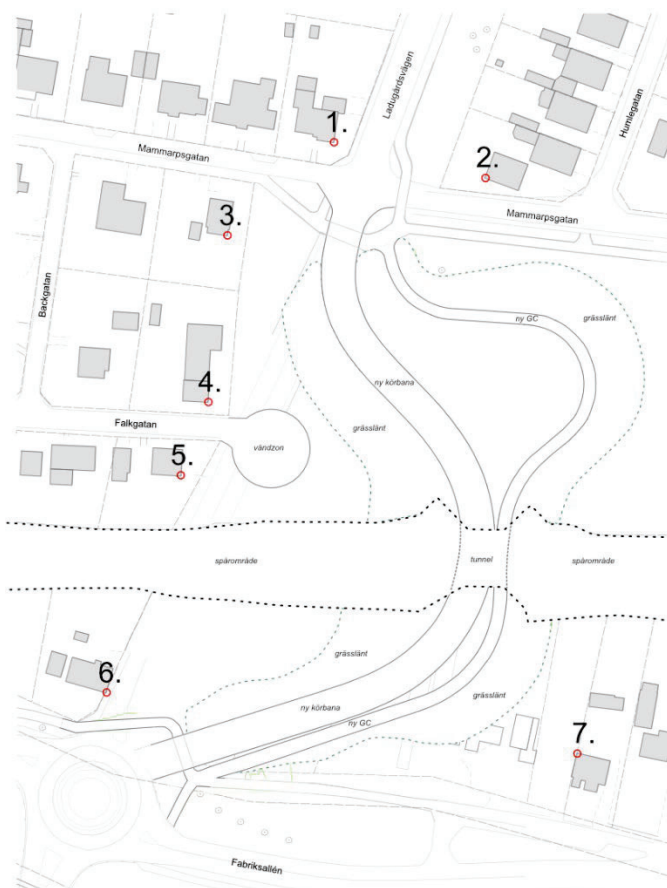
Detaljplanen möjliggör en förlängning av mötesspåret längs Skånebanan, vilket medför högre tåghastigheter och därmed ökade bullernivåer och bullerspridning. Inom järnvägsplanen pågår en bullerutredning för att fastställa vilka bullerskyddsåtgärder som krävs för att uppfylla gällande riktvärden.

Bullerberäkningen som kommunen tagit fram för att kartlägga den befintliga trafiksituationen på Ladugårdsvägen, specifikt avseende fordonstrafik, har kompletterats med en beräkning av bullret som den föreslagna planen skulle medföra. Syftet är att undersöka hur bullernivåerna kan komma att skilja sig från dagens situation. Bilden till höger, numrerad ett till sju, visar fasadkanten närmast bullerkällan, där trafikbullret förväntas uppstå. Beräkningen grundar sig på antalet förbipasserande fordon per dygn, med data från trafikmätningar som utförts både under och efter sommaren år 2024.

Exempel på möjliga bullernivåer från mätningsperiod 1 – Mellan juni och juli

Tabellen nedan visar hur bullernivåerna för den nya sträckningen av Ladugårdsvägen kan komma att se ut.

Överlag ser vi en positiv utveckling där bullernivåerna minskar något i dBA. Värden markerade med ett minustecken och grön färg visar en minskning i dBA, medan de med plustecken och röd färg indikerar att bullernivåerna har ökat något.



Bullernivåerna 2024		
Skyltad hastighet: 40 km/h		
Punkt	Ekvivalentnivå (dBA)	Maxnivå (dBA)
1	55 (+/-0)	73 (+/-0)
2	51 (+1)	64 (+/-0)
3	51 (-1)	64 (-1)
4	51 (-4)	62 (-9)
5	49 (-6)	63 (-9)
6	50 (-1)	70 (-5)
7	48 (+1)	64 (+8)

Bullernivåerna 2040		
Skyltad hastighet: 40 km/h		
Punkt	Ekvivalentnivå (dBA)	Maxnivå (dBA)
1	56 (+/-0)	73 (+/-0)
2	51 (+/-0)	64 (+/-0)
3	52 (+/-0)	65 (-1)
4	51 (-5)	62 (-10)
5	50 (-6)	64 (-9)
6	51 (+/-0)	71 (-4)
7	54 (+6)	68 (+12)

Exempel på möjliga bullernivåer från mätperiod 2 – Mellan september och oktober

Även för mätperiod 2, baserat på den trafikstatistik som kommunen erhöll efter sommarlovet 2024, ser vi en positiv utveckling med en viss minskning av bullernivåerna i dBA.

Bullernivåerna 2024		
Skyltad hastighet: 40 km/h		
Punkt	Ekvivalentnivå (dBA)	Maxnivå (dBA)
1	56 (+/-0)	73 (+/-0)
2	51 (+1)	64 (+/-0)
3	51 (+/-0)	64 (-1)
4	51 (-4)	61 (-10)
5	49 (-3)	63 (-9)
6	51 (+/-0)	71 (-4)
7	48 (+/-0)	64 (+8)

Bullernivåerna 2040		
Skyltad hastighet: 40 km/h		
Punkt	Ekvivalentnivå (dBA)	Maxnivå (dBA)
1	56 (+/-0)	73 (+/-0)
2	52 (+1)	65 (+/-0)
3	51 (-1)	65 (+/-0)
4	51 (-5)	62 (-9)
5	49 (-7)	64 (-8)
6	52 (+/-0)	71 (-5)
7	49 (+1)	64 (+7)

Sammantaget innebär planförslaget en förbättring av bullernivåerna generellt. Vid punkterna 2 och 7 noteras en mindre ökning. Det bör nämnas att slänterna inte har inkluderats i bullerberäkningen, vilket kan medföra vissa avvikelser i siffrorna. Bullerberäkningarna visar att ljudnivåerna sannolikt kommer att minska eftersom vägen sänks och omges av slänter som hindrar buller från att nå de närmaste bostäderna, vilket kan bidra till ytterligare ljudreducering.

Enligt förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader bör buller från vägar inte överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad och 70 dBA för maximal ljudnivå.

Bullerberäkningen visar att planförslaget håller sig inom riktvärdet för ekvivalent ljudnivå, där högsta uppmätta nivå är 56 dBA, vilket ligger 4 dBA under riktvärdet. För maxnivån sker en mindre överskridning med högst 3 dBA. Kommunen vill samtidigt framhålla att planförslaget innebär betydande förbättringar av bullersituationen.

Detaljplanen tas fram på uppdrag av Trafikverket för att möjliggöra godkännande av en ny järnvägsplan, vilket är en viktig del av utvecklingen av infrastrukturen i området. Genom att förbättra transportmöjligheterna och minska bullernivåerna kan planförslaget bidra till en mer hållbar och attraktiv miljö för både nuvarande och framtida invånare.

Bullerutredning

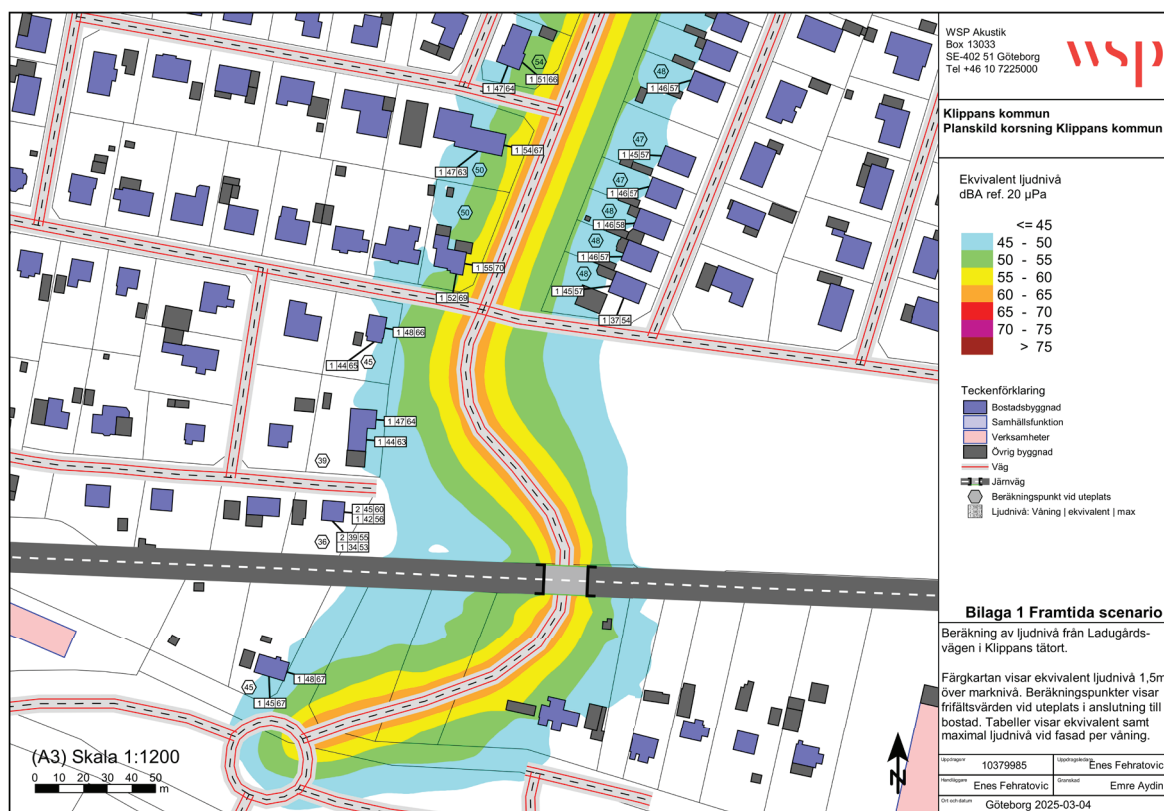
Under samrådstiden påpekade Trafikverket och Länsstyrelsen att planförslaget, med den bullerberäkning som tagits fram, visar på överskridna riktvärden för trafikbuller vid *uteplatser* för närliggande bostäder. Detta gäller både för den ekvivalenta ljudnivån (50 dBA) och den maximala ljudnivån (70 dBA), och kommunen uppmanades att undersöka detta närmare.

Inför granskningsskedet genomförde WSP Akustik, på uppdrag av Klippans kommun, en trafikbullerutredning. Utredningen fokuserar enbart på vägtrafik och inkluderar inte spårbunden trafik. Det framtida scenariot tar hänsyn till de ändringar som föreslås i detaljplanen och baseras på en prognostiserad trafikmängd för år 2040.

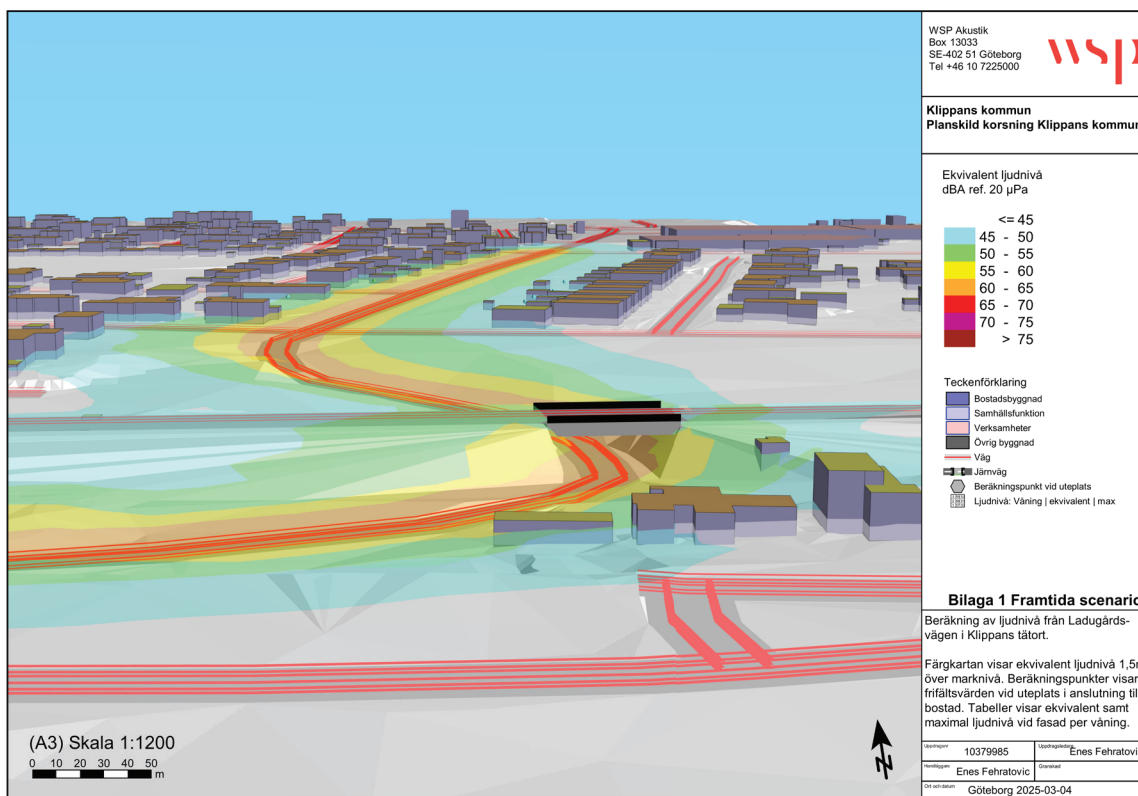
Resultaten visar att den ekvivalenta ljudnivån vid samtliga bostäder och uteplatser understiger 55 dBA och att den maximala ljudnivån inte överstiger 70 dBA. Därmed uppfylls samtliga

riktvärden enligt infrastrukturpropositionen och Naturvårdsverkets riktlinjer för befintlig bebyggelse.

Kommunen konstaterar, utifrån bullerutredningens resultat, att riktvärdena för uteplatser inte överskrider och att inga fastighetsnära åtgärder krävs för den planskilda korsningen. Trafikverket har dock i sin järnvägsplan fastställt att bullerfrågor kopplade till järnvägstrafiken kommer att hanteras inom ramen för järnvägsplanen.

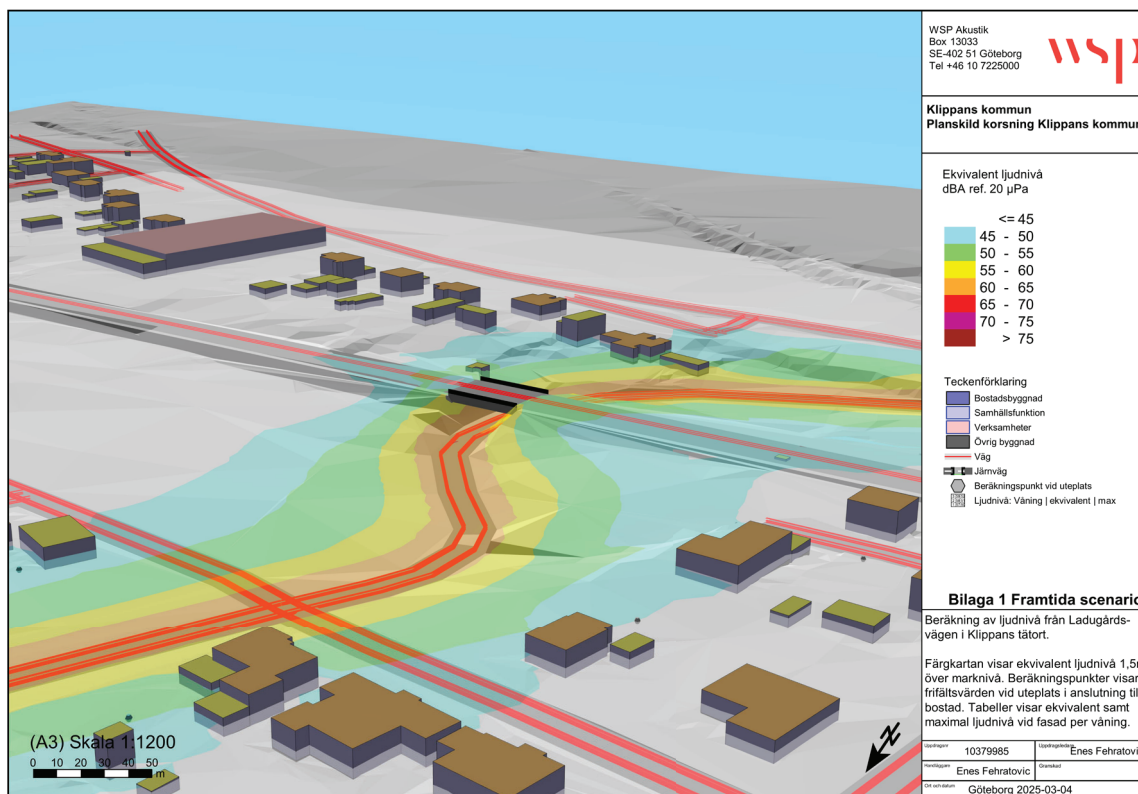


*Bullerutredningskartan visar att bullernivåerna vid uteplatserna inte överskrider tillåtna gränser.
Uteplatsernas placering i utredningen baseras på deras faktiska läge vid fastigheterna.*



Vy mot norr från Fabriksallén.

Bullerutredningskartan visar hur utredningen har beaktat planområdets topografiska utveckling, inklusive Ladugårdsvägens passage under järnvägsspåret och bullerspridningen. Denna 3D-bild illustrerar hur slänterna omsluter gaturummet och i hög grad begränsar bullerspridningen.



Vy mot sydost från Mammarpsgatan och Backgatan.

Översvämning

Inom planområdet har en naturlig lågpunkt identifierats där vatten kan ansamlas. Markens genomsläppliga grus- och sandmaterial ger dock god infiltrationsförmåga. För att undvika vattenansamlingar kommer en pumpstation att installeras, vilken säkerställer att vattnet leds vidare till det kommunala VA-nätet.

Sociala

Barnperspektivet

För trafikanter innebär den planskilda korsningen en säkrare passage mellan Ladugårdsvägen och Skånebanan. Ur ett barnperspektiv bedöms projektet innebära förbättrad trafiksäkerhet och ökade möjligheter till en självständig mobilitet. Planförslaget möjliggör säkrare och mer attraktiva miljöer för barn som behöver korsa Skånebanan. I driftskedet kommer det befintliga grönområdet öster om Ladugårdsvägen bli något fragmenterat av den nya dragningen av Ladugårdsvägen och den separerade gång- och cykelvägen.

Riksintresse

Planförslaget genomförande bedöms inte påverka något av riksintressena varken för Skånebanan, försvaret eller Natura 2000-områden.

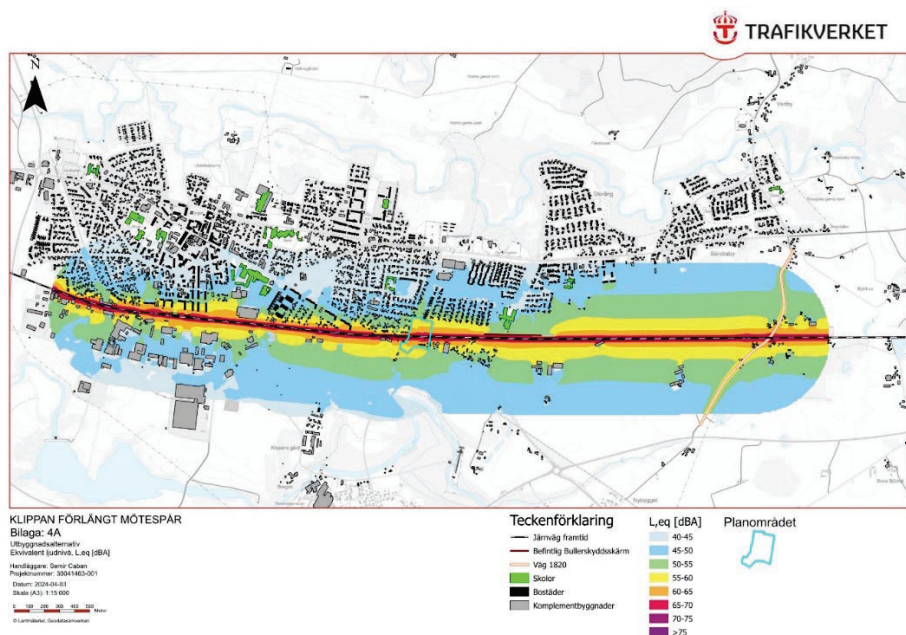
Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken (1998:808)

Planförslaget medför inga konsekvenser för jordbruksmark, skogsbruk, oexploaterade områden eller ekologiskt särskilt känsliga områden.

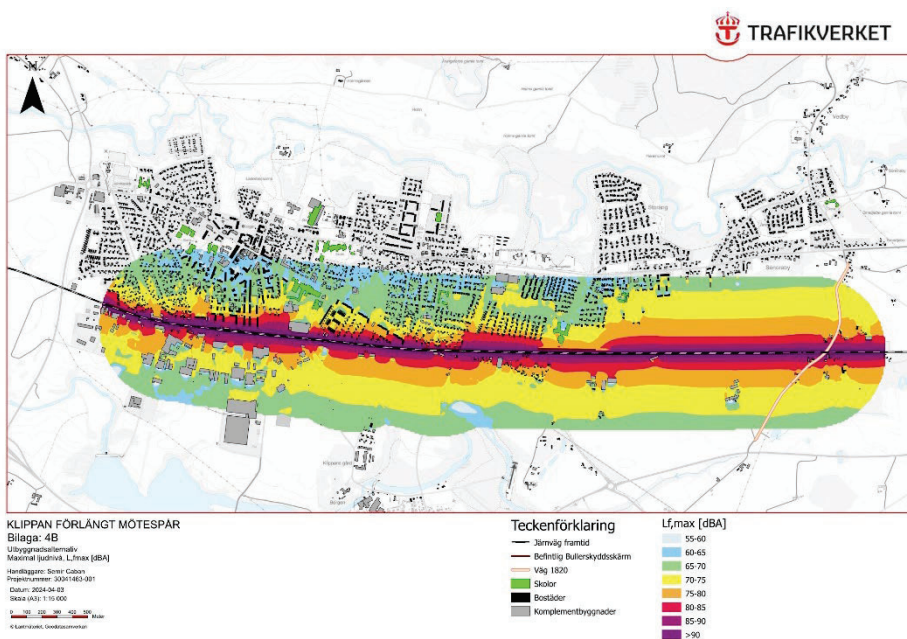
Trafik

Järnvägstrafik

Planförslaget möjliggör ett förlängt mötesspår längs Skånebanan. Det förlängda mötesspåret möjliggör en högre tåghastighet som i sin tur medför att bullernivåerna och bullerspridning ökar. En bullerutredning har tagits fram av Trafikverket och visar på att den maximala ljudnivån uppgår upp till 90 dBA längst med hela Skånebanan. Trafikverket håller på att utreda eventuella bullerskyddsåtgärder som behövs för att klara gällande riktvärden och tas fram inom ramen för järnvägsplanen (*se bilderna nedan för att ta del av bullerutredningens resultat*).



Bilden är tagen ur miljökonsekvensbeskrivning (MKB) "Klippan – förlängt mötesspår och höjd hastighet, Klippans kommun", utförd av Trafikverket 2024.
Kartan visar bullernivåerna vid ekvivalent ljudnivå.



Bilden är tagen ur miljökonsekvensbeskrivning (MKB) "Klippan – förlängt mötesspår och höjd hastighet, Klippans kommun", utförd av Trafikverket 2024.
Kartan visar bullernivåerna vid maximal ljudnivå.

Motortrafik

Planförslaget möjliggör en planskild korsning under Skånebanan, vilket innebär att Ladugårdsvägen kommer att få en annan dragning än den har idag. Trafiken förväntas öka, då den planskilda korsningen underlättar passage under Skånebanan. Samtidigt förväntas bullernivåerna sänkas och trafiksäkerheten förbättras, eftersom plankorsningen slopas och bilar därmed inte längre behöver stanna och vänta på att tågen passerar.

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafiken kommer att rustas upp för att förbättra säkerheten och komforten. Den nya sträckningen är utformad så att gång- och cykeltrafikanter inte behöver mötas vid

trottoarkanten eller nära bilvägen , utan istället hålls på avstånd österut. Detta görs dels för att skapa en mindre lutning och dels för att öka avståndet till biltrafiken.

Inuti vägtunneln under Skånebanan kommer gång- och cykeltrafik att vara tydlig separerad från biltrafiken. Gång- och cykelvägen kommer att ligga cirka två meter högre än bilvägen, vilket ytterligare bidrar till ökad säkerhet.

Motiv till detaljplanens regleringar

Användningsbestämmelser

T₁ (Järnvägstrafik)

Järnvägsspåret kommer fortsättningsvis att planeras för järnvägstrafik. Planförslaget utökar användningsområdet något, då järnvägsplanen visar att mer mark behövs för att möjliggöra dubbelspår samt för vägtunneln och dess tillhörande slänter under Skånebanan.

E₁ (Pumpstation)

Ytan för pumpstation har avsatts för att hantera dagvatten och grundvatten.

GATA

Gatan får en ny utformning öster om den nuvarande sträckningen för att skapa en bättre lutning och möjliggöra passage under Skånebanan. Sänkningen börjar vid korsningen Mammarpsgatan – Ladugårdsvägen i norr och gäller fram till vägtunneln. Efter tunneln, söder om Skånebanan, fortsätter den att gälla fram till rondellen vid Fabriksallén och Krikavägen.

(GATA) – Avgränsad vertikalt

Eftersom planförslaget innebär en planskild korsning där gatan går under Skånebanan behöver T₁ och gata separeras. Därför har bestämmelsen (GATA), avgränsad vertikalt, valts för att tydligt visa vilken yta under Skånebanan som är avsedd för gatuändamål.

GC-VÄG

Gång- och cykelvägen får en ny sträckning öster om den befintliga för att öka både säkerheten och komforten. Den nya dragningen placeras längre bort från biltrafiken, vilket minskar lutningen och förbättrar avståndet till vägbanan. Sänkningen börjar vid korsningen Mammarpsgatan–Ladugårdsvägen i norr och gäller fram till vägtunneln. Efter tunneln, söder om Skånebanan, fortsätter den att gälla fram till rondellen.

(GC-VÄG) – Avgränsad vertikalt

Eftersom planförslaget innebär en planskild korsning behöver T₁ och gång- och cykelvägen som passerar under Skånebanan separeras. För att tydligt avgränsa den yta under Skånebanan som är avsedd för gång- och cykeltrafik har bestämmelsen (GC-väg), avgränsad vertikalt, valts.

Inne i vägtunneln under Skånebanan hålls gång- och cykeltrafiken fortsatt åtskild, där gång- och cykelvägen ligger cirka två meter högre än bilvägen.

Natur (NATUR)

Natur planläggs i områden där markanvändningen inte är tänkt att ändras. Syftet är dels att kompensera för naturmark som omvandlats till gata, gång- och cykelväg eller järnväg, dels att säkerställa infiltrering av dagvatten.

Genomförandefrågor

Mark- och utrymmesförvärv

Skyldighet inlösen, stat

Trafikverket är skyldiga att lösa in de markområden de avser att erhålla i enlighet med 14 kap. 16 § Plan- och bygglagen

Skyldighet inlösen, kommun

Kommunen är skyldig att på fastighetsägarens begäran lösa in de markområden som enligt detaljplanen ska användas för en allmän plats där kommunen är huvudman, i enlighet med 14 kap. 14 § p.1 Plan- och bygglagen.

Rätt till inlösen, kommun

Enligt 6 kap. 13 § p.1 Plan- och bygglagen får kommunen lösa in mark eller annat utrymme som i detaljplaneförslaget avsetts för en allmän plats där kommunen är huvudman.

Kungsfiskaren 5

Fastigheten *Kungsfiskaren 5* har i detaljplaneförslaget planlagts som allmän plats med användningen NATUR, med kommunen som huvudman.

Vid planarbetets inledning var fastigheten privatägd. Efter granskningsskedet har kommunen förvärvat fastigheten *Kungsfiskaren 5* som därmed numera är i kommunal ägo.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsindelningsbestämmelser

För kvarteret Tranan finns en tomtindelning daterad 1956-04-24 med beteckningen 1166K-859. För att möjliggöra utrymme för parkmark och en vändplats har tomtindelningen inom Tranan 30 upphävt och bedöms inte strida mot kommunens planer längre. Upphävandet av tomtindelningen inom Tranan 30 har hanterats i en separat process från detaljplanen som tagits fram för den planskilda korsningen. Upphävandet vann laga kraft den 14 juli 2025, efter att Plan- och byggnämnden beslutade att anta upphävandet den 16 juni 2025 (§ 74).

Tekniska frågor

Tekniska åtgärder

En pumpstation kommer att byggas för att hantera dagvatten, vilket inräknar grundvatten och ytvatten. Pumpstationen kommer att ägas av kommunen men det är *Trafikverket* som är verksamhetsutövare då det är järnvägsbron som föranleder grundvattensänkningen. Om det kommer upp saker som ingen kunnat förutse ska kravet riktas mot Trafikverket.

Utbyggnad allmän plats

Utbyggnaden av gatan, gång- och cykelvägen samt vägtunneln kommer att utföras av Trafikverket. Kommunen ansvarar enbart för planarbetet, medan Trafikverket tar hand om genomförandet av planförslaget.

Vatten och avlopp

Det är enbart dagvatten som kommer att påverkas. Dagvattnet kommer att hanteras med öppna diken som leder till pumpstationen, vilken sedan ansluts till de allmänna kommunala dagvattenledningar via en eventuell fördröjning.

Ekonomiska frågor

Ekonomiska frågor och ansvarsfördelning

Ett medfinansieringsavtal har ingåtts mellan Trafikverket och kommunen, där kommunen ansvarar för 11 % och Trafikverket för 89 % av kostnaderna för projektet.

Ett tilläggsavtal har träffats mellan Trafikverket och Klippans kommun avseende finansiering av marklösen för Kungsfiskaren 3, samt flytt av GC-passagen på Mammarpsvägen m.m.

Planavgift

Kommunen avser inte att ta ut någon planavgift.

Drift allmän plats

Kommunen ansvarar för skötsel av gata, gång- och cykelväg samt belysning. Underhållet av järnvägsbron sköts av Trafikverket.

Drift vatten och avlopp

Kommunen ansvarar för drift av vatten och avlopp.

Organisatoriska frågor

Exploateringsavtal

För denna plan finns inget exploateringsavtal.

Markanvisning

För denna plan finns ingen markanvisning.

Tidplan

Handläggningen sker med ett standardförfarande, vilket innebär att planförslaget kommer gå ut på samråd, granskning, antagande och slutligen vinner detaljplanen i kraft.

Nedanstående tidplan är preliminär och kan komma att förändras beroende på vad som framkommer under planarbetet:

Beslut om samråd – December 2024

Samråd – December till Januari 2025

Granskning – April till maj 2025

Beslut om antagande – Mars 2026

Laga kraft – April 2026

Shpetim Emini

Plan- och byggavdelningen

Postadress: Klippans kommun, Plan- och byggavdelningen, 264 80 Klippan
Besöksadress: Trädgårdsgatan 12, Klippan
Telefon: 0435-28000
E-post: kommun@klippan.se
Webbplats: www.klippan.se



Detaljplan för Planskild korsning i Klippans tätort, del av Klippan 3:145, Klippan 3:35 m.fl.

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar.
Endast angiven användning och utformning är tillåten.
Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom all kvartersmark eller all allmän plats eller allt vattenområde på plankartan.

GRÄNSLINJER

- Planområdesgräns
- Användningsgräns

ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS

- GATA Gata
- GCVÄG Gång- och cykelväg
- (GATA) Gata. Avgränsad vertikalt
- (GCVÄG) Gång- och cykelväg. Avgränsad vertikalt
- NATUR Natur

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

- T₁ Järnväg
- E₁ Pumpstation

GENOMFÖRANDETID

Genomförandetiden är 5 år över hela planområdet och börjar gälla fr.o.m. laga kraft datum.

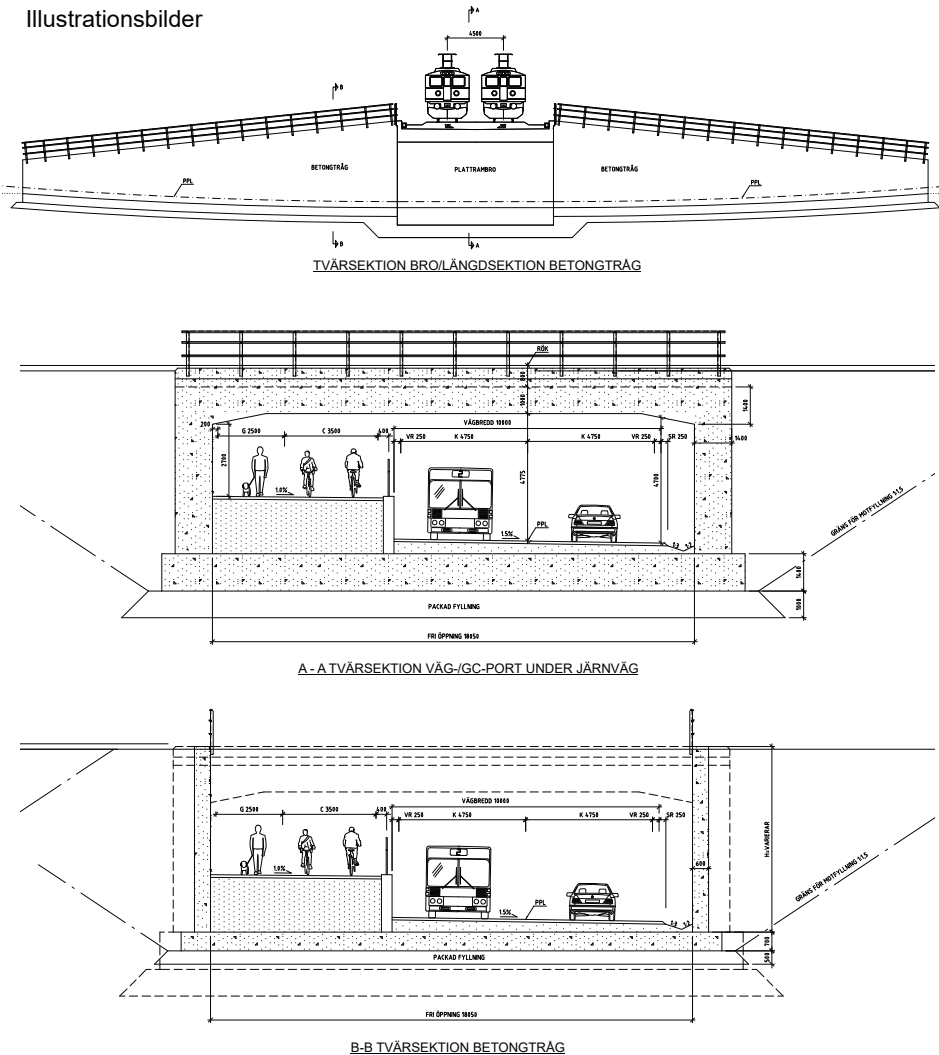
GRUNDKARTANS BETECKNINGAR

- 3:368 Fastighetsbeteckning
- Byggnad
- Fastighetsgräns
- Järnväg
- Körbana
- Gångbana
- Stig
- Häck
- Stenmur
- Stängsel
- Stödmur
- Kantsten
- Träd
- Stolpe

Grundkartan är upprättad av Plan- och byggavdelningen i Klippans kommun genom utdrag ur och komplettering av kommunens primärkarta 2025-03-17.

Uppgifter om primärkartan:
koordinatssystem Sweref 99 13 30, RH 2000.

Illustrationsbilder

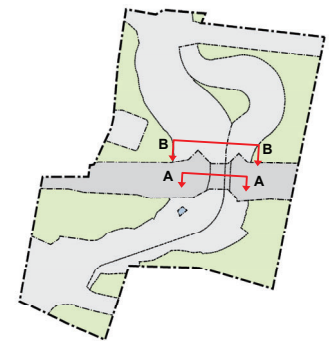


Sektionsskisserna är endast illustrationsbilder och förändringar kan ha skett eller kan komma att ske innan den slutgiltiga lösningen är fastställd.
Trafikverket/Sweco.

Orienteringskarta



Orienteringskarta över sektionsskisserna



Till planen hör följande handlingar:

- Plankarta
- Planbeskrivning
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande
- Funktionsutredning
- Naturinventering
- Arkeologisk utredning 1 & 2
- Geoteknisk utredning 1 & 2
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Bullerberäkning
- Bullerutredning
- Undersökning om betydande miljöpåverkan

Diarienummer:	PBN 2024/33 KS 2023/371	
Planuppgdrag:	KSau 2023-12-13	Lagakrafthandling
Reviderad:	2026-04-17	Beslutsdatum
Antagen av kommunfullmäktige 23 mars 2026 § 31	Samråd	2024-12-20
	Granskning	2025-04-22
	Antagande	2026-03-23
Shpetim Emini Planarkitekt	Laga kraft	2026-04-17