LANDSKRONA STAD

Dnr: PLAN 2017/15

Detaljplan för del av fastigheten ÖRJA 1:9, södra, Landskrona stad

Planbeskrivning

Antagandehandling 2020-05-29
Laga kraft 2020-07-10

DETALJPLANEPROCESSEN

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

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

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

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

OM DETALJPLAN

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

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

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

INNEHÅLL

HANDLINGAR 5

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG 5

PLANFÖRFARANDE 5

BAKGRUND 6
PLANDATA 6
BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN 6

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN 12
ÖVERSIKTSPLAN 12
FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN 12
DETALJPLANER 12
PLANPROGRAM 12
EUROPASPÅRET 13
RIKSINTRESSEN 14

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR 16
PLANFÖRSLAG 16
HISTORIA OCH ARKEOLOGI 18
MARK OCH VEGETATION 18
BEBYGGELSE 21
GATOR OCH TRAFIK 22
TRAFIKUTREDNING 24

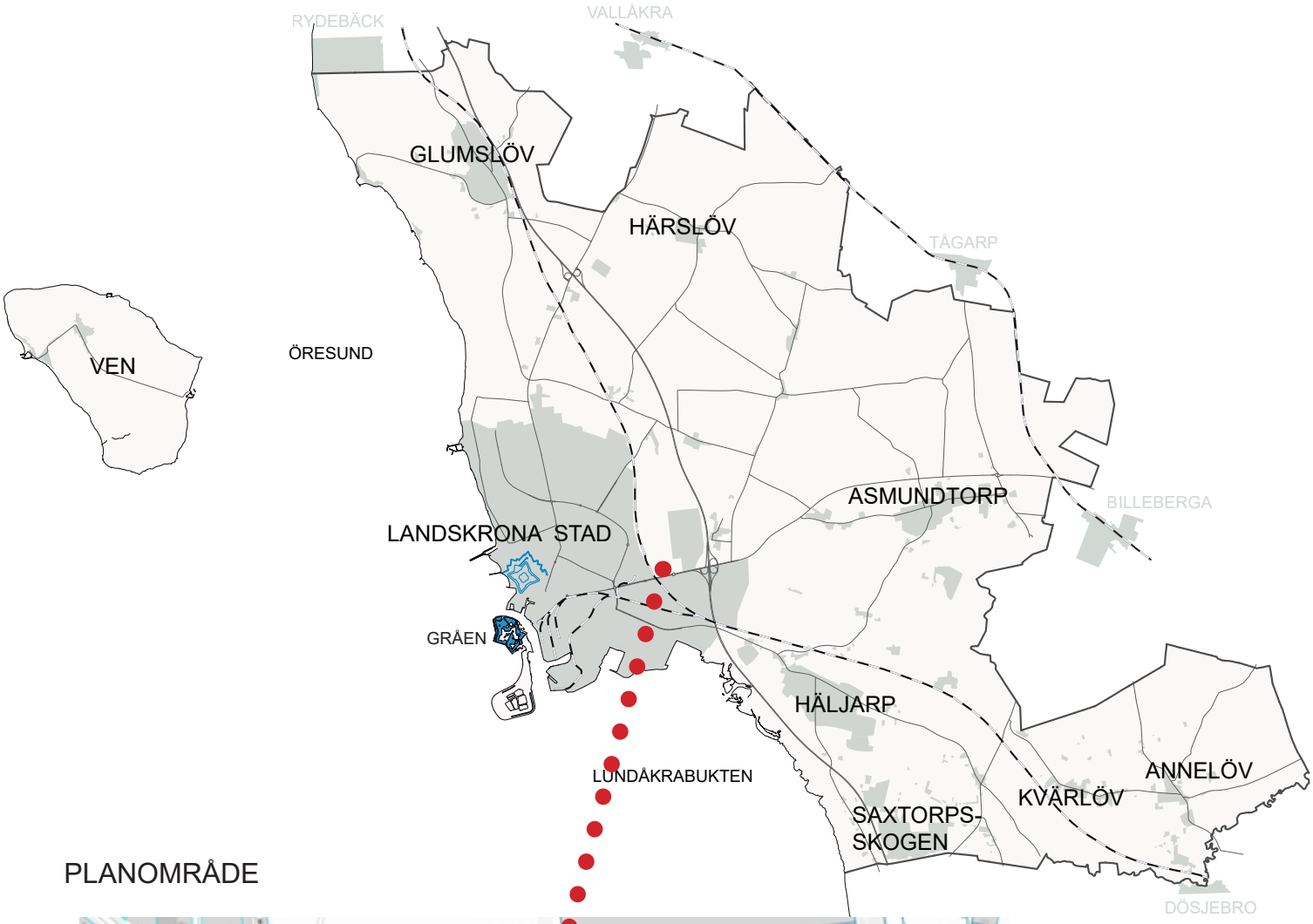
HÄLSA OCH SÄKERHET 28
BULLER 28
FARLIGT GODS 28
FÖRORENINGAR 29
ÖVERSVÄMNING 29

TEKNISK FÖRSÖRJNING 30
VA OCH DAGVATTEN 30
AVFALL 36
VÄRME EL OCH GAS 36
TELE OCH INTERNET 36

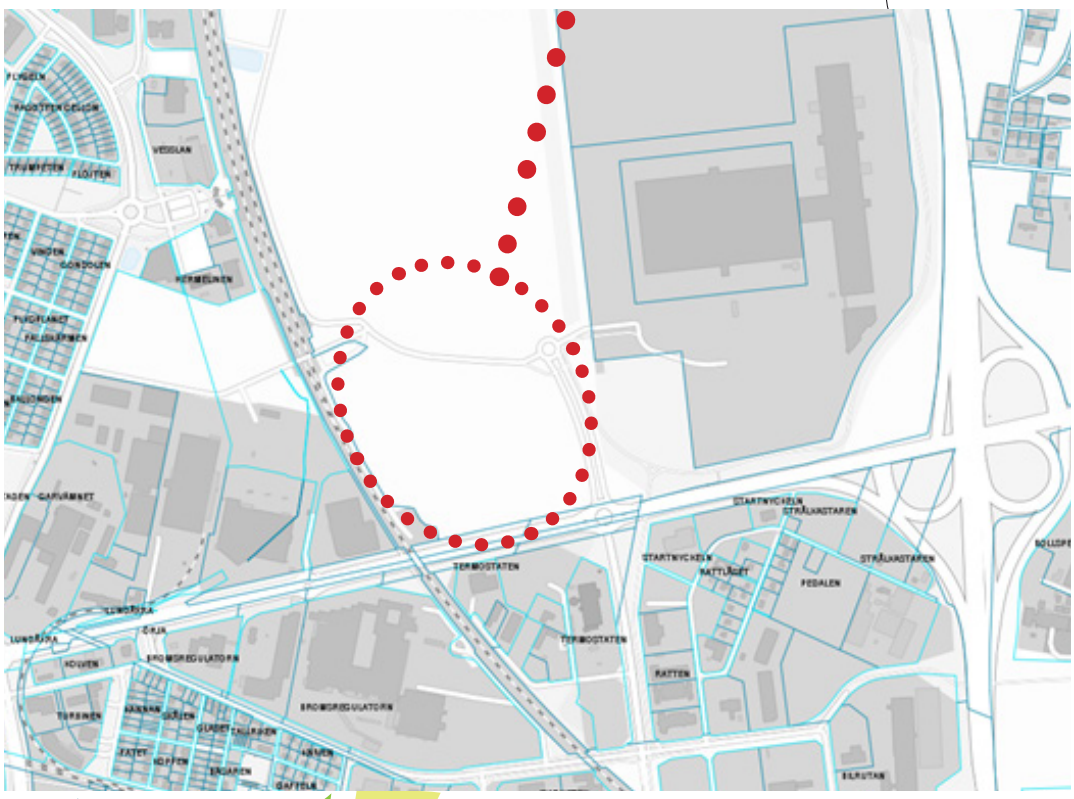
KONSEKVENSER 38
MILJÖBEDÖMNING 38
LUFTKVALITET 38
VATTENKVALITET 38
RISKER OCH FÖRORENINGAR 40
TRAFIK 40
TRYGGHET, TILLGÄNGLIGHET OCH SOCIALA KONSEKVENSER 40
RIKSINTRESSE 41
KULTURMILJÖ OCH STADSBILD 41
EKOLOGISKA KONSEKVENSER 41
EKONOMISKA KONSEKVENSER 41

PLANENS GENOMFÖRANDE 42
ADMINISTRATIVA FRÅGOR 42
ORGANISATORISKA FRÅGOR 42
AVTAL 42
FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR 42
EKONOMISKA FRÅGOR 45

MEDVERKANDE 46


RYDEBÄCK
VALLÅKRA
GLUMSLÖV
HÄRSLÖV
TÅGARP
VEN
ÖRESUND
ASMUNDTORP
BILLEBERGA
LANDSKRONA STAD
GRÅEN
HÄLJARP
LUNDÅKRABUKTEN
ANNELÖV
KVÄRLÖV
SAXTORPS-
SKOGEN
DÖSJEBRO

PLANOMRÅDE



HANDLINGAR

Planhandlingarna består av följande:

- denna planbeskrivning, 2020-05-29
- detaljplanekarta skala 1:1500 i A1, 2020-05-29
- Granskningsutlåtande, 2020-05-29
- Samrådsredogörelse, 2020-04-28
- fastighetsförteckning, 2020-04-22 (ej bilagd)

Planspecifika utredningar (bilagda):

- Trafikutredning Örja 1:9 södra (Ramböll, 2020-05-12)
- PM Trafikverkets dagvattendammar (Niras, 2020-04-23)
- Riskutredning farligt gods väg och järnväg - Detaljplan för del av fastigheten Örja 1:9 (Ramböll, 2020-04-23)
- VA och Dagvattenutredning (Niras, 2020-04-22)
- Flyghinderanalys, LFV 2020-01-24
- Markteknisk undersökningsrapport och teknisk PM geoteknik (ÅF, 2019-11-18)

Planeringsunderlag (bilagd):

- PM Järnvägsanslutning Weibullsholm, Tyréns, 2008-12-19

Planeringsunderlag (ej bilagda):

- Arkeologisk förundersökning 2018, rapport 2019:38, Arkeologerna
- Arkeologisk utredning 2013, rapport 2013:124, Arkeologerna
- Dagvattenpolicy Landskrona, NSVA, 2012-05-21
- Hydrogeologisk rapport, Tyréns, 2009-11-30
- Planprogram Weibullsholm, Landskrona stad, 2009-02-02
- Luftkvalitet, SMHI, 2008-12-19
- Spårutredning, Tyréns, 2008-12-19
- Översiktlig masshantering, Ramböll, 2008-11-28

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen är att pröva lämpligheten i att bygga ut verksamheter och infrastruktur inom södra delen av fastigheten Örja 1:9, samt att främja och stärka ekosystemtjänster genom att t.ex. skapa förutsättningar för naturbaserade lösningar för lokalt omhändertagande av dagvatten. I den framtida exploateringen inom planområdet ska även arkitektoniska kvaliteter säkerställas då det med sitt läge är en viktig entré till staden.

Genom utveckling av verksamhetsområden i Landskrona stad skapas även fler arbetstillfällen vilket följer intentionerna i handlingsprogrammet *Landskrona vägval* (Antaget KS, 2010-03-11)

PLANFÖRFARANDE

Detaljplanen är upprättad enligt plan- och bygglagen (PBL SFS 2010:900) i dess lydelse efter 1 januari 2015 med standard planförfarande. Planen förväntas kunna antas av Stadsbyggnadsnämnden andra kvartalet 2020.

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

Orange linje markerar planområdet

Röd ring markerar var planförslaget befinner sig i planprocessen

BAKGRUND

Kommunstyrelsen i Landskrona stad antog 2010-03-11 handlingsprogrammet *Landskrona vägval* med syftet att skapa en mer balanserad kommun. Styrdokumentet anger åtgärder för att förbättra stadens struktur och utveckling. Den övergripande målsättningen är att bryta den negativa utveckling som staden har befunnit sig i genom att bygga nya attraktiva bostäder med god boendemiljö som skapar en positiv inflyttning och lägger grunden för en infrastruktur som attraherar ett modernt näringsliv.

Kommunens närhet till Öresund tas tillvara på ett sådant sätt att synergieffekter uppkommer avseende näringsliv, kommersiell service och befolkningssammansättning. Norra Borstahusen var det först startade planeringsprojektet i linje med *Landskrona vägval*. För utförligare information finns dokumentet *Landskrona vägval* i sin helhet på https://www.landskrona.se/kommun-politik/overgripande-projekt/landskrona-vagval/

Genom utveckling av verksamhetsområden i staden skapas fler arbetstillfällen, nödvändiga för stadens fortsatta utveckling. Detta är i linje med *Landskrona vägval*.

Mark- och exploateringsavdelningen, Landskrona stad har inkommit med planansökan och Stadsbyggnadsnämnden (SBN) fattade beslut om planuppdrag 2018-01-23 § 3.

Efter Stadsbyggnadsnämndens beslut av 2019-11-20 SBN § 12 har planförslaget varit på samråd under 2019-11-26 - 2019-12-17. Resultatet av samrådet finns sammanfattat i samrådsredogörelsen som bifogas planhandlingarna.

Planförslaget har varit föremål för granskning, 2020-04-30 - 2020-05-22. Efter granskningen har redaktionella ändringar utförts. Granskningen sammanfattas i granskningsutlåtandet, som bifogas planhandlingarna.

PLANDATA

LÄGESBESTÄMNING OCH AREAL

Planområdet ligger i östra delen av Landskrona, mellan Västkustbanan och E6. Avståndet till Landskrona centrum är ca fyra kilometer.

Planområdet omfattar del av fastigheten Örja 1:9 och avgränsas i söder av Österleden, i öster av infartsleden mot DSV och i väster av järnvägen. Planområdets areal är ca 19,5 hektar.

MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Området består av brukad åker som odlas av arrendatorer. Fastigheten Örja 1:9, Örja 34:5 och 34:2 ägs av Landskrona stad. Örja 30:11 (spårområdet) ägs av Trafikverket.

BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

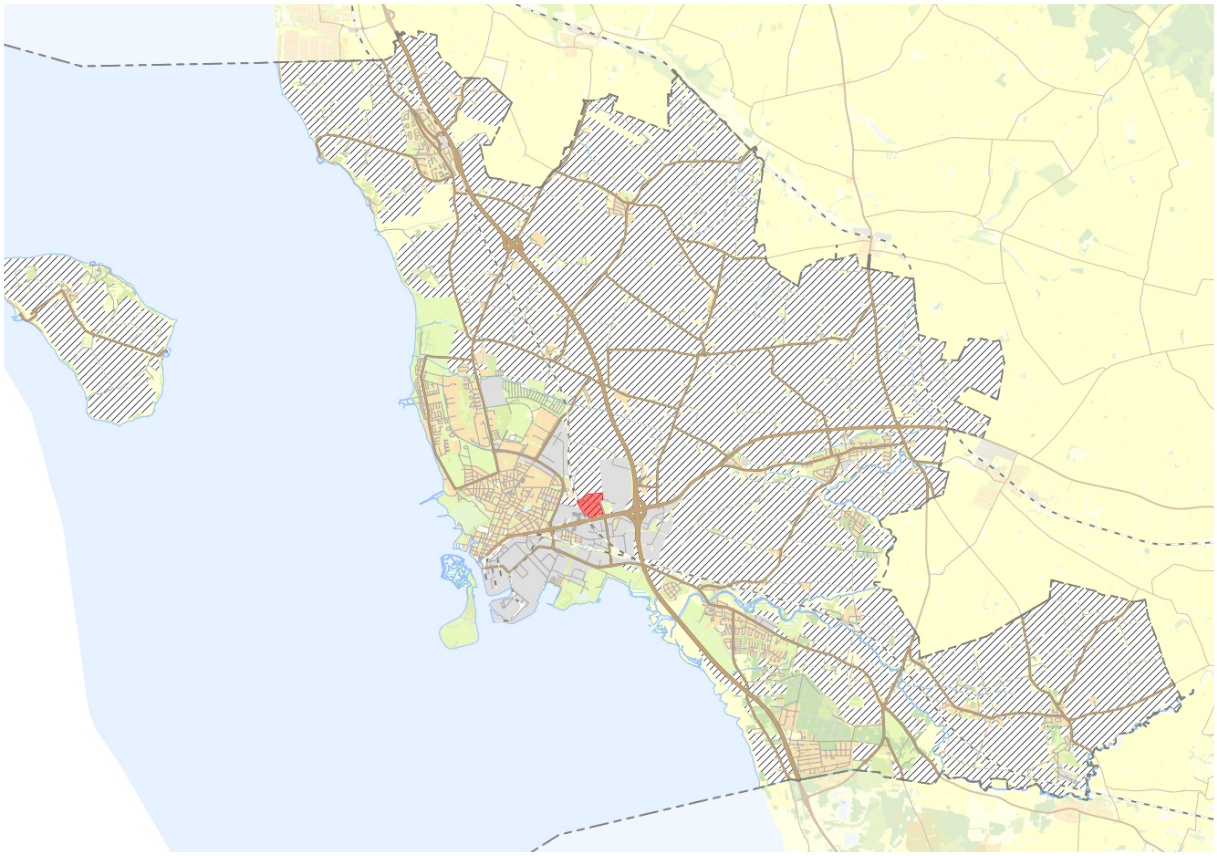
Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i Plan- och bygglagen 4 kap 34 § eller i Miljöbalken 6 kap 11 § varför en miljökonsekvensbeskrivning inte har upprättats.

ALTERNATIVSTUDIE

Även om det bedöms att en MKB inte är nödvändig är det viktigt att utvärdera behovet av att bygga på jordbruksmark. Utgångspunkten är att staden är i behov av att utveckla sitt näringsliv och tillföra arbetstillfällen. Det är då viktigt att utreda var detta kan göras, så att det orsakar minsta möjliga påverkan på omgivnigen.

GENERELLT OM UTBYGGNAD AV VERKSAMHETER I LANDSKRONA

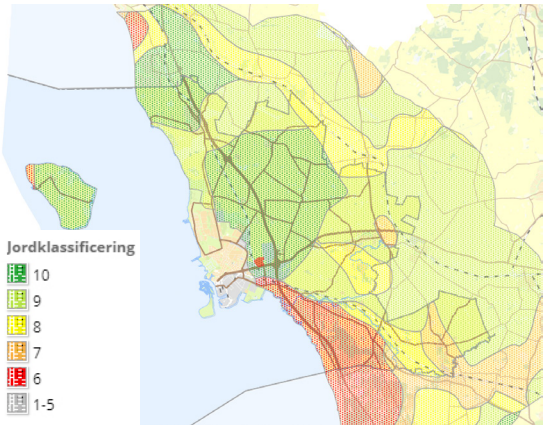
Att hitta ett lämpligt område inom kommunen för att bygga ut verksamhetsområdet tar sin utgångspunkt i ett antal kriterier som beskrivs nedan. Det ska noteras att det generellt sett är mycket svårt att hitta ytor för utbyggnad av verksamheter.



Skrafferat område visar jordbruksmark. Planområdet i rött.

Nästan all den obebyggda marken inom kommunen består av jordbruksmark. Av denna jordbruksmark är dessutom större delen klass 9 eller klass 10. Om man ska bygga ut verksamhetsmark av denna typ måste det alltså ske på jordbruksmark.

En grundläggande förutsättning är att staden ska äga marken eller att man skulle kunna förvärva den.

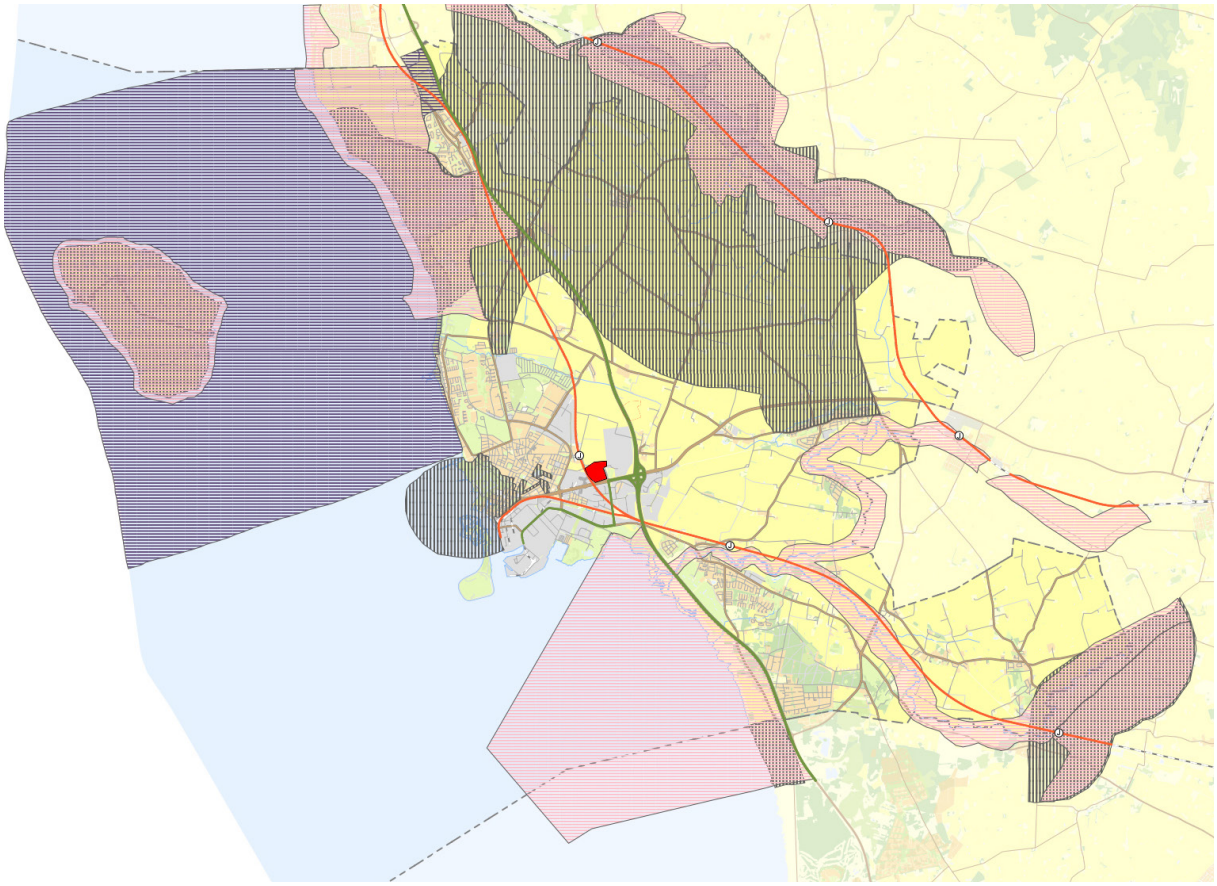


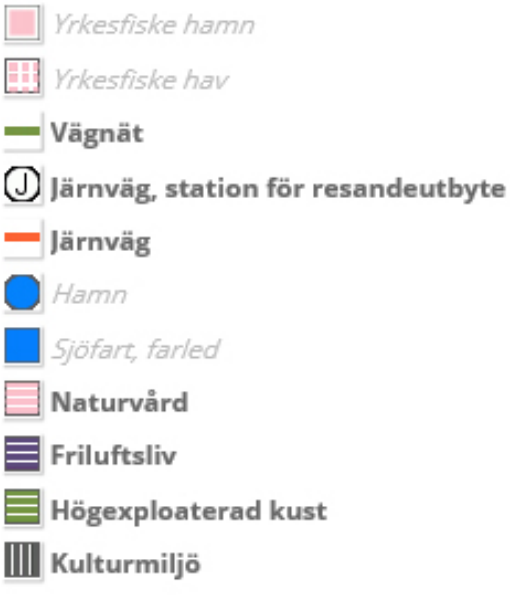
Jordklassificering inom Landskrona stad. Planområdet i rött.

Sådana diskussioner har staden också haft med markägare, men där man inte har funnit någon som är villig att avyttra sin mark. I huvudsak för att marken, som noterades ovan, används för ett produktivt jordbruk.

I Landskronas nuvarande industriområde finns ont om plats för utbyggnader av denna skala, och marken där är till största del privatägd. Utbyggnad av verksamheter sker förvisso i kommunen också inom privat regi, men inte i den utsträckning och skala som efterfrågas av näringslivet. Det finns till synes tillgänglig mark inom det redan detaljplanerade området Kronan, öster om motorväg E6. Marken inom det området är dock redan bebyggd, under uppbyggnad eller så pågår en diskussion och bygglovsprocess med exploatörer.

För att hitta utbyggnadsområde behöver vi alltså leta oss utanför det som idag är tätbebyggelsens gränser.





Riksintressen inom Landskrona stad. Planområdet i rött.

Inom kommunen finns också en rad riksintressen som försvårar utbyggnad.

Riksintresset för högexploaterad kust utgör inte något hinder för utbyggnad i anslutning till redan tätbebyggt område.

ALTERNATIV LOKALISERING AV VERKSAMHETSOMRÅDET

För att uppnå syftet med detaljplanen finns ett antal kriterier som lokaliseringen av planområdet måste uppfylla. Detta för att möjliggöra för markanvändningen som avses säkerställas. Kriterierna utgörs av följande, utan inbördes rangordning:

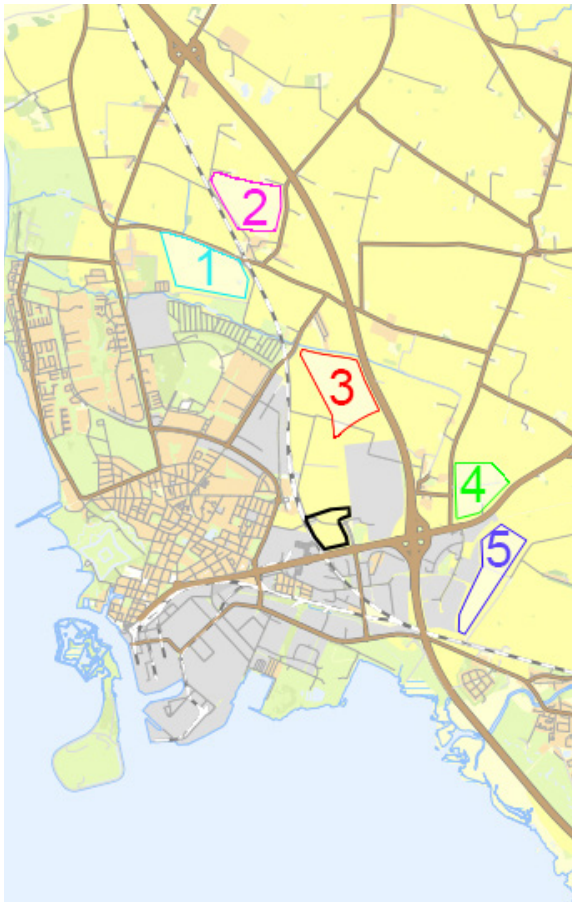
- Möjligheter att ansluta planområdet till motorväg E6.
- Närhet till kollektivtrafik.
- Storlek på fastigheter för att kunna inrymma en variation av verksamheter, där den typen av verksamhet som kräver störst yta är fastigheter för lager och logistik. För denna verksamhet bör det gå att skapa ytmässigt sammanhållna fastigheter i storleksordning upp till 100 000 m2.
- Ingående fastighet/-er ägs till största del av staden.

Alternativen nedan har valts så väl som möjligt för att undvika riksintresseområden och samtidigt uppfylla så många som möjligt av ovan ställda kriterier.

Område 1,2 och 4 ligger utanför gränsen för den fördjupade översiktsplanen och behandlas ej i översiktsplanen. Planområdet och område 3 och 5 ligger inom den fördjupade översiktsplanen och pekas ut som verksamhetsområde där område 3 benämns att det är på längre sikt.

OMRÅDE 1

Området är till stor del ägt av Landskrona stad. Det ligger utanför, men relativt nära riksintresseområdet för kulturmiljö, Rååns dalgång mm, vilket gör att det behöver tas viss hänsyn till detta i utformning av bebyggelse. Området har bra tillgänglighet till väg E6, jämförbart med planområdet.



Studerade alternativ. Planområdet i svart.

Anslutningen till kollektivtrafik är däremot avsevärt sämre. Regionbussar 218 (Landskrona-Helsingborg) och 260 (Landskrona-Härslöv-Tågarp-Ekeby) stannar väster om och sydost om planområdet med ca en kilometers avstånd till hållplatserna.

Området ligger också direkt norr om stråket Säbybäcken, vilket är ett grönområde under utveckling. Detta är utpekat i översiktsplan och fördjupad översiktsplan som en viktig grön länk för rekreation och biodiversitet. Område 1 ligger ej i närheten av något annat verksamhetsområde, vilket gör att det blir större påverkan på landskapsbilden om det skulle byggas ut

Precis som planområdet ligger område 1 på högklassad jordbruksmark.

OMRÅDE 2

Område 2 har liknande förutsättningar som område 1. Kopplingen till motorväg E6 är god. Det ligger intill riksintresseområdet Rååns dalgång mm, vilket måste tas hänsyn till i eventuell bebyggelse. Kollektivtrafikanslutningen är ännu något sämre än område 1. Endast regionbuss 260 (Landskrona-Härslöv-Tågarp-Ekeby) är nära ansluten till området.

En stor skillnad mot område 1, och tillika planområdet, är att staden inte äger fastigheterna som utgör område 2. Eftersom det finns tillgänglig mark som staden äger är det kontraproduktivt att då inleda en process för att förvärva mark från en pågående jordbruksverksamhet. Detta utöver övriga faktorer som talar emot att område 2 skulle vara lämpligt.

Område 2 ligger ej i närheten av något annat verksamhetsområde eller tätorten, vilket gör att det blir större påverkan på landskapsbilden om det skulle byggas ut.

OMRÅDE 3

Område 3 är på många sätt jämförbart med planområdet. Det finns bra anslutning till motorväg E6 och bra anslutning till kollektivtrafik i närheten till stationen. Området ligger ej i närheten av några riksintressen. Marken ägs av staden. I den fördjupade översiktsplanen anges att området ska planläggas för verksamheter på längre sikt – efter 2020. Utredning av förutsättningar för byggande av verksamheter inom område 3 pågår.

Efterfrågan på denna typ av mark är synnerligen hög. Staden bedömer att båda områdena på längre sikt behöver utvecklas för att fortsätta driva utvecklingen framåt, och vända den negativa sprial som Landskrona länge har kämpat med.

OMRÅDE 4

Område 4 har mycket bra anslutning till motorväg E6. Jämförbart, eller bättre än planområdet. Kollektivtrafiken är dock avsevärt sämre. Området har nära anslutning till en regionbusslinje, 240 (Landskrona-Råga Hörstad-Asmundtorp-Billeberga-Svalöv). Området ligger ej i närheten av några riksintressen.

Fastigheterna inom område 4 ägs ej av staden. Resonemanget för område 2 gäller även här. Det finns tillgänglig mark som staden äger, och det är kontraproduktivt att då inleda en process för att förvärva mark från en pågående jordbruksverksamhet.

Det som även talar emot område 4, jämfört med planområdet, är att det inte ligger intill tätorten eller något befintligt verksamhetsområde. Precis som område 1 och 2 blir det då en mer påtaglig påverkan på landskapsbilden om området byggs ut.

Inom området ligger en gård med bostad och ekonomibyggnader.

OMRÅDE 5

Område 5 ligger intill det befintliga verksamhetsområdet Kronan. På så sätt är detta en lämplig plats att bygga ut.

Området har god tillgång till motorväg E6, jämförbart med planområdet. Kopplingen till lokaltrafik är dock avsevärt sämre. Regionbuss 240 (Landskrona-Råga Hörstad-Asmundtorp-Billeberga-Svalöv) stannar vid hållplats cirka 500 meter från planområdet. Området ligger ej i närheten av några riksintressen.

Fastigheterna inom område 5 ägs ej av staden. Staden har fört en diskussion med markägaren, som dock ej är intresserad av en försäljning för närvarande.

SAMMANFATTNING AV LOKALISERINGSPRÖVNING

Samtliga ovan nämnda förslag har den nackdelen jämfört med planområdet att de inte har tillgång till bra kollektivtrafik. Med detta syftas att planområdet ligger på gångavstånd till Landskrona station.

Förslagen ovan har olika för och nackdelar, där några av dem har någon specifik förutsättning som planområdet har, men ingen av dem samlar alla fördelarna med planområdet inom ett och samma område. Dvs mark som ägs av kommunen, har nära anslutning till kollektivtrafik och motorvägen, ligger i anslutning till befintligt verksamhetsområde och är ej känsligt att exploatera ur perspektivet riksintresse eller känslig miljö.

Undantaget är förstås att det är på jordbruksmark, men detta gäller samtliga utredda områden.

Undantaget är också område 3, som dock staden också framöver ämnar att utreda för eventuell utbyggnad, vilket beskrivs ovan.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

ÖVERSIKTSPLAN

I översiktsplanen (antagen 2016-04-04) ingår området i utredningsområde för Europaspåret.

FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN

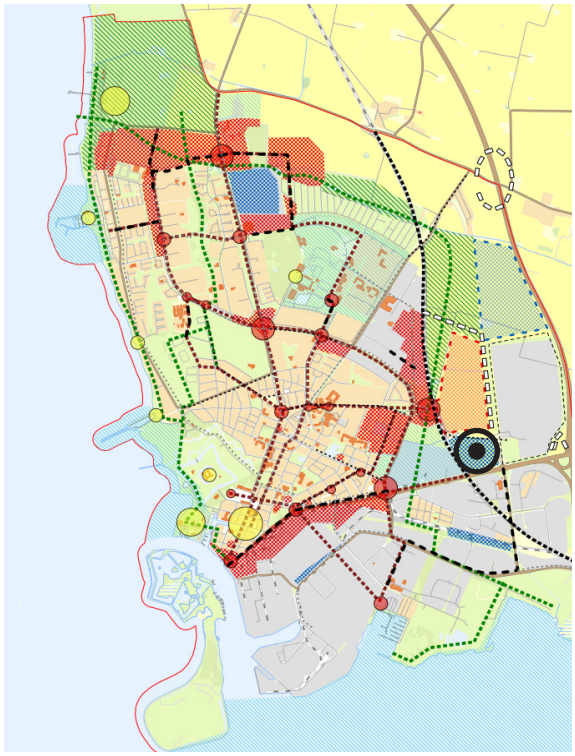
I *Fördjupad översiktsplan för Landskrona tätort 2014-2030* (antagen 2014-06-18) är området utpekat som nytt verksamhetsområde längs Österleden. *Lämpligt för logistik och liknande verksamhet som kan dra nytta av det goda kommunikationsläget. Eventuellt kan även möjlighet att ansluta till järnväg finnas. Handel tillåts inte.*

DETALJPLANER

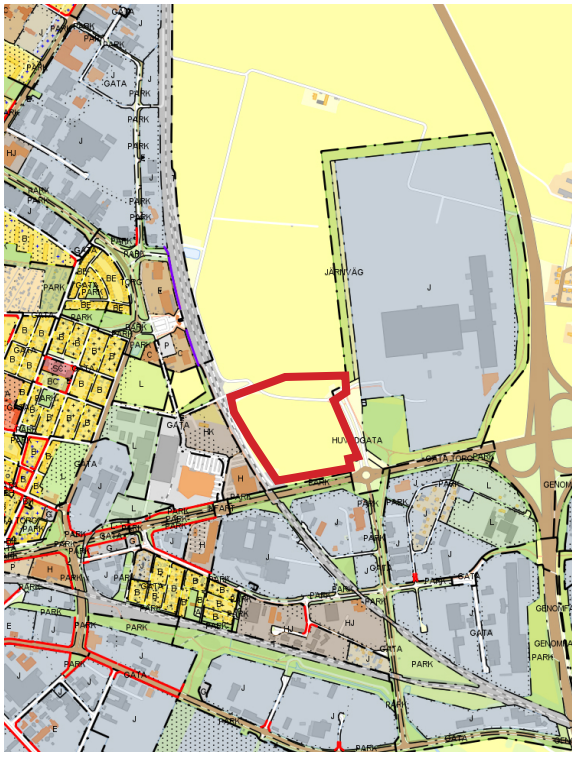
Området är inte detaljplanelagt sedan tidigare. Öster om planområdet angränsar planområdet detaljplanen för DSV (*Örja 1:9 m.fl. (östra Weibullsholm)*, laga kraft 2010-09-02).

PLANPROGRAM

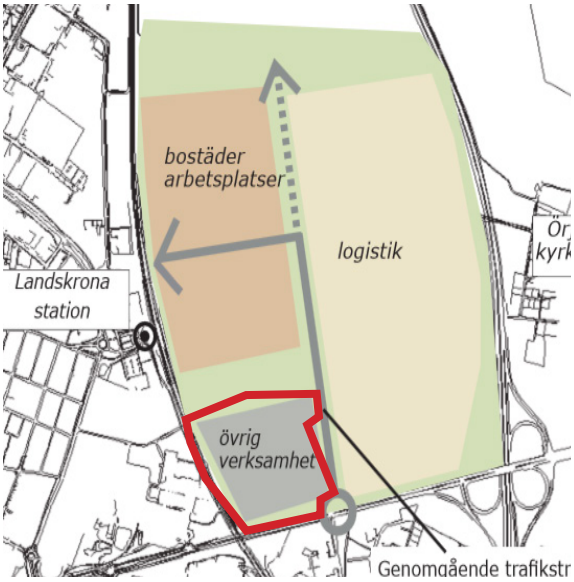
Planprogram för Weibullsholm (2009-01-30) upprättades för att pröva lämpligheten i att bebygga området öster om Landskrona station, *Weibullsholm*. Området är ca 155 hektar stort vilket motsvarar ett område större än Landskrona centrum. Bebyggelsen föreslås bestå av kontor och servicelokaler som blandas med bostäder. En ny grönstruktur kommer att skapas för att sammanbinda stadsparker med dagvattenstråk. Grönstrukturen kommer även att ha en störningsskyddande funktion mellan verksamheter och bostäder.



FÖP Landskrona tätort (2014), med planområdet i svart markering.



Planmosaik. Omkringliggande mark är till största del detaljplanelagd. Planområdet i rött.



Utdrag planprogrammet för Weibullsholm, 2009-01-30.

Planområdet i rött.

EUROPASPÅRET

I översiktsplanen (antagen 2016-04-04) ingår området i utredningsområde för Europaspåret. Enligt utredning föreslås sträckningen mot öster passera norr om logistikanläggningen DSV med ett stationsläge i anslutning till den befintliga järnvägsstationen. Inom den norra delen av Weibullsholmsområdet planeras även en utbyggnad av Europaspåret.

TILLGÄNGLIGHETEN TILL STATIONEN

Vid stationen undersöks även hur tillgängligheten österut kan förbättras genom att öppna befintlig tunnel under järnvägen för allmän trafik.

Detta löses i så fall tillsammans med Trafikverket genom avtal.

Förslag på dragning av Europaspåret.Planområdet i rött.

RIKSINTRESSEN ENLIGT 3 ELLER 4 KAP MILJÖBALKEN

Planområdet ligger inom riksintresse för högexploaterad kust, som löper längs hela kuststräckan. Detta är skapat för att skydda tillgängligheten till kustområdet och skydda kusten för överexploatering. Det utgör dock inget hinder för utbyggnad av redan befintlig tätort, vilket planförslaget innebär.

Västkustbanan, som avgränsar planområdet i väster, är av riksintresse för infrastruktur enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Järnvägen har internationell, nationell och regional betydelse, och har både godstrafik och snabbtågstrafik. Västkustbanan mellan Göteborg och Lund ingår i TEN-nätet (Trans European Network) och är en viktig länk för gods- och persontrafik. Planförslaget påverkar inte järnvägens fortsatta drift.

Vägarna Österleden och Söderleden, som angränsar planområdet i söder utgör en anslutning till en utpekad hamn av riksintresse. Österleden från E6 fram till Söderleden, Söderleden fram till Varvsvägen och Varvsvägen fram till Ringvägen utgör anslutning från E6 till Landskrona hamn som är utpekad som riksintresse.

Väg E6 ingår i det av EU utpekade Trans-European Transport Network, TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse. Vägen sträcker sig genom Skåne längs västkusten och vidare. Delsträckan är en del av det utpekade kollektivtrafiknätet. Den är även utpekad som särskilt betydelsefull för dagens godstransporter. E6 ingår i det rekommenderade nätet för transport av farligt gods.

En trafikutredning är utförd för att garantera att planförslaget inte påverkar riksintressena för väg negativt. Denna beskrivs nedan under kapitel gator och trafik.

Riksintresse för högexploaterad kust, samt väg och järnväg. Planområdet i rött.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

PLANFÖRSLAG

MARKANVÄNDNING

Inom planområdet planeras för verksamhetsområde samt infrastruktur och naturmark, som bl.a. utgör ytor för dagvattenhantering.

Det föreslås även ett antal områden för tekniska anläggnignar (E). Dessa planeras för befintliga dagvattendammar som tillhör trafikverket och för transformatorstationer.

Området är möjligt att i framtiden försörjas med ett stickspår som medger frakt av gods till och från Västkustbanan.

Planområdet omfattar ca 19 hektar mark varav ca 9,2 hektar föreslås få markanvändningen verksamheter (Z), ca 4,3 hektar möjliggör utbyggnad av järnvägsstickspår (T) och ca 0,5 hektar avsätts för dagvattenhantering från järnväg.

Resterande ca 5 hektar planläggs som allmän platsmark; ca 1 hektar blir GATA och ca 4 hektar blir NATUR.

I områdets södra och västra del avsätts ca 1,7 hektar (NATUR) för att främja och stärka ekosystemtjänster genom att bland annat skapa förutsättningar för naturbaserade lösningar för lokalt omhändertagandet av dagvatten genom öppna dagvattendammar som effektiviserar reningen av avrinningsvattnet från området.

Verksamheten ska göra så små intrång som möjligt på omgivningen genom störningar från ljus, buller eller utsläpp.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Största byggnadsarean per fastighet föreslås till 70 %. Detta för att nå en balans i bebyggelsen med hänsyn till stadsbilden. Byggnader ska placeras minst fyra meter från fastighetsgräns. Detta påverkar stadsbilden och säkerställer ett visst avstånd mellan eventuella grannetableringar.

UTFORMNINGSBESTÄMMELSER

En viss begränsning görs för placeringen av skyltar. Även detta görs för att värna stadsbilden.

Planförslaget ställer krav på utformningen av byggnader. Detta görs för att vägleda bygglovsprocessen och ge stöd och möjlighet att ställa krav på en byggherre om extra uppmärksamhet till utformningen.

Planen begränsar totalhöjden för en byggnad till 30 meter. Det är viktigt att marken kan utnyttjas effektivt och att exploateringen kan tillåtas vara så hög som det bedöms rimligt utan att skada stadsbilden. Eftersom planområdet tar jordbruksmark i anspråk är det viktigt att markutnyttjandet blir effektivt.

Hårdgörningsgraden för kvartersmarken begränsas till 90 %, då det är lämpligt med en viss grönyta, även inom verksamhetsmark. Detta gynnar fördröjningen av dagvatten och ger ett bättre helhetsintryck.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetiden föreslås bli 5 år.

Ett område med befintlig ledningsdragning föreslås ges markreservat för underjordiska ledningar.

LANKARTA
NATUR
GATA
E
T2
T1
E
E
Z
30
e1 f1 f2 n1
T2
T1
NATUR
NATUR
E
Växthus
TERMOSTATEN

Plankarta

HISTORIA OCH ARKEOLOGI
KULTURMILJÖ
Området kring Landskrona har varit befolkat sedan forntiden och många fornlämningsrester har hittats.

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

Småbruk och hus uppstod ofta i gamla städers utmarker, Säbyholms gods är ett sådant exempel. Säbyholms gods omvandlades senare till sockerfabrik.

Vid 1600-talets mitt utgjordes Landskrona av samlade flergårdsbyar. Landskapets struktur från tidig medeltid höll i sig fram till början av 1800-talet då kulturlandskapet började förändras till följd av enskifte och laga skifte samt en befolkningsökning. De flesta byarna vid Landskrona skiftades och en spridd gårdsstruktur tog form. Den täta bykaraktären i exempelvis Tuna by, Örja och Tofta bibehölls. Den skånska rekognoseringskartan visar på ett öppet landskap där det aktuella området delvis använts för jordbruk.

Under 1800-talets senare del industrialiserades Sverige och Landskrona blev ändhållplats för tre järnvägslinjer, Landskrona - Eslöv, Landskrona - Åstorp och Landskrona - Kävlinge. Med utbyggnaden av järnvägen genomgick Landskrona en snabb industrialisering.

Utmed järnvägssträckningarna etablerades stationer och samhällsbildningar. På detta vis utvecklades Säby stationssamhälle, norr om planområdet.

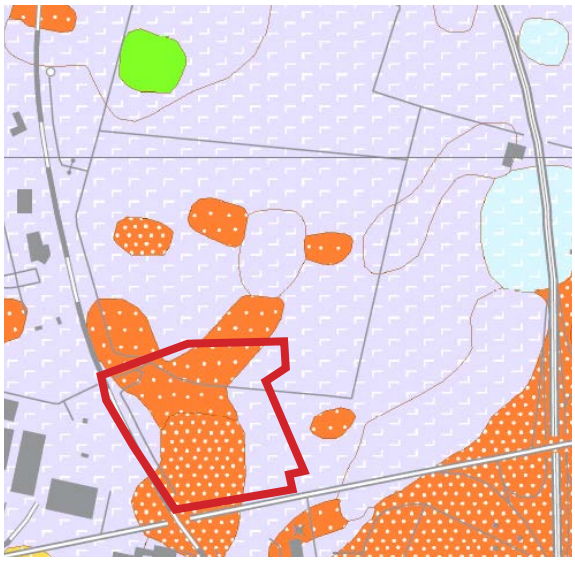
Österleden idag ligger i samma sträckning som järnvägen mot Eslöv en gång hade.

I närheten av planområdet finns en transformatorstation kvar från den gamla järnvägen.

FORNLÄMNINGAR
Området kring Landskrona har varit befolkat sedan forntiden och många fornlämningsrester har hittats. Påträffas fornlämningar i samband med markarbeten skall dessa, i enlighet med Kulturmiljölagen, omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas. Fornlämningar kan synas som härdrester, stenpackningar eller mörka färgningar i jorden.

ARKEOLOGISK UTREDNING
Arkeologisk undersökning, genomförd år 2013, visade att det funnits en boplats (RAÄ 17) i områdets södra delar. Fyndet utgör ett förhistoriskt boplatsområde med en uppskattad utbredning på ca 250x250 meter. Inom detta område har måttligt med flintavslag iakttagits och redskap i form av skivskrapor, borrar och retuscherade spån har tillvaratagits i samband med fornminnesinventeringen. Boplatsen ligger på en flack sandig förhöjning i åkern. Området är undersökt och anses av Länsstyrelsen inte behöva vidare utredning.

MARK OCH VEGETATION
Området består idag av brukad åker med klass 10+ jord. Landskapet är en flack, svagt, böljande jordbruksbygd.



Jordartskarta från Sveriges Geologiska Undersökning (SGU). Lila skrafferat med L representerar lermorän och orangea områden representerar postglacial sand. Planområdet i rött.

GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN

En geoteknisk utredning har genomförts inför granskningsskedet. Denna sammanfattas översiktligt nedan. För mer detaljerad information, se bifogad markundersökningsrapport och teknisk PM. (ÅF, 2019-11-18)

Översiktligt sluttar området svagt ner mot syd/sydväst. Uppmätt marknivå i utförda undersökningspunkter varierar mellan ca +7,0 och +9,0.

Enligt SGU:s jordartskarta utgörs den ytliga jorden inom undersökningsområdet huvudsakligen av lermorän med mindre partier av postglacial sand. Jorddjupet varierar mellan 20 och 30 meter inom merparten av undersökningsområdet.

De geotekniska förhållandena har utvärderats från genomförda störda provtagningar (skruvprovtagning) samt CPT-sonderingar. I huvudsak utgörs jordlagerföljden av mulljord som överlagrar lermorän. Ställvis förekommer sand ovanpå lermoränen.

Följande beskrivning är en generaliserande bedömning av jordartsförhållandena inom området. Avvikande förhållanden kan inte uteslutas.

Överst i jordlagerföljden påträffas mulljord med en mäktighet på ca 0,3 meter i samtliga undersökningspunkter. Under mulljord påträffas lermorän. Lermoränen har en mycket hög odränerad skjuvhållfasthet som ökar mot djupet.

I två av undersökningspunkterna påträffades ett lager med sandmorän på ca två meters djup under befintlig markyta. Lagret har en tjocklek på mellan 0,5 och 0,8 meter. Inga sonderingar har utförts i dessa punkter, men erfarenhetsmässigt kan sandmoränen antas vara fast lagrad.

Sand påträffas huvudsakligen under mulljorden, ovan lermoränen, och har en mäktighet på ca 1-1,5 meter.

I två av undersökningspunkterna, i den nordöstra hörnan av undersökningsområdet, påträffas sanden även under lermoränen.

Grundvattenrör har installerats i två av punkterna. Nivåmätning av grundvattenytan i dessa rör har utförts vid ett tillfälle under oktober 2019.

I samband med skruvprovtagningar har fritt vatten i öppet borrhål noterats på mellan 0,9 och 1,5 m djup under befintlig markyta. Detta motsvarar en nivå på mellan +5,8 och +7,6.

Grundvattenytans nivå kan förväntas variera med nederbördsförhållanden och årstid. Oktober månad är en månad då grundvattennivåerna generellt sett står lågt i denna del av Sverige. De högsta nivåerna noteras oftast under mars-april.

GEOTEKNISKA REKOMMENDATIONER

Grundläggningsarbetena ska dimensioneras, planeras, utföras och kontrolleras i geoteknisk kategori 2 (GK2) samt säkerhetsklass 2 (SK2). Eventuella mindre komplementbyggnader bör dock kunna utföras med konventionell ytlig plattgrundläggning som dimensioneras i GK1 med ett tillåtet grundtryck på 100 kPa.

Innan terrassering av vägar och grundläggning av byggnader och VA-ledningar utförs ska all förekommande organisk jord avlägsnas.

All grundläggning ska ske på torr och frostfri mark samt på fast och ostörd schaktbotten. Grundläggning av byggnader och hårdgjorda ytor får inte utföras på tjälat material.

Schaktarbetena ska utföras i enlighet med *AMA Anläggning 17* samt anvisningar i skriften *Schakta säkert*.

Förekommande sand bedöms tillhöra schaktbarhetsklass 2 och lermoränen bedöms tillhöra schaktbarhetsklass 3. Schaktbottenbesiktning ska utföras av geotekniskt sakkunnig innan grundläggningsarbeten påbörjas.

Lermorän är känsligt för vattenöverskott. Schakt och grundläggningsarbeten bör utföras under torra väderleksförhållanden. Schaktbotten ska omgående skyddas med utläggning av dränerande lager för att undvika uppmjukning av vatten och mekanisk påverkan. Lermorän är erosionskänslig och slänter bör förses med erosionsskydd.

Det finns risk för hydraulisk bottenupptryckning där friktionsjord överlagras av tät jord. Inom den nordöstra delen av undersökningsområdet har lermorän, som är en tät jordart, påträffats ovan sand. I några punkter har sandmorän påträffats under lermorän.
Lösningen för att undvika bottenupptryckning kan vara grundvattensänkning med hjälp av pumpning i brunnar eller vertikala dräner som punkterar det täta lagret.

GRUNDVATTENHANTERING

För schaktarbeten under eller i närheten av grundvattenytan kan en temporär grundvattensänkning vara nödvändig. Grundvattensänkningen ska ske till en nivå motsvarande fri vattenyta av minst 0,5 meter under planerad schaktbotten. Mindre avsänkningar förväntas kunna utföras genom pumpning i lämpligt utformade filterförsedda pumpgropar i schakten.

För omhändertagande av inströmmande yt- och grundvatten ska schaktbotten utföras med fall till diken som i sin tur leds till pumpgroparna. Pumpvatten ska passera sedimentationsanordning innan utsläpp i recipient

Tillfällig avsänkning av grundvattennivån får endast utföras om det är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen skadas genom erforderlig pumpning. I annat fall krävs tillstånd enligt miljöbalken. Länsstyrelsen bör kontaktas i frågan om avsänkning är aktuell. Avsänkning och länshållning dimensioneras och ansvaras av entreprenören.

Generell uppfyllning inom området vid terrasseringsarbeten bedöms kunna utföras utan problem efter att all organisk jord grävts bort.

Grundläggning av byggnader/ konstruktioner bedöms kunna utföras på konventionellt sätt inom undersökningsområdet. All organisk jord ska grävas ur.

MARKRADON

Radon finns överallt – i marken, luften och vattnet. Vanligast är markradon och planområdet ligger inom normalrisknivå för markradon. Vid normalriskmark ska byggnader utföras radonskyddade. (Lågriskmark 010 kBq/m3, normalrisk-mark 10 50 kBq/m3 och högriskmark >50 kBq/m3.)

Byggnader där människor stadigvarande vistas ska med hänsyn till radon utföras med grundläggning i enlighet med Boverkets byggregler. Åtgärder för att klara tillåten radonhalt inne i byggnader utförs vid projektering av nybyggnation. Riktvärdet för radon i inomhusluften är 200 Bq/m3. Ansvaret för att bedöma den faktiska radonrisken på varje byggplats och vidta tillräckliga skyddsåtgärder åligger den som skall bygga.

BEBYGGELSE

Området består idag av åkermark och är inte bebyggt. Öster om planområdet ligger DSV, ett logistikföretag. Handelsområdet Weibullsholm finns väster om planområdet på andra sidan järnvägen. Här finns bland annat större matbutik, sällanköpsvaror och tankstation. Närmsta bostadsområdet finns ca 300 meter från planområdet, söder om Österleden.

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

VERKSAMHETER

Området kommer att planeras för verksamheter med tillhörande bebyggelse och infrastruktur.

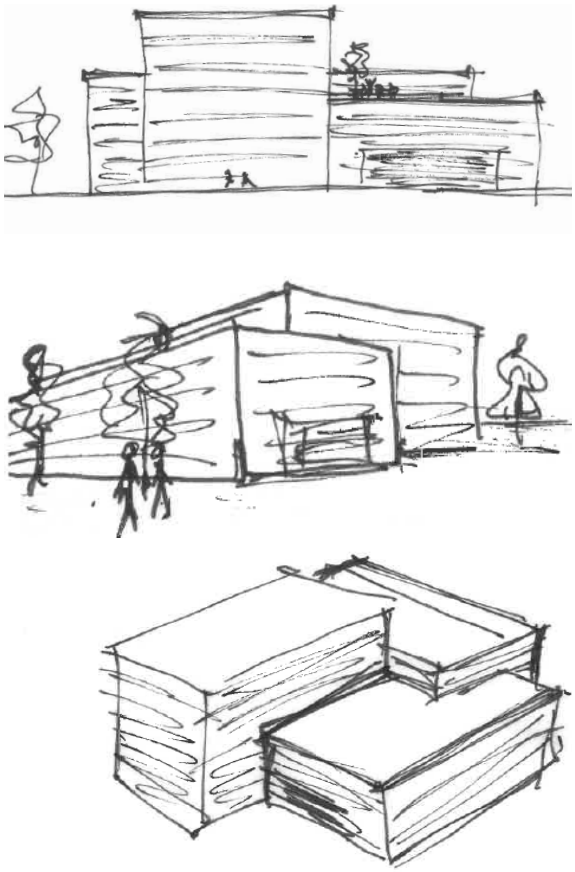
GESTALTNING OCH STADSBILD

Eftersom området ligger vid Landskronas södra infart och är något av det första som välkomnar till staden samt ansluter till det utpekade området för ny blandad stadsmiljö intill Landskrona station, är omtanke gällande utformning och gestaltning av byggnader av största vikt. Landskapsbilden förändras genom bebyggandet av åkermarken, men även att DSVs anläggning länkas samman med staden.

Inom planområdet tillåts en totalhöjd på bebyggelsen om 30 meter. Det är till fördel om volymerna bryts upp och om varierande fasadmaterial används då detta bidrar till att visuellt minska byggnadsvolymerna.

TILLGÄNGLIGHET

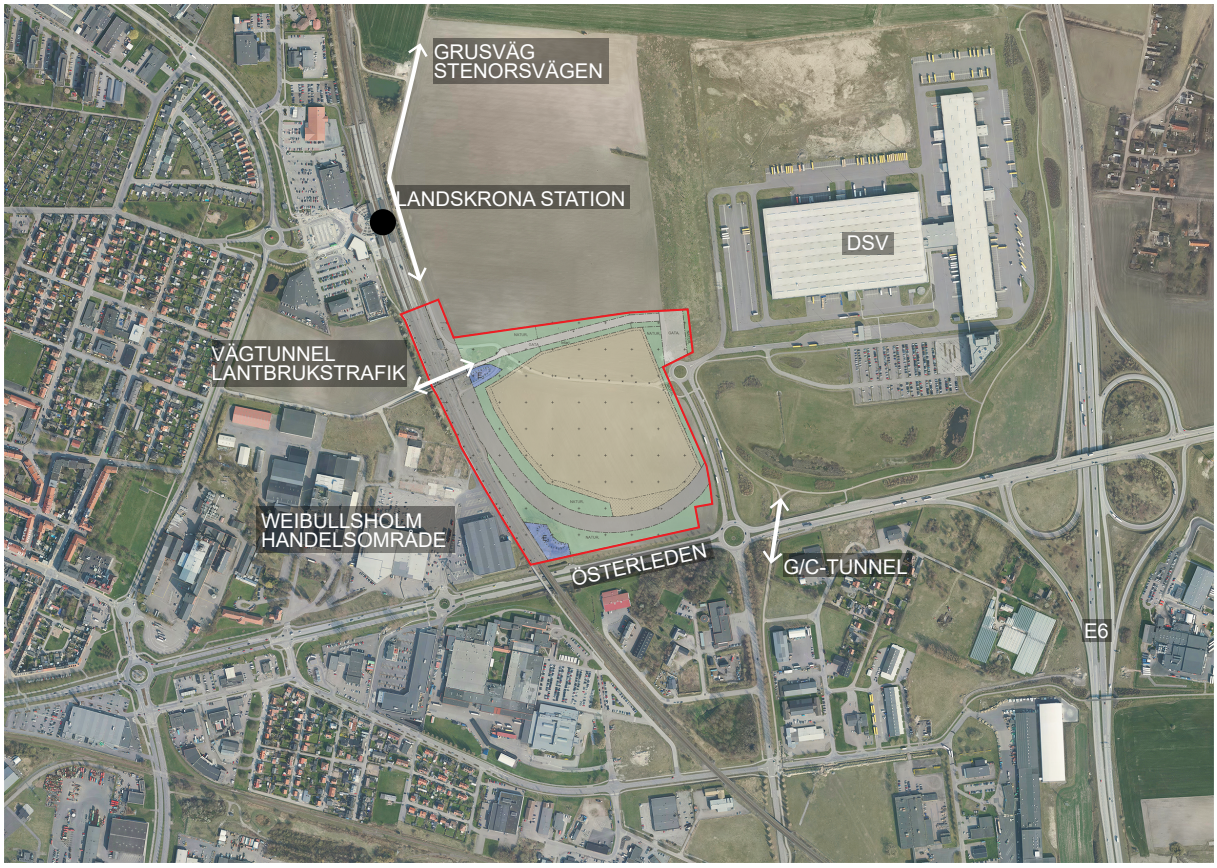
Vid utarbetande av planförslaget har kravet på god tillgänglighet och användbarhet för funktionshindrade beaktats. Hur kraven på tillgänglighet i 12 § BVF (byggnader) samt 3 kap 15 § PBL (tomter) i detalj kommer att tillgodoses avgörs i samband med byggnads- och markprojekteringen.



Förslag utformning byggnad, skisser Gesa Hildebrand, oktober 2019

Detta prövas därmed vid kommande bygglovsprövning och bygganmälan.

Tillgänglighetskraven enligt ovan anses kunna uppfyllas i planförslaget. Reglerna om tillgänglighet och användbarhet i *”Bättre för alla”* avses tillämpas i enlighet med exploateringsavtal.



Planområdet på ortofoto med viktiga infrastrukturer och bebyggelse.

GATOR OCH TRAFIK

INFRASTRUKTUR

Längs planområdets sydvästra gräns möjliggörs ett spårområde till DSV. Inom DSVs fastighet finns ett utrymme för spårtrafik (Dp 1282K-P10/12). Stickspåret korsar infartsvägen till DSV. Det behöver utredas hur spåret korsar befintlig väg med anledning av framkomlighet och trafiksäkerhet.

Prickmark intill spårområdet ger skyddsavstånd till järnvägen. Trafikverkets generella skyddsavstånd på 30 meter från spårmitt har beaktats i planarbetet.

PM järnvägsanslutning Weibullsholm (Tyréns 2008-12-19) utreder de tekniska möjligheterna att ansluta ett stickspår till Västkustbanan. Spåranslutningen är dock en framtida eventualitet, som kan utföras på längre sikt. Om detta sker ska en dialog hållas med trafikverket och vidare utredningar behöver genomföras.

GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Gatumarken i norra delen av planområdet utgör gång- och cykelvägen mellan Örja och Landskrona samt till Söderleden. Under Österleden finns en gång- och cykeltunnel som leder ner till Söderleden.

Avståndet mellan Landskrona station och planområdet är ca 300 meter. Tunneln under stationen är förberedd för att anslutas för gångtrafik i öst-västlig riktning. Den befintliga gång- och cykelbanan öster om stationen och i norra delen av planområdet, flyttas norrut och placeras i anslutning till den planerade vägen och utformas även fortsättningsvis med belysning för ökad upplevd trygghet för de trafikanter som rör sig längs vägen.

Infartsvägen från Söderleden mot DSVs anläggning.

KOLLEKTIVTRAFIK

Tåg, region- och lokalbussar angör Landskrona station. Regionbuss 240 mellan Landskrona - Svalöv trafikerar Österleden. Närmsta hållplats är Söderleden. Kollektivtrafiken påverkas inte av planförslaget. Tillgängligheten till Landskrona station förbättras när området öster om stationen utvecklas och en genomgång via tunnel till stationen öppnas.

GATUNÄT

Planområdet nås från Söderleden och gatan norrut planeras med samma sektion som befintlig sträcka med öppet dagvattenstråk mellan körbanorna och trädplantering.

Det finns även en smal enfilig tunnel avsedd för lantbrukstrafik, söder om stationen samt en grusväg som ansluter planområdet i norr, från Stenorsvägen mot Säby stationssamhälle i norr.

Trafikplats Landskrona Södra är belägen ca 400 meter öster om planområdet. Norr om Landskrona station (utanför planområdet) finns ett vägreservat för en framtida planskild korsning med järnvägen.

Befintligt gatunät förändras inte. En ny väg anläggs i norra delen av planområdet.

PARKERING

Landskrona stads parkeringsnorm ska tillämpas. Beräkningsprincipen är; *behovstal för arbetsplatsparkering = arbetstäthet x andel bilresor*.
Arbetstätheten för respektive verksamhet har bedömts enligt följande:
Kontor ca 30 anställda/ 1000 kvm BTA
Industri ca 13 anställda/ 1000 kvm BTA
Handel ca 15 anställda/ 1000 kvm BTA

Ingen speciell yta är utpekad för parkering. Detaljplanen möjliggör dock tillräcklig yta för att tillgodose parkeringsbehov. Parkeringsnormen ska uppfyllas inom respektive fastighet och det är upp till byggherren att redovisa att detta är möjligt. Detta sker i samband med bygglovsprövningen.

Trafikutredningen analyserar planförslagets påverkan på trafikapparaten enligt avgränsning. Planområdet i vitt.

TRAFIKUTREDNING

En trafikutredning har genomförts inför granskningsskedet för att utreda konsekvenserna av utbyggnaden samt säkerställa att den befintliga trafikapparaten kan tillgodose de behov som uppstår av exploateringen. Utredningen beskrivs översiktligt nedan. För mer information om metodik, se bifogad utredning. (Ramböll, 2020-05-12)

Trafikutredningen syftar till att utreda konsekvenserna med hjälp av mikrosimuleringar på trafikplats 25, Landskrona södra, och cirkulationsplatsen mellan Österleden/Väg 17 och Söderleden, Konsekvenserna från utredningsområdet ska beskrivas för progonsåret 2040.

BEFINTLIGA TRAFIKFLÖDEN

I anslutning till området har Landskrona stad och Trafikverket utfört trafikmätningar, dessa har använts till bedömning av alstrad trafik och som indata till mikrosimuleringen.

Eftersom mikrosimuleringsmodeller kräver hög detaljeringsgrad på indata har drönarfilmningar utförts under morgonens respektive eftermiddagens maxtimme. Två platser har studerats, trafikplats Landskrona Södra och cirkulationsplatsen Österleden-Söderleden.

Genom filmning med drönare och automatisk videoanalys har information extraherats i form av trafikflöden och svängandelar som sedan använts i mikrosimuleringen. Det filmade materialet utgör även underlag för kalibrering för dagsläget genom att inbromsningsbeteenden, köbildningar och förarbeteenden kan analyseras.

Det insamlade materialet har justerats efter årsvariationer och utifrån närliggande mätningar. Data har sedan sammanställts för nuläget och denna matris utgör sedan även bas för beräkningar av prognosticerad trafik.

Kommunala mätningar (blå) och statliga mätningar (röd). VMD – vardagsmedeldyngtrafiken, ÅDT – vardagsdygnstrafiken.

Vy för drönarfilmning över trafikplats Landskrona södra.

Vy för drönarfilmning över cirkulationsplatsen Österleden-Söderleden.

TILLKOMMANDE TRAFIK 2040

Tillkommande trafik för år 2040 har beräknats med hjälp av Trafikverkets uppräkningstal och en separat alstring för den tillkommande exploateringen.

Eftersom befintliga trafikmätningar är från olika år anpassas uppräkningstalen utifrån när mätningen eller filmningen är utförd.

Det är viktigt att notera att Trafikverkets allmänna uppräkning av trafiken till år 2040 bygger på en prognos över utvecklingen och tillväxt i samhället i stort. Trafik från planerade exploateringsprojekt ska alltså till stor del rymmas i de allmänna uppräkningstalen.

För att ta hänsyn till att uppräkningstalen redan till viss del ska inrymma planerade exploateringar räknas inte trafiken från utredningsområdet upp. Inte heller trafiken från DSV räknas upp eftersom det bedöms att en utbyggnad av anläggningen behöver ske för att rättfärdiga en uppräkning. Staden bedömer inte att en sådan utbyggnad kommer att ske i närtid.

ALSTRING FRÅN ETABLERING PÅ ÖRJA 1:9 SÖDRA

Förutom den planerade etableringen på Örja 1:9 södra så antas DSV trafikera utredningsområdet likt nuvarande situation.

Alstringen på Örja 1:9 södra har bedömts med stöd av trafikmätningen på Söderleden vid DSV. Exploateringen som planeras är logistikverksamhet likt DSVs etablering och därför bedöms alstringstalet vara i nivå med DSV.

KAPACITETSANALYS

För att undersöka hur framtida trafikflöden kommer att påverka trafiksituationen i området utfördes mikrosimulering i programmet Vissim 11 för ett antal trafikscenarier. Området simulerades för trafikens maxtimme under för- respektive eftermiddag.

För att utvärdera de studerade trafikscenarierna presenteras kartor (heatmaps) med medelhastigheter på länknivå. För genomgående relationer analyseras och presenteras även restid för studerade tidsintervall under simuleringen.

Studerade scenarier:

- Nuläge, förmiddag och eftermiddag
- Nuläge, år 2020 inklusive exploatering av Örja 1:9 södra
- År 2040 efter exploatering, förmiddag och eftermiddag.
- År 2040 efter exploatering med ny reglering, förmiddag och eftermiddag.

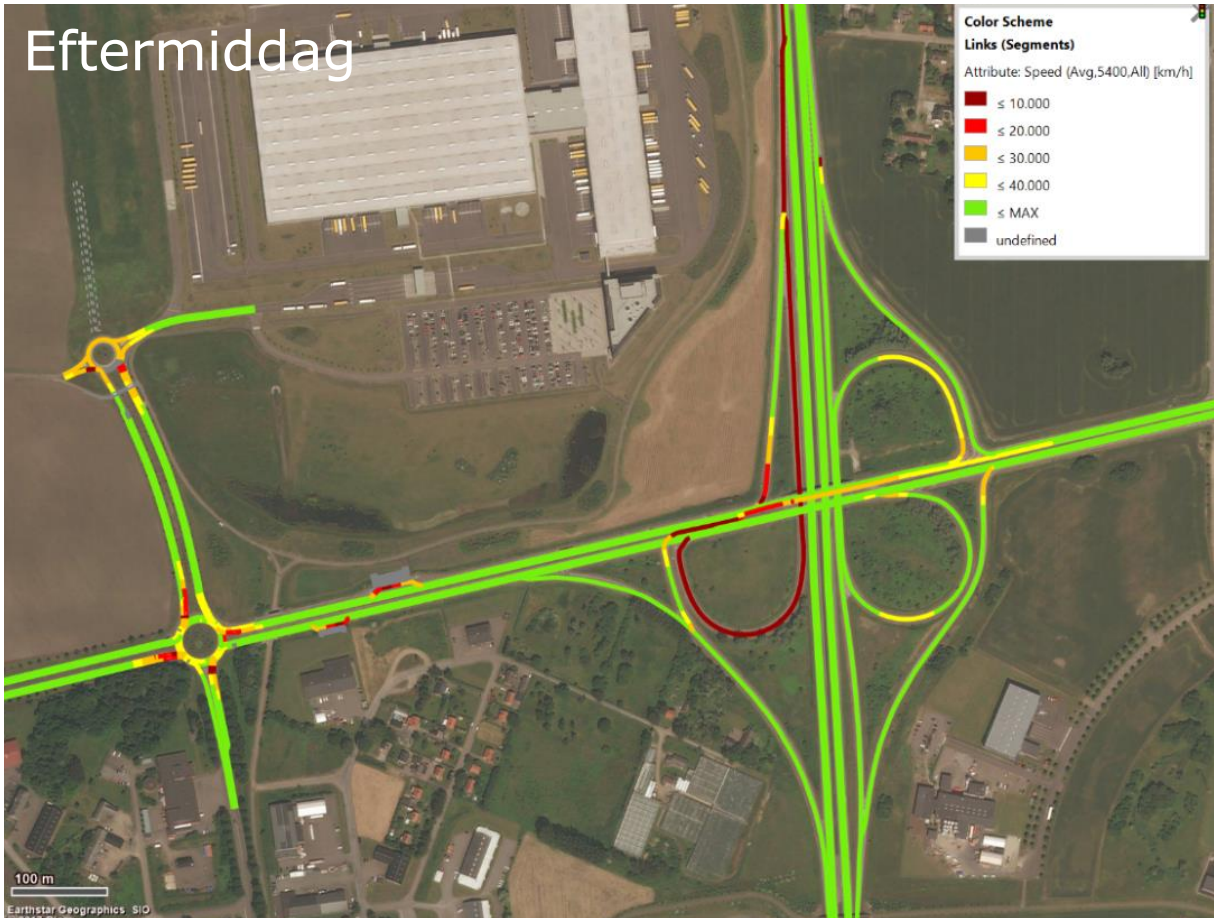
Anledningen till att så många olika scenarier studerats är för att kunna härleda varifrån observerade trafikproblem specifkt uppstår. På så sätt har det kunnat urskiljas att exploateringen av planområdet inte i sig utgör någon kraftig ökning av trafikbelastningen.

SLUTSATS OCH FÖRSLAG PÅ FORTSATT ARBETE

Utifrån resultaten i analysen kan konstateras att den tillkommande trafiken från exploateringsområdet inte påverkar belastningsgraden i någon större utsträckning, varken i cirkulationsplatsen mellan Österleden och Söderleden eller i trafikplats 25, Landskrona södra.

Problemen som uppstår på längre sikt i trafikplatsen kan härledas till den allmänna trafikuppräkningen. En mindre trimningsåtgärd med relativt stor effekt som kan utföras när problemen på avfartsrampen från E6 norrifrån mot öst på Österleden tilltar är att ersätta stopplikten med väjningsplikt.

För att underlätta för vänstersvängande fordon från öst på Österleden som skall vidare söderut på E6 kan en lösning med s.k. droppe vara en effektiv lösning.



Exempel på heatmap. Medelhastighet under eftermiddag år 2040. (Ramböll, 2020-05-12)

Detta är en mindre cirkulationsplats som ger de vänstersvängande bilarna österifrån företräde.

Åtgärden förebygger de köer som uppstår utmed Österleden österifrån och bedöms vara en effektiv åtgärd för studerade trafikvolymer. Med förändrad reglering för trafiken österut längs Österleden observeras endast en begränsad köbildning och kapacitetsproblem förekommer således inte.

Andra åtgärder i utredningsområdet som kan ha effekt på de problem som observerats och därför är intressanta att studera följer nedan.

Vänstersvängfält från Österleden ner mot E6 i södergående riktning kan eventuellt förlängas något bakåt mot bron för att därigenom minska påverkan för den genomgående trafiken.

Genom att komplettera trafikplatsen med en fjärde ”kringla” underlättas situationen för den vänstersvängande trafiken österifrån mot E6 söderut samtidigt som möjlighet ges till att förändra utformningen för dagens stopplikt och därmed medge en betydligt högre kapacitet likt för övriga anslutande avfarter i trafikplatsen.

HÄLSA OCH SÄKERHET

BULLER

Området påverkas av buller från järnvägen och till viss del från den tunga trafiken till/från DSV och längs Österleden.

Vid en utbyggnad av ett eventuellt stickspår till västkustbanan bör ytterligare buller och vibrationsutredningar utföras vid projektering.

För kontorsbyggnad ska riktvärdet 40 dBA hållas inomhus. Boverkets riktvärden för trafikbuller, enligt regeringens proposition 1996/97:53, ligger till grund för planeringen av bostäder och är därför inte aktuell för planområdet.

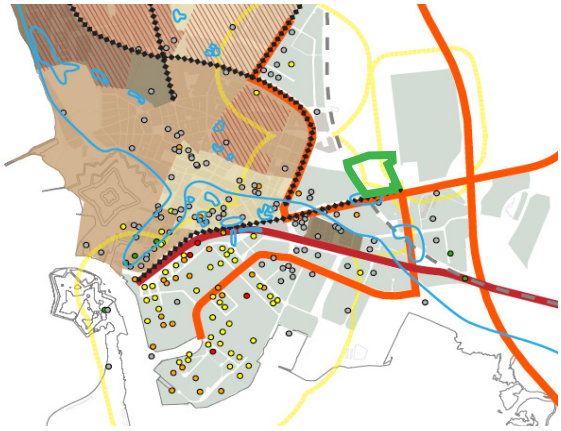
Verksamhetsbuller regleras genom Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller, Naturvårdsverkets rapport 6538, april 2015, vid bedömning av externt industribuller. Utomhus vid fasad och vid uteplatser och andra ytor för utevistelse i bostadens närhet anges värdet 40 dBA Leq, natt(22-06).

Närmsta bostadshus finns 200 meter ifrån planområdet.

För den verksamhet som kan komma att etablera sig på platsen ska bullersituationen vad gäller omgivningspåverkan utredas och eventuella tillstånd från miljöförvaltningen eller Länsstyrelsen kan krävas.

FARLIGT GODS

Transportvägar för farligt gods går idag på E6, del av Österleden, Ringleden och Stenorsvägen, Söderleden och Varvsvägen samt på järnvägsspår till hamnen. Planområdet kan endast ansluta till övergripande järnvägsnät för farligt gods söderut, då transport av farligt gods norr om Landskrona ej är tillåtet i dagsläget. Planområdet ligger i anslutning till järnvägsspår med i huvudsak persontrafik.



Kartan visar leder för farligt gods utpekade i FÖP, antagen 2014-06-18. Planområdet i grönt.

En riskutredning vad gäller närheten till leder för transport av farligt gods har utförts inför granskningsskedet. (Ramböll, 2020-04-17) Utredningen fastslår att:

- Risknivåerna på planområdet med hänsyn till transport av farligt gods på Österleden bedöms som acceptabla.
- Risknivåerna på planområdet med hänsyn till transport av farligt gods på Söderleden bedöms acceptabla.
- Risknivåerna på planområdet med hänsyn till transport av farligt gods på Järnvägstickspåret bedöms som acceptabla.

I rapporten rekommenderas följande:

- Det bör eftersträvas att ha bebyggelsefritt område på minst 30 meter mellan bebyggelse och transportled med farligt gods.
- Det rekommenderas att placera parkering på de sidorna som vetter mot trafikleden med farligt gods.
- Fasader som vetter mot trafikled med farligt gods inom riskområdet kan utföras med fasad i lägst klass EI 30.
- Eventuell fönsterarea som vetter mot trafikled med farligt gods kan begränsas
- Möjligheten att förbjuda eller ålägga restriktioner för vilken typ av farligt gods som ev. ska kunna transporteras på ett nytt stickspår bör utredas

Riskreduktion enligt ALARP-principen bör eftersträvas i området mellan 0-60 m från både Söderleden och nytt järnvägsstickspår.

Planförslaget håller rekommenderade avstånd på bebyggelse till farligt gods-leder. För övriga rekommendationer kommer dessa att beaktas i projekteringsfasen och i bygglovshandläggningen.

FÖRORENINGAR

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

ÖVERSVÄMNING

Idag består området av jordbruksmark och vid omvandling till verksamhetsområde kommer större delen av marken att hårdgöras vilket påverkar infiltrationsmöjligheterna. Åtgärder krävs för att minska risken för översvämning vid skyfall då avrinningen idag sker mot planområdet.

En klimatanalys har tagits fram av DHI (DHI, 2013) som översiktligt utreder översvämningsrisker inom kommunen vid framtida förväntade klimatförändringar. Planområdets sydvästra hörn ingår i ett, i rapporten, utpekat problemområde vid ett dimensionerande 100-årsregn. Analysen visar att korsningen Österleden och järnvägen översvämmas vid ett 100-årsregn med vattendjup > 0,6 m (stora materiella skador, risk för hälsa och liv). Detta är dock åtgärdat med en pumpstation.

En dagvattenutredning har utförts i samband med planarbetet (Niras, 2020-04-17). Anläggandet av en dagvattendamm föreslås som medför att området kan tillgodose en mycket tillfredsställande hantering av skyfall, vilket även är mycket gynnsamt avseende belastningen på nedströms liggande dagvattensystem.

Utdrag ur Översiktlig klimatanalys för Landskrona kommun..., (DHI 2013)

Således betyder detta att den befintliga situationen utifrån klimatanalysen som visas ovan ej påverkas av planförslaget Örja 1:9 Södra vid en 100-års händelse.

Föreslagen dagvattenhantering med svackdiken och dagvattendamm inrymmer en 100-årshändelse med mycket god marginal.

Det är mycket viktigt att rekommendationerna kring höjdsättning följs. Samtliga markytor ska anläggas så att dagvattnet vid normal nederbörd och vid skyfall avleds mot föreslagna svackdiken.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

VA- OCH DAGVATTEN

En VA- och dagvattenutredning har genomförts inför granskningsskedet. Utredningen beskrivs översiktligt nedan. För mer detaljerad information, se bifogad utredning. (Niras, 2020-04-22)

Befintligt Vattenledningsnät ska förstärkas. NSVA ansvarar för denna planering.

VATTEN, AVLOPP OCH SPILLVATTEN

Förbindelsepunkt för dag- och spillvatten samt vatten finns i vändplan för infartsgatan mellan planområdet och DSV.

Detaljutformningen av ytan avsedd för verksamhetsområde har inte fastställts, och i dagsläget förutsätts att endast en fastighet etableras. Tre förslag på placering och utformning av ledningar för dricksvatten samt spill- och dräneringsvatten har tagits fram, varav två av förslagen bygger på anslutning till vändplan tillhörande infartsgata och ett av förslagen ansluter till befintliga ledningar vid Österleden.

Vattenbehovet för planområdet har beräknats i samråd med kommunen och avser förbrukning inom verksamhetsområde. Brandvattenförsörjningen är den dominerande faktorn för dimensioneringen av vattenledningarna och planområdet förutsätts ha en normal brandbelastning vilket innebär ett släckvattenflöde om 20 l/s. Dimensionerande spillvattenflöde antas motsvara dimensionerande vattenförbrukning med ett tillägg för tillskottsvatten, vilket innebär ca 13 l/s.

I detaljprojekteringsskedet kommer definitiva ledningsplaceringar och dimensioner att fastställas. Detsamma gäller för dimensionerande vattenbehov, som i detta skede beräknats mycket grovt.

Vid detaljprojektering bör vattenförbrukningen dimensioneras efter erfarenheter från motsvarande verksamheter eller installationernas omfattning mätt i summa normflöde, enligt Svenskt Vattens publikation P83.

DAGVATTENPOLICY

En dagvattenpolicy har tagits fram för Landskrona stad med syftet att beskriva vilka grundprinciper som gäller för hantering av dagvatten i staden. Målet är att skapa långsiktigt fungerande dagvattenhantering där nya krav uppfylls, flöden regleras och föroreningsmängder begränsas.

I Landskrona stad ska dagvatten vid ny- och ombyggnation hanteras enligt följande principer:

- Dagvattensystem ska utformas så att man undviker skadliga uppdämningar vid kraftiga regn.
- Dagvatten ska hanteras som en resurs som berikar bebyggelsemiljön med avseende på upplevelser, rekreation, lek, naturvärden och biologisk mångfald.
- Dagvattensystem ska utformas med hänsyn till platsens förutsättningar, dagvattnets föroreningsgrad och recipientens känslighet.
- Förorening av dagvatten ska begränsas vid källan.
- Dagvattensystem ska utformas så att en så stor del som möjligt av föroreningarna avskiljs och bryts ned under vattnets väg till recipienten.
- Den naturliga vattenbalansen ska i möjligaste mån bibehållas.
- Dagvattenflöden ska reduceras och regleras så att belastning på ledningsnät och recipienter begränsas.
- Ledningar ska dimensioneras enligt Svenskt Vattens anvisningar och med hänsyn till klimatförändringens effekter.

PLANERAD BEBYGGELSE

Planområdet föreslås bebyggas med verksamheter vilket kommer att innebära att området till stor del hårdgörs.

En mindre del av planområdet ska avsättas för naturmark som omfattar naturområde och parkmark. Lösningar för dagvattenhantering anläggs på allmän platsmark.

FÖRDRÖJNINGSVOLYM OCH UTFLÖDE

Högsta tillåtna utflöde från planområdet har bestämts av Landskrona stad och NSVA, och får inte överstiga befintliga flöden som i dagsläget motsvarar naturmarksavrinning.

Fördröjningsvolymen erhålls genom att beräkna differensen mellan inflöde och utflöde vid olika tidpunkter och identifiera den dimensionerande fördröjningsvolymen samt regnets varaktighet för magasinet. Högsta tillåtna utflöde vid fastighetsgräns sätter villkoret för hur stort fördröjningsmagasin som krävs på fastigheten.

KLIMATANPASSNING

Med ett förändrat klimat med större temperaturvariationer och häftigare regn som följd kommer vattenflöden och volymer att öka i storlek. I den i utredningen genomförda modelleringen uppskattas framtida flöden genom att multiplicera med en klimatfaktor på 1,25 i enlighet med Svenskt Vattens publikation P110. (Niras, 2020-04-22)

BERÄKNADE FLÖDEN OCH VOLYMER

Vid exploatering ökar andelen hårdgjorda ytor vilket leder till en ökad ytavrinning p.g.a. minskade infiltrationsmöjligheter och snabbare avrinningsförlopp. Föreslagna fördröjningsåtgärder dimensioneras efter kravet att utgående dagvattenflöde från planområdet efter exploatering motsvarar flödet från naturmark vid regn med 10-, 20- respektive 30 års återkomsttid.

För att arbeta mot förbättrade miljökvalitetsnormer för vattenförekomsten Lundåkrabukten föreslås dagvattenlösningar som även reducerar föroreningar i dagvattnet.

ÅTGÄRDSFÖRSLAG

Dag- och dränvattenhanteringen sker genom två olika system. Förbindelsepunkt för dräneringsvatten sammanfaller med förbindelsepunkt för spillvatten och dricksvatten. Dagvattenhanteringen avseende tak- och markytor föreslås inom området ske ytligt till längsgående svackdiken i väster och söder och därefter till en dagvattendamm. Höjdsättning ska planeras så att lutningen är 1:20, 3 meter ut från byggnader, för att sedan ges en flackare lutning 1:50 till 1:100.

DAGVATTENDAMM

Dagvattendammar används både för att fördröja och rena stora volymer dagvatten. Reningen sker framförallt genom att partikelbundna föroreningar sedimenterar, och ytterligare rening kan åstadkommas genom att anlägga en våtmarkszon där växter och andra biologiska processer kan reducera halter av lösta föroreningar

Dagvattendammar kan utformas som våta (permanent vattenyta) eller torra beroende på om de alltid ska ha en synlig vattenspegel eller ej. Våta dammar har generellt bättre reningseffekt eftersom uppehållstiden i en våt damm är längre än i en torr damm.

Exempel på dagvattendamm. Foto:NIRAS dk

Nedan framgår några krav för dagvattendammar fastställda i NSVAs sammanställning av generella råd vid projektering av dagvattenanläggningar:

- Utformningen av dammen ska främja en lång uppehållstid och motverka att vattnet tar genvägar. Syftet är bättre rening. Längd:bredd-förhållande på minst 2:1 krävs.
- Fördamm krävs vid industrier eller högt trafikerade ytor med anledning av att lättare tömma sediment utan att sprida partiklar och föroreningar vidare, och att hejda ett eventuellt föroreningsutsläpp tidigt i systemet.
- Varierat djup vilket ger bättre förutsättning för rening, sedimentationsdelen ska ha ett djup om minst 1 meter.
- Släntlutning mellan 1:4 och 1:20 – strävan mot 1:6, syftet är säkerhet.
- Undvika ökad tillförsel av näringsämnen genom att bana av matjord från släntkrön och nedåt, samt ingen makadam runt strandlinjen eftersom det försvårar växtetablering.
- Specifika krav för utformningen av in- och utlopp.
- Planerad ytavrinningsbrädd (nödbrädd) ska alltid finnas.
- Oljeavskiljning vid förekomst av ytor med hög trafikbelastning
- Tömningsmöjlighet ska finnas för underlättat underhåll, möjlighet till avstängning vid eventuell olycka med förorenade utsläpp
- Framkomlighet för drift och underhåll – körbar väg måste finnas till in- och utlopp, möjligt att komma fram till dammens fördamm eller djupare delar med maskin.

En damm med permanent vattenyta föreslås på naturytan i söder, mellan planerat verksamhetsområde och framtida stickspår för järnväg.

Med en permanent vattenyta på 1 100 kvadratmeter kan dammen fördröja erforderlig fördröjningsvolym för ett 30-årsregn. Den dimensionerande magasinvolymen är då 3400 kubikmeter.

Exempel på svackdike. Foto:NIRAS dk

DRIFTVÄG

För att erhålla en god tillgänglighet avseende drift och skötsel av dagvattenanläggningarna föreslås att en driftväg anläggs längs svackdikena.

Förslagsvis anläggs en gräsarmerad beläggning som alternativ till grus/asfalt för en bättre flödesutjämning och rening av dagvatten. En beläggning med hålrum av exempelvis betong eller plast överlagras gräsytan och förstärker markunderlaget och gör den körbar samtidigt som ytan blir genomsläpplig och grönskan bibehålls.

DIKEN

Gatan i norr (i dagsläget befintlig grusväg) föreslås utformas med ensidigt tvärfall mot ett dike och trädplantering. Gestaltning av vägsystemet föreslås likt infartsgatan från Österleden, men med dike och trädplantering på södra sidan av körfältet. Diket leds ned strax före Trafikverkets damm i nordväst och ansluts till föreslaget svackdike på ytan avsatt för naturmark/ dagvattenhantering.

Huvudsyftet med svackdiken är att fördröja och avleda dagvatten. Med svackdike avses ett brett vegetationsklätt dike med svag släntlutning. Dikena är beklädda med vattentåligt gräs och har stor bredd och en svag längsgående lutning. Svackdiken bör ha släntlutning om minst 1:3 - 1:4 med hänsyn till skötsel. Även viss rening av dagvatten fås med hjälp av svackdiken.

Nedan framgår krav fastställda i NSVAs sammanställning av generella råd vid projektering av svackdiken:

- Svackdiket byggs upp med makadam där fördröjning sker i hålrumsvolymen
- Dräneringsledning en bit från botten
- Dagvattenbrunnars intag från svackdike till drän- och dagvattenledningar ska placeras så högt att vattnet i första hand infiltrerar i gräs- och makadamyta innan vattnet rinner in i brunnarna. Överkanten på dagvattenbrunnens betäckning placeras vid sidan av bottenskålen, ca 10 cm lägre än angränsande körbana och 10-50 cm över stråkets botten beroende på stråkets bredd och släntlutning

- Geotextil mot omgivande jord för att förebygga igensättning
- Ytan ska vara gräsklädd för att underlätta skötseln (ej sten i ytan). Gräset sås på sandinblandad matjord
- Markhöjden i kanten av svackdiket ska vara 5 cm lägre än intilliggande gata. Markhöjden byggs på efter hand och när den blir för hög kan vatten inte längre rinna till diket utan avhyvling

Längsgående svackdiken föreslås anläggas på naturmarken i väster och söder, mellan planerat stickspår för järnvägen och verksamhetsområdet. En flack släntlutning på svackdiket, ca 1:10, leder då långsamt dagvatten från tak- och körytor från verksamhetsområdet samt vägavvattningsdiket mot dammen i söder.

Naturområdet avsatt för framtida stickspår för järnväg anläggs med en flack lutning mot dammen för att undvika att dagvatten rinner till Trafikverkets damm i sydväst. Svackdikena kan med fördel sektioneras likt infartsgatan från Österleden.

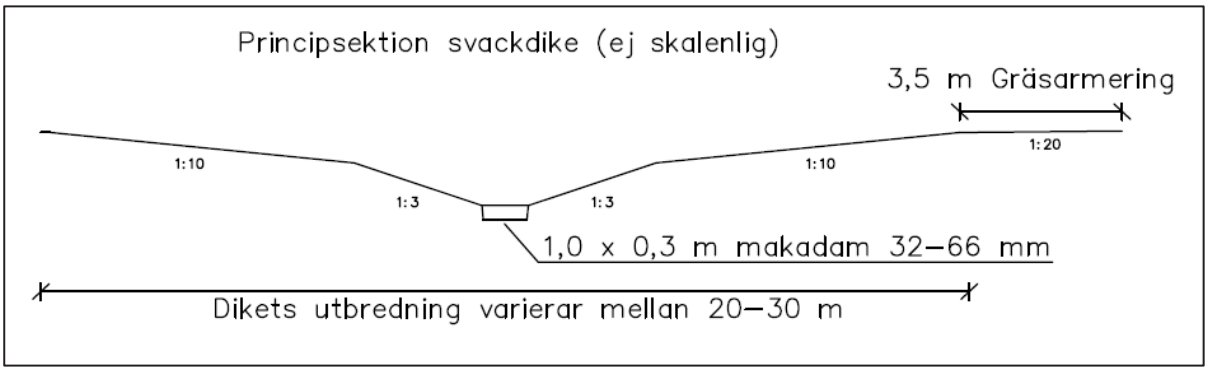
BRANDVATTENFÖRSÖRJNING

Enligt Svenskt Vattens publikation P83 ska ett släckvattenflöde om 20 l/s kunna levereras till ett område av denna karaktär (industriområde med normal brandbelastning d.v.s. brandsäkra byggnader utan större upplag av brännbart material). Brandvattenförsörjningen är den dominerande faktorn för dimensioneringen av vattenledningarna. Brandposterna placeras med en radie om 75 meter enligt önskemål från räddningstjänsten. Placering av dessa sker i samarbete med Räddningstjänsten och NSVA.

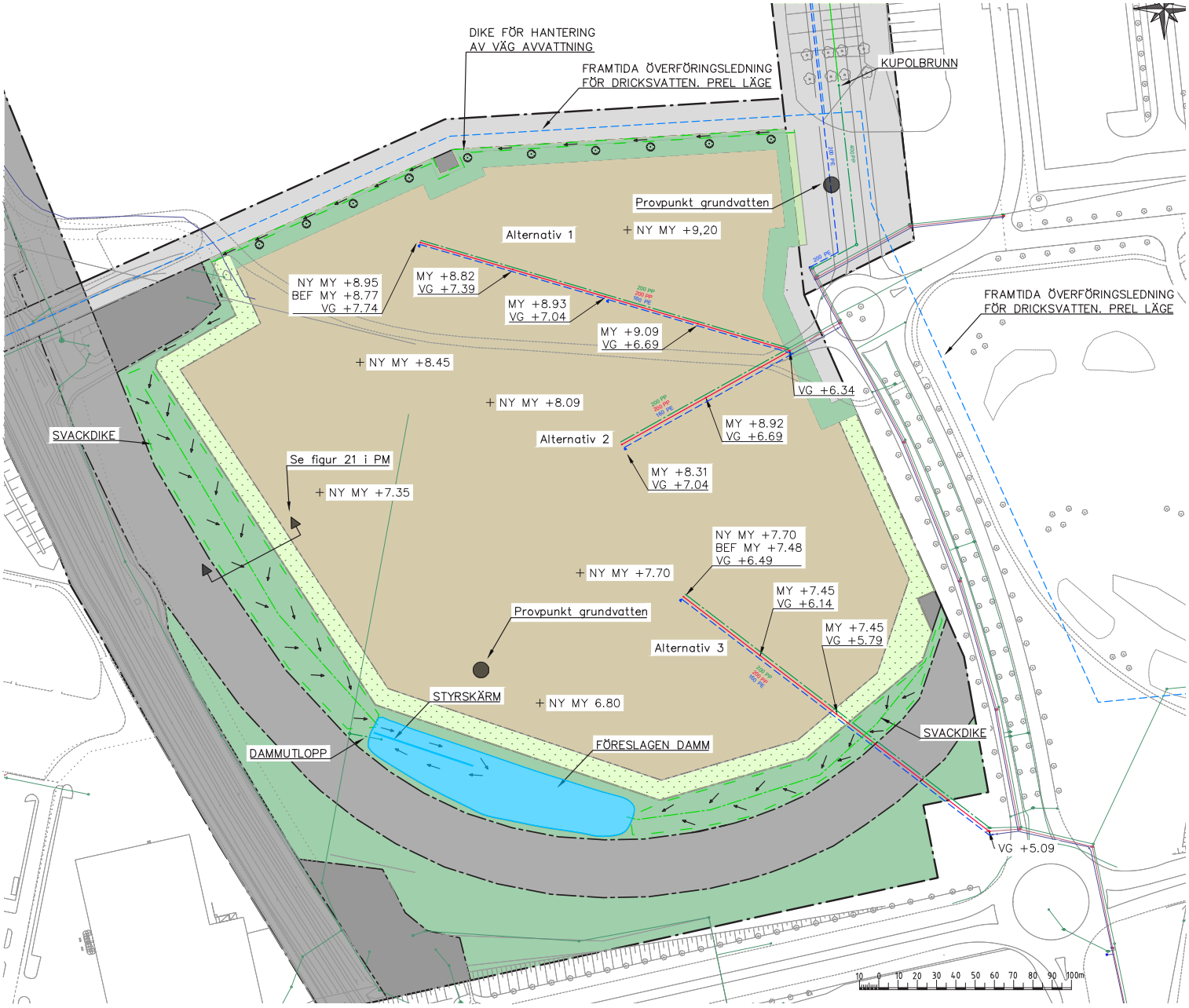
Vid en eventuell brand måste släckvatten hanteras så att det inte avrinner direkt till recipienten. Dagvattensystemet måste med andra ord kunna stängas av för att minska spridning av föroreningar från dagvatten.

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

Infartsgata från Österleden med sektionerat dike. Foto: NIRAS



Förslag på utformning av svackdike, NIRAS.



TECKENFÖRKLARING

FASTIGHETSGRÄNS

MARKANVÄNDNING
- BYGGNAD/TAK/HÅRDGJORT
- GATA
- VERKSAMHETER
- FÖRESLAGNA TRÄD

DAGVATTENHANTERING
- GRÖNYTA
- SVACKDIKEN
- GRÄSARMERING
- DAMM / VÅTMARK
- FLÖDESRIKTNING

DIKESBOTTEN
DIKESKRÖN

BEFINTLIGA LEDNINGAR
- DAGVATTEN
- SPILLVATTEN
- VATTEN
- DAGVATTENBRUNN

FÖRESLAGNA LEDNINGAR:
- DAGVATTEN
- SPILLVATTEN
- TRYCKSPILLVATTEN
- VATTEN
- FRAMTIDA ÖVERFÖRINGSLEDNING
- DAGVATTENBRUNN

FÖRESKRIFTER

Markytor skall anläggas så att det vid normal nederbörd och skyfall avleder dagvatten mot föreslagna svackdiken. Höjdsättning ska planeras så att lutningen är 1:20, 3 meter ut från byggnader för att sedan ges en flackare lutning 1:50 till 1:100.

Dag- och dränvattenhantering förutsätts ske genom två separata system. Förbindelsepunkten för dräneringsvattnet sammanfaller med förbindelsepunkten för spill- och dricksvatten. Dagvattenhanteringen avseende tak- och markytor skall ske ytligt till längsgående svackdiken.

BEFINTLIGA DAGVATTENDAMMAR

Inom planområdet finns två befintliga dagvattendammar som avvattnar järnvägen. Dessa ligger inom trafikverkets fastighet.

Befintliga dagvattendammar inom planområdet.

Om det blir aktuellt att genomföra stickspåret som planförslaget möjliggör kommer det att ligga över den norrliggande dammen.Volymen som då fördröjs i denna damm behöver fördröjas någon annanstans.

Möjligheten för detta har utretts under planprocessen. (Niras, 2020-04-23). Den norra dagvattendammen bedöms inrymma ca 680 m³ dagvatten, således behöver den södra dagvattendammen byggas ut för att kunna inrymma även denna volym som minst. Två alternativ för detta har utretts.

Alternativ 1 baseras på att befintlig pumpstation ej behöver flyttas. Förslaget innebär att befintlig pumpstation pumpar dagvattnet till en ny släppbrunn för vidare avledning via självfall till dagvattendammen i söder.

Alternativ 2 baseras på att befintlig pumpstation behöver flyttas pga. av spårutbyggnad. Förslaget innebär att befintlig pumpstation utgår och en ny anläggs. Denna pumpstation pumpar sedan dagvattnet till en ny släppbrunn för vidare avledning via självfall till dagvattendammen i söder.

Förslaget innebär således att dagvattnet från den norra delen av Trafikverkets område pumpas direkt till dagvattendammen i söder och därmed minskar belastningen på befintlig pumpstation vid Österleden. I och med detta reduceras även det totala behovet av energi, då dagvattnet endast pumpas en gång för att nå dagvattendammen i söder.

Poängteras ska dock att detta förslag är mycket översiktligt. I nästa skede behövs bland annat indata avseende befintlig pumpstation i norr samt befintlig dagvattendamm i söder. Därefter kan ledningslägen, ledningsdimensioner samt utformning av utbyggnaden av dagvattendammen i söder fastställas.

AVFALL

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

VÄRME, EL OCH GAS

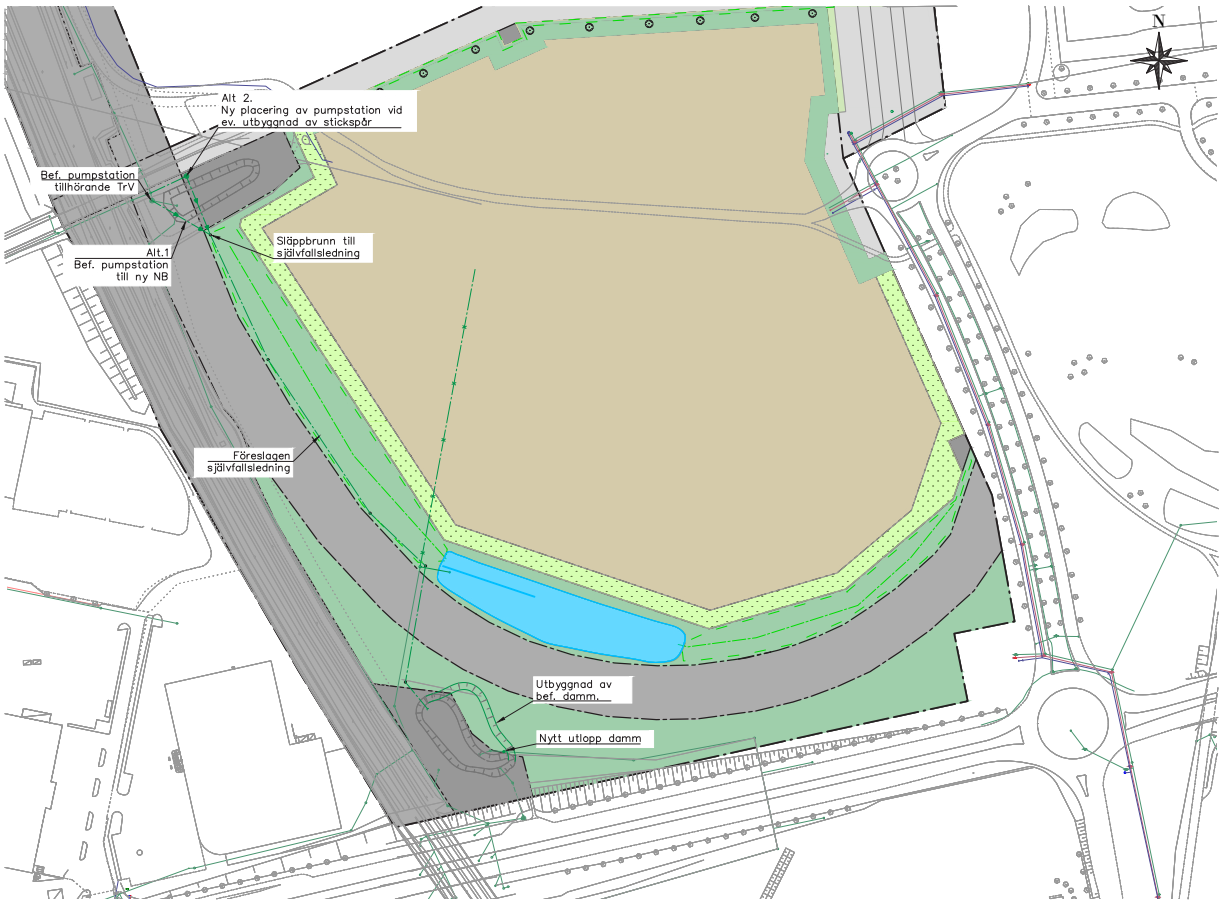
Området kan anslutas till befintliga nät och försörjs av ledningar i Söderleden, men då området idag inte är exploaterat krävs en större utbyggnad. Dimensioneringen bör anpassas för att även kunna ansluta den kommande planerade stadsdelen norr om planområdet. Projektering ska ske i samarbete med Landskrona Energi AB (LEAB).

Efter dialog med LEAB är två transformatorstationer föreslagna inom planområdet. Dessa planeras inom område *E - teknisk anläggning*.

E-områdena ligger intill markanvändning gata, vilket förenklar tillgängligheten.

TELE OCH INTERNET

Området kan anslutas till befintligt nät, men då området idag inte är exploaterat krävs en större utbyggnad och dimensioneringen bör anpassas för att även kunna ansluta den kommande planerade stadsdelen.



Flytt av norrliggande befintlig dagvattendamm. Niras, 20200423

KONSEKVENSER

MILJÖBEDÖMNING

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.

Planområdets lokalisering nära E6:an minskar onödig belastning på både vägnät och miljö. Det finns även möjlighet för anslutning till Västkustbanan. Att öka exploateringsgraden i anslutning till järnvägsnätet bedöms vara lämpligt ur ett miljöperspektiv.

Ytor avsedda för dagvatten hanterar på ett fullgott sätt både översvämningsrisk samt rening av dagvatten innan vattnet når recipienten.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer med vägledning av förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar att planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap 11 – 18 §§ miljöbalken och i 4 kap 34§ plan- och bygglagen. Behovet av miljöhänsyn vid genomförande av detaljplanen belyses därför inte i en miljöbedömning enligt 6 kap miljöbalken.

LUFTKVALITET

Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft enligt 5 kap miljöbalken gäller för svaveldioxid, bly, kvävedioxid, kolmonoxid och partiklar (PM 10). Regelbundna mätningar av luftkvaliteten har genomförts i Landskrona sedan slutet av 1980-talet. I skiftet mellan 1980- och 1990-talet var de uppmätta halterna av kvävedioxid, svaveldioxid och sot höga, men har sedan dess sjunkit till låga nivåer under de rådande miljökvalitetsnormerna.

Sammantaget ligger alla föroreningsparametrar under miljökvalitetsnormerna och i de flesta fall även under den nedre utvärderingströskeln.

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

VATTENKVALITET

RECIPIENTER OCH MILJÖKVALITETSNORMER

Planområdet ligger inom huvudavrinningsområdet *Mellan Saxån och Råån* och avrinner naturligt till vattenförekomsten *Lundåkrabukten (ID: SE554810-125240).*

Vattenförekomsten uppnår inte god ekologisk status främst på grund av övergödning, vilket indikeras av höga halter näringsämnen och statusen för kvalitetsfaktorn bottenfauna. Närområdet är kraftigt påverkat av mänsklig verksamhet, vilket ökar läckaget av närsalter och miljögifter till vattnet.

Vattenförekomsten Lundåkrabukten. Planområdets ungefärliga placering inringat i svart. Kartunderlag från Vattenmyndigheten. (VISS, 2020)

Ämne	Nuläge	Efter exploatering (utan rening)	Efter exploatering (med rening)	Riktvärde enligt dag-vattenplan
Fosfor (P)	160	150	53	200
Kväve (N)	3700	1400	660	2000
Bly (Pb)	6.9	11	1.7	8
Koppar (Cu)	12	17	4.7	18
Zink (Zn)	20	62	10	75
Kadmium (Cd)	0.10	0.54	0.095	0.4
Krom (Cr)	2.3	6.2	1.1	10
Nickel (Ni)	1.5	5.8	1.5	15
Kvicksilver (Hg)	0.0059	0.028	0.015	0.03
Suspenderad substans (SS)	98000	57000	9700	40000
Oil	190	350	25	5000
PAH16	0.069	0.92	0.10	-
Benso(a)Pyren (BaP)	0.0068	0.025	0.0050	0.03
Antracen (ANT)	0.0064	0.014	0.0022	-
Naftalen (NAP)	0.09	0.12	0.02	-

Föroreningshalter (ug/l). Rödmarkerade rutor visar de ämnen som ökar jämfört med dagens situation.

De direkt kustmynnande punktutsläppen kommer från avloppsreningsverk och industrier. Den ekologiska statusen i sjön bedöms idag som måttlig, enligt miljökvalitetsnormen ska God ekologisk status uppnås till år 2027.

Lundåkrabukten uppnår inte god kemisk status på grund av förekomst av kvicksilver, polybromerade difenyletrar (PBDE), antracen och naftalen. Enligt miljökvalitetsnormen ska God kemisk status uppnås till år 2027, med undantag för följande ämnen:
• Bromerad difenyleter – mindre stränga krav
• Kvicksilver och kvicksilverföreningar – mindre stränga krav
• Antracen – tidsfrist 2027

Miljökvalitetsnormer för ytvatten- och grundvattenförekomster enligt 5 kap miljöbalken gäller.

PÅVERKAN PÅ MILJÖKVALITETSNORMER

Den utförda dagvattenutredningen behandlar också hur den föreslagna exploateringen kommer att påverka miljökvalitetsnormer för vatten. Detta beskrivs översiktligt nedan. För mer information se bifogad utredning. (Niras, 2020-04-22)

Landskrona stad och NSVA har tagit fram riktvärden som ska användas i arbetet med att praktiskt tillämpa miljökvalitetsnormerna avseende dagvattenutsläpp, och fungera som referens vid bedömningar om en halt av ett ämne är högt eller lågt.

För att arbeta mot förbättrade miljökvalitetsnormer för vattenförekomsten Lundåkrabukten föreslås dagvattenlösningar som även reducerar föroreningar i dagvattnet.

Utan renande åtgärder ökar samtliga halter (ug/l) efter exploatering jämfört med nuläget, förutom fosfor (P), kväve (N) och suspenderad substans som minskar. Detta antas bero på borttagandet av jordbruksmark, som vanligtvis är en stor utsläppskälla av fosfor och kväve.

Föreslagna reningsåtgärder medför en minskning av flera halter jämfört med dagsläget, bortsett från nickel (Ni), kvicksilver (Hg) och PAH16. Däremot överstiger ingen av dessa ämnen (efter rening) Landskronas riktvärden enligt dagvattenplanen.

RISKER OCH FÖRORENINGAR

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

Den utförda riskutredningen säkerställer att inga oacceptabla risker på individnivå eller samhällsnivå orsakas av planförslagets genomförande. (Ramböll, 2020-04-17)

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

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

TRAFIK

Gatubredden i östra delen av planområdet medger kapacitet för både trafiken till området samt för infartstrafik till den tillkommande stadsdelen norr om planområdet.

Konsekvenserna för trafken har utretts i planarbetet. (Ramböll, 2020-05-12). Den tillkommande belastningen på trafiksystemet som kan härledas till utbyggnaden av planområdet kan hanteras i nuvarande utformning av trafikapparaten. Däremot visar utredningen att den allmänna uppräkningen av trafiken fram till 2040 ställer krav på åtgärder vid trafikplats Landskrona södra.

TRYGGHET, TILLGÄNGLIGHET OCH SOCIALA KONSEKVENSER

I planförslaget föreslås separerade gator där gång- och cykelbanor är gena och väl belysta.

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

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 markprojektering och därmed vid kommande bygglovsprövning och bygganmälan. Planförslaget innebär att tillgängligheten enligt ovan kan uppfyllas.

Planförslaget föreslår markanvändning Z - verksamheter - vilket bidrar till att fler tätortsnära arbetsplatser skapas i kommunen. Detta i sin tur ökar möjligheten för kommunens invånare att finna arbete inom kommunen och nära bostaden.

Tillskapandet av arbetsplatser inom Landskrona stad är en viktig del i det beslut om Vägval för Landskrona stad (Kommunfullmäktige 2012-03-26) som staden arbetar efter. I detta styrdokument betonas vikten av att utveckla näringslivet och att minska arbetslösheten.

Genom att utveckla området utnyttjas det stationsnära läget och kopplingen till E6:an.

RIKSINTRESSE

Inga av följande riksintressen berörs av planförslaget; naturvård, strandskydd, vattenområde, Natura 2000 samt ämnen och mineraler.

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

Trafikutredningen säkerställer att riksintresset för väg, som innefattar E6 och Österleden och Söderleden, ej påverkas negativt av planförslaget.

Riksintresset för järnväg berörs av att ett eventuellt framtida stickspår anläggs vid västkustbanan. Om detta görs behöver vidare utredning genomföras för att garantera att utbyggnaden inte har negativa konsekvenser för riksintresset.

KULTURMILJÖ OCH STADSBILD

Planområdet bedöms inte påverka stadsbilden negativt utan istället, genom god gestaltning, skapa en tydlig entré till staden. Höga krav ställs på utformningen, se sid 16.

EKOLOGISKA KONSEKVENSER

EKOSYSTEMTJÄNSTER (EST), BIOLOGISK MÅNGFALD OCH HÅLLBARHET

Ekosystemtjänster är ett socialekologiskt begrepp som handlar om människan och naturen i samspel.

Visionen är att planförslaget ska vara ett bidrag till ett hållbart stadsbyggande i Landskrona både miljömässigt och arkitektoniskt. Byggherrar inom området uppmanas att tänka och handla miljömedvetet. Material och produkter som är hållbara, naturliga, ekologiska, kan återvinnas och/eller kommer från lokal tillverkning bör väljas. För en långsiktig hållbarhet uppmuntras förnyelsebar energi och att mängden avfall kan minskas.

Jordbruksmark omvandlas enligt planförslaget till verksamhetsmark vilket medför hårdgöring av mark. I detaljplanen föreslås grönytor (NATUR) för hantering av dagvatten och planteringar. Genom att arbeta med naturbaserade lösningar t.ex. öppna dagvattendammar, ökar områdets hållbarhet.

Naturmarken har potential att tillföra biologiska värden till platsen om de utformas rätt. För att nå planens intentioner om att stärka och främja ekosystemtjänster är det därför viktigt att tillräckliga resurser läggs på grönytorna i projektering och anläggningsfasen.

Dagens monotona jordbrukslandskap bidrar inte till att bevara eller öka den biologiska mångfalden. Genom enkla medel, t.ex. genom att så in ängsblommor kan mångfalden främjas.

Förutsättningar för att använda kollektivtrafik är bra då området ligger nära stationen.

Detaljplanen innehåller även ett spårområde som möjliggör ett stickspår till verksamhetsområdet och DSV vilket kan bidra till minskade lastbilstransporter.

EKONOMISKA KONSEKVENSER

ALLMÄN PLATSMARK

Allmän platsmark ska byggas ut i enlighet med planen och finansieras via planekonomin med intäkterna från markförsäljningen

För att kunna ta hand om och infiltrera dagvattnet krävs ytor med naturmiljö och dessa behöver driftas.

KVARTERSMARK

Avstyckning, fastighetsbildning samt kostnader för byggnation och drift.

PLANENS GENOMFÖRANDE

En genomförandebeskrivning har till uppgift att redovisa de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen.

Genomförandebeskrivningen har ingen rättsverkan. Detaljplanens bindande föreskrifter framgår av plankartan och planbestämmelserna. Genomförandebeskrivningen förtydligar detaljplanens syfte ur genomförandesynpunkt.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

PLANFÖRFARANDE

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

GENOMFÖRANDETID

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

ORGANISATORISKA FRÅGOR

TIDPLAN

Detaljplanen förväntas kunna antas av Stadsbyggnadsnämnden andra kvartalet 2020.

HUVUDMANNASKAP

Detaljplanen innehåller både allmän platsmark (gator och naturområde) och kvartersmark (verksamhet och teknisk anläggning).

För allmän plats ansvarar Landskrona stad.

Huvudman för spårområdet är Trafikverket. Huvudman för järnvägsområdet för stickspåret blir Trafikverket eller DSV.

AVTAL

Köpeavtal kommer att tecknas mellan MEX-avdelningen LA stad och blivande fastighetsägare till kvartersmark, varigenom utbyggnaden inom kvartersmark regleras.

För att hantera effekterna av planförslaget samt säkerställa Riksintresset och det funktionellt prioriterade vägnätet för väg E6 och väg 17 ska en teknisk utredning genomföras. Trafikverket ska hålla i utredningen men utredningen ska bekostas av kommunen. Trafikverket kommer ta fram avtal för att säkerställa att utredningen kommer till stånd och ambition är att den påbörjas under hösten 2020.

Vid behov av åtgärder, föranledda av aktuell exploatering, på det statliga vägnätet och dess anslutningar ska ett finansierings- och genomförandeavtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket, åtgärderna ska bekostas av kommunen och/eller exploatören.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

FASTIGHETSBILDNING

Planområdet omfattar del av Örja 1:9, 30:11 och 34:5. Aktuellt område är inte tidigare planlagt.

I planförslaget är ca 9,6 hektar av planområdet utlagt som kvartersmark för verksamhet, ca 4,3 hektar är planlagt som kvartersmark för järnvägsändamål och ca 0,5 hektar för tekniska anläggningar. Övrig mark planläggs som allmän plats, gata och natur.

För att genomföra planen krävs fastighetsbildning där kvartersmark avskiljs från Örja 1:9. Ansökan om fastighetsbildning görs till Lantmäterimyndigheten i Landskrona.

SERVITUT OCH LEDNINGSRÄTT

Inom planområdet belastas Örja 1:9, 30:11 och 34:5 av ledningsrätt för tele, akt 1282-60.1. Del av rättigheten ligger inom kvartersmark och är inte säkrad i planen. Om ledningen flyttas ska ledningsrätten omprövas. En dialog ska då hållas med ledningsägaren.

Inom Örja 1:9 ligger tre servitut för väg för underhåll av järnvägen till förmån för Örja 30:11 (1282-747.6-8). Servituten ligger inom mark som planlagts för allmän plats natur respektive för järnvägsändamål.

Servituten kan ändras genom fastighetsreglering om utövningsområdet ska flyttas.

Ett servitut för avlopp, 1282-781.1, ligger inom mark som planlagts för allmän plats natur. Servitutet bedöms inte påverkas av planläggningen.

Servitut för tätskärm, 1282-781.2, ligger inom Örja 1:9 och 30:11 inom område som planlagts för järnvägsområde och natur. Servitutet bedöms inte påverkas av planläggningen.

Servitut för trädsäkring utmed järnvägen gäller inom område som planlagts för järnvägsområde, 1282K-08/32.1. Utrymmet kan därför behöva ses över om järnvägen byggs ut.

Inom berörda fastigheter finns också avtalsservitut och nyttjanderätt för kraftledning, lokalisering är okänd och behöver undersökas. Likaså finns nyttjanderätt för tele.

FASTIGHETSKONSEKVENSER

I kartan nedan redovisas detaljplanens konsekvenser som i dagsläget kan bedömas för planområdet vad avser markens indelning i fastigheter och fastighetsrättsliga aspekter.

Beskrivningen är gjord i enlighet med förslag till detaljplan och innebär inget ställningstagande från Lantmäterimyndighetens sida.

Angivna arealer är preliminära och fastställs först vid lagakraftvunnen lantmäteriförrättning.

Den nya detaljplanen får följande konsekvenser:

ÖRJA 34:5

a Området planläggs för kvartersmark järnvägsändamål. Området ligger som ett skyddsavstånd mot järnvägen och kan ligga kvar inom den kommunägda fastigheten. Ca 2200 m².

ÖRJA 30:11

b Ca 17400 m² planläggs för järnvägsändamål. Området används för ändamålet idag och ingen fastighetsbildning krävs.

c Området planläggs för järnvägsändamål, ca 1100 m². Området kan tillsammans med område f och g utgöra en ny fastighet för järnvägsändamål (stickspår till verksamhet).

Fastighetskonsekvenskarta. Konsekvensen för respektive område (a - q) redvisas på sida 45.

d,e Områdena planläggs för tekniska anläggningar, ca 5400 m². Områdena används för ändamålet idag och ingen fastighetsbildning krävs.

ÖRJA 1:9

f,g Området planläggs för järnvägsändamål, ca 22700 m². Området kan styckas av och bilda en egen fastighet tillsammans med område c (stickspår till verksamhet).

h Ca 11200 m² planläggs för allmän plats gata. Då fastigheten är kommunägd kan den allmänna platsen ligga kvar.

i,j,k Ca 28300 m² planläggs för allmän plats natur. Då fastigheten är kommunägd kan den allmänna platsen ligga kvar.

l Ca 95900 m² planläggs som kvartersmark för verksamhet. Området kan styckas av till en eller flera fastigheter.

m,n Områdena planläggs för tekniska anläggningar, ca 200 m². Områdena kan bilda egna fastigheter alternativt upplåtas med servitut eller ledningsrätt, beroende på användning.

Ledningsrätt för tele, akt 1282-60.1 kan behöva omprövas om ledningen flyttas. Servitut för väg, 1282-747.6-8 kan behöva ändras om utövningsområdet flyttas. Servitut för trädsäkring, 1282K-08/32.1, kan behöva ändras om järnvägen byggs ut.

För ovan nämnda kvartersmark gäller allmänt att områdena även kan styckas upp i mindre fastigheter beroende på ägandeform. I det fall områdena delas upp i flera mindre fastigheter bör gemensamhetsanläggningar bildas för att säkerställa skötsel och drift av gemensamma ytor såsom tillfart och parkering.

För ovan nämnda kvartersmark gäller allmänt att områdena även kan styckas upp i mindre fastigheter beroende på ägandeform. I det fall områdena delas upp i flera mindre fastigheter bör gemensamhetsanläggningar bildas för att säkerställa skötsel och drift av gemensamma ytor såsom tillfart och parkering.

EKONOMISKA FRÅGOR

ANSVARSFÖRDELNING

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

Staden ansvarar också för kostnader för åtgärder på det statliga vägnätet och därtill nödvändiga utredningar, som uppstår som konsekvens av exploateringen.

Exploatören ansvarar för kostnader inom kvartersmark. Dessa är t.ex. byggnation, anläggningsavgifter, bygglovsavgift, flytt av eventuella befintliga ledningar mm.

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

PLANEKONOMI

Framtagandet av detaljplanen bekostas av MEX-avdelningen i Landskrona stad.

MEDVERKANDE

Planhandlingarna har upprättats av Fredrik Karlsson, planarkitekt. Övriga som varit delaktiga i planarbetet är Lisa Lindekranz, planchef, Birthe Bunke, trafikingenjör, Niclas Kristiansson, VA-ingenjör.

Lantmäterimyndigheten i Landskrona har varit rådgivande vid framtagandet av kapitlet Fastighetsrättsliga frågor, genom förrättningslantmätare Erika Eek. Fastighetskonsekvensbeskrivning har tagits fram av lantmäterimyndigheten.

Grundkartan har upprättats av MBK och GIS-avdelningen.

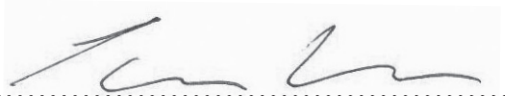
Genomförandebeskrivningen har tagits fram i samråd med mark- och exploateringsavdelningen.

NSVA har varit rådgivande vid framtagning av VA- och dagvattenutredning.

LEAB har varit rådgivande vid frågor rörande el och fjärrvärme.

Planavdelningen

Landskrona den 29 maj 2020



Fredrik Karlsson
Planarkitekt

Lisa Lindekranz
Planchef

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

Upprättad av
Planavdelningen
2020-05-29

LANDSKRONA STAD