

Detaljplan för del av fastigheten Örja 1:9 (Norra) och Örja 1:24 m fl, Landskrona stad

Planbeskrivning

Antagen KF 2022-09-26 § 116

Laga kraft 2023-04-12



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.

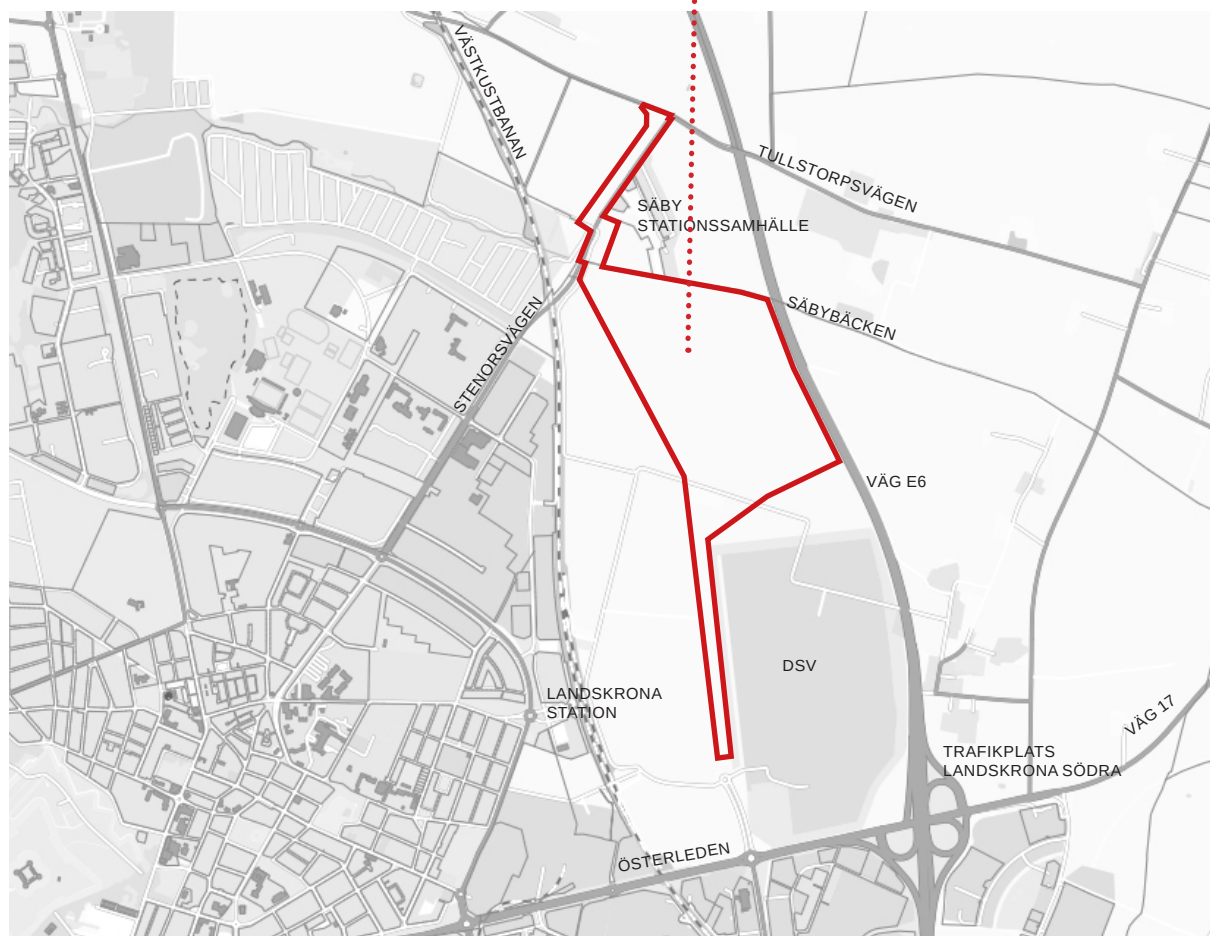
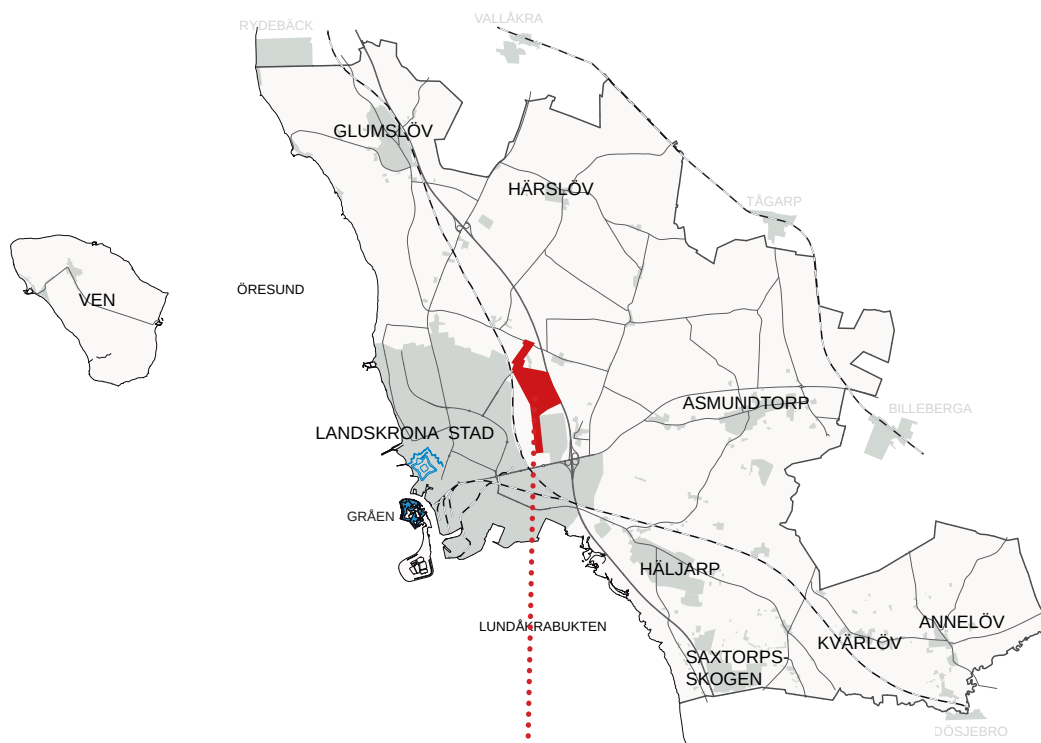
För att få en komplett bild av vad plankartan möjliggör behöver den läsas tillsammans med planbeskrivningen. Den redovisar bland annat syfte, förutsättningar, eventuella konsekvenser samt hur planen ska genomföras.



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

5	INLEDNING	42	HISTORIA OCH ARKEOLOGI
5	DETALJPLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG	43	MARKFÖRHÅLLANDEN
5	PLANHANDLINGAR	46	TEKNISK FÖRSÖRJNING
6	PLANFÖRFARANDE OCH PLANPROCESS	46	BASFÖRSÖRJNING OCH KOMMUNIKATION
6	FÖRÄNDRINGAR EFTER SAMRÅDET	46	VATTEN OCH SPILLVATTEN
6	FÖRÄNDRINGAR EFTER GRANSKNINGEN	47	DAGVATTENHANTERING
7	PLANDATA	52	SKYFALLSHANTERING
8	BAKGRUND	53	AVFALL
10	MILJÖBEDÖMNING	54	KONSEKVENSER
10	SAMLAD BEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN	54	MILJÖBEDÖMNING
14	STUDERADE ALTERNATIV	54	ÖVERENSSTÄMMELSE MED TIDIGARE STÄLLNINGS- TAGANDEN
23	TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	55	MILJÖKVALITETSNORMER
23	ÖVERSIKTSPLAN	56	HÄLSA OCH SÄKERHET
23	EUROPASPÅRET	65	EKOLOGISKA KONSEKVESER
24	DETALJPLANER	68	SOCIALA KONSEKVENSER
24	PARALLELLT ARBETE	69	EKONOMISKA KONSEKVENSER
24	REGIONPLAN FÖR SKÅNE	70	PLANENS GENOMFÖRANDE
25	RIKSINTRESSEN	70	ORGANISATORISKA FRÅGOR
26	STRANDSKYDD, FÖRORDNANDEN ETC	70	FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR
27	FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR	74	EKONOMISKA FRÅGOR
27	PLANFÖRSLAG	74	TEKNISKA FRÅGOR
27	PLANBESTÄMMELSER	75	MEDVERKANDE
30	BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN		
30	BEBYGGELSE		
31	NATUR OCH GRÖNSTRUKTUR		
34	STADSBILD OCH LANDSKAPSBILD		
34	SERVICE		
35	TRAFIK		

Detaljplanen har fått ett nytt namn efter
granskningsskedet. Det beror på att en
ny fastighet, Örja 1:24, har bildats genom
avstyckning från Örja 1:9.



Planområdets avgränsning och placering.

INLEDNING

DETALJPLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanens syfte är att pröva lämpligheten att bygga ut och utveckla verksamhetsområdet öster om Landskrona station i direkt anslutning till E6. Detaljplanen ska möjliggöra för industri och större verksamheter som inte rymts inom befintliga verksamhetsområden i staden. Hög arkitektonisk kvalitet ska eftersträvas på de byggnader som uppförs inom planområdet.

Detaljplanens syfte är också att utreda möjligheten för en ny vägkoppling mellan Österleden/Norregårdsleden och Tullstorpsvägen.

Vidare syftar detaljplanen till att skapa förutsättningar för naturmark längs Säbybäcken som kan rymma så väl dagvatten- och skyfallshantering som ny vegetation och biologiska kvaliteter.

Planförslaget innefattar:

- Kvartersmark för industri och verksamheter (JZ)
- Allmän platsmark GATA för ny vägkoppling mellan Österleden/Norregårdsleden och Tullstorpsvägen inklusive utrymme för cirkulationsplatser och gång- och cykelväg.
- Allmän plats GATA för den befintliga vägen Stenorsvägen.
- Allmän plats NATUR med utrymme för fördröjning av dagvatten samt skyfallshantering, vegetation och skyddsvallar.

PLANHANDLINGAR

Planhandlingarna består under granskningsstiden av följande:

- Planbeskrivning (denna handling), 2022-08-23
- Plankarta med planbestämmelser, skala 1:2 000 i A0, 2022-08-23
- Samrådsredogörelse, 2022-03-09
- Granskningsutlåtande, 2022-08-23
- Miljökonsekvensbeskrivning, WSP, 2022-08-23
- Särskild sammanställning för miljöbedömning, WSP, 2022-08-23
- Åtgärdsvalsstudie - Påverkan på trafikflöden och statlig infrastruktur från kommunal utveckling av östra Landskrona (Trafikverket, TRV 2018/12577, 2022-03-04)
- VA- och Dagvattenutredning (Niras, 2022-07-07)
- Trafikbullerutredning (Akustikforum, 2022-03-08)
- Känslighetsanalys Trafikbullerutredning (Akustikforum, 2022-08-16)
- PM Anslutning till Stenorsvägen från Örja 1:9 (Kreera Samhällsbyggnad, 2022-02-17)
- Markteknisk undersökningsrapport (ÅF, 2020-02-29)
- Teknisk PM Geoteknik (ÅF, 2020-02-29)
- Miljöteknisk markundersökning (WSP, 2021-05-12)
- Flyghinderanalys (Luftfartsverket, 2022-02-01)
- Arkeologisk utredning steg 1, Örja 1:9 (Arkeologerna Statens historiska museer, Rapport 2020:97)
- Fastighetsförteckning (ej bilagd)
- Grundkarta (ej bilagd)

PLANFÖRFARANDE OCH PLANPROCESS

Detaljplanen upprättas med utökat planförfarande enligt plan- och bygglagen (PBL SFS 2010:900) i dess lydelse efter 1 januari 2015.

Stadsbyggnadsnämnden fattade beslut om planuppdrag 2019-02-12, SBN §24 efter en förfrågan om planuppdrag från Mark- och exploateringsavdelningen.

Samråd genomfördes 2020-12-07 till och med 2021-01-20. Granskning genomfördes 2022-03-18 -- 2022-05-10.

Beslut om antagande av detaljplanen fattas av Kommunfullmäktige.

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

FÖRÄNDRINGAR I PLANFÖRSLAGET EFTER SAMRÅDET

En del ändringar har gjorts i planförslaget efter samrådsskedet. Detta beror till stor del på att det nu finns en intressent som är tänkt att etablera sig inom planområdet. I stora drag innebär förändringarna att:

- Föreslagen gata placeras väster om planområdet istället för centralt i området. Den nya gatan föreslås dessutom placeras norr om Säby stationssamhälle för att minska konsekvenser i form av ökad trafik och trafikbuller på den befintliga vägen, Stenorsvägen. Gatans sträckning i söder har också ändrats för att den befintliga vallen väster om DSV ska kunna vara kvar.

- Tillåten höjd på bebyggelsen inom planområdet föreslås sänkas inom den norra delen av området men höjas inom den södra delen av området. planområdet.

Utredningarna har uppdaterats utifrån förändringarna i planförslaget och en åtgärdsvalsstudie för påverkan på det statliga vägnätet har tagits fram tillsammans med Trafikverket.

FÖRÄNDRINGAR I PLANFÖRSLAGET EFTER GRANSKNINGEN

Efter granskningen har några mindre justeringar gjorts i planhandlingarna:

Egenskapsbestämmelse som anger att "anläggning för jordbruksmaskiner till angränsande jordbruksmark får anläggas" har lagts till inom Natur öster om den föreslagna gatan.

Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med ett utökat resonemang kring konsekvenser för jordbruksmarken samt en sammanfattande bedömning av planförslagets totala miljöpåverkan.

En känslighetsanalys har utförts för att stresstesta bullersituationen vid högre trafikalsiffror än prognosticerat. Denna visar bullersituationen om trafikalsiffrorna höjs till 4000 fordon på den föreslagna vägen söder om Stenorsvägen, vilket resulterar i cirka 9000 fordon på den nya föreslagna Stenorsvägen norrut.

VA- och dagvattenutredningen har förtydligats utifrån NSVAs synpunkter och angående kontrollerad avrinning till Säbydiken. Dessutom har kapacitetsutredningen för Säbydiken uppdaterats efter inmätning av

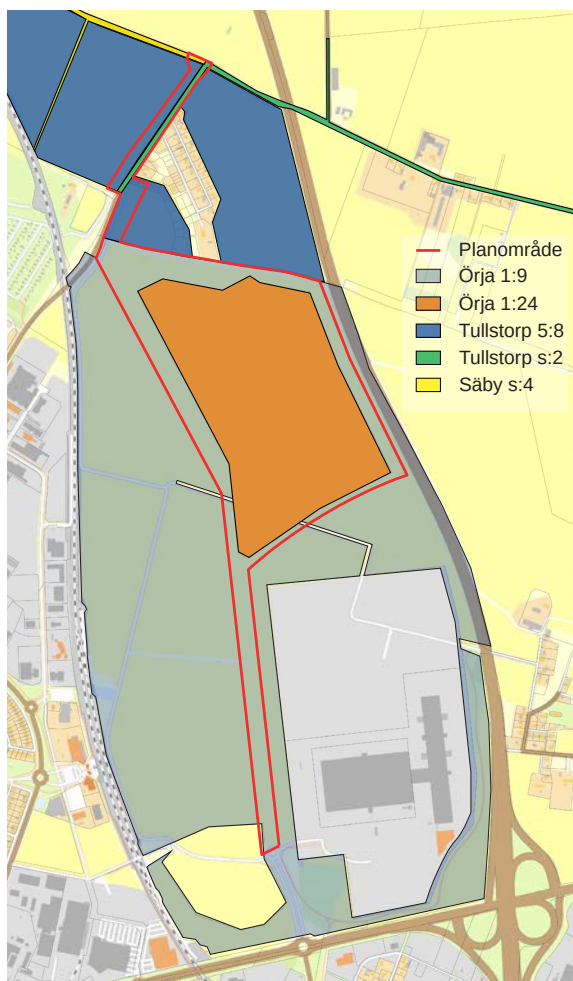


Planprocessen för utökat planförfarande. Planförslaget befinner sig nu i antagandeskedet.

dikets befintliga sektion samt befintliga hinder i diket.

Planbeskrivningen har kompletterats med beskrivande text kopplat till ovanstående ändringar i utredningar och plankarta samt redaktionella ändringar.

En lantmäteriförrättning har genomförts som medfört att en ny fastighet, Örja 1:24, har styckats av från Örja 1:9. Detaljplanen har därför bytt namn till *Detaljplan för del av fastigheten Örja 1:9 (norra) och Örja 1:24 m fl*. Planhandlingarna har uppdaterats med den nya fastighetsinformationen.



Planområde och ingående fastigheter.

PLANDATA

LÄGESBESTÄMNING OCH AREAL

Planområdet ligger i den östra delen av Landskrona tätort, mellan E6 och järnvägen. Området avgränsas i öster av motorvägen E6, i söder och väster av den planerade dragningen av Europaspåret och i norr av Säbydiket samt befintlig och föreslagen sträckning vägen Stenorsvägen. Planområdets areal är cirka 67,5 hektar.

Planområdets läge framgår av översiktskartan på sidan 2.

Planområdet omfattar fastigheten Örja 1:24 och del av fastigheterna Örja 1:9 och Tullstorp 5:8 samt delar samfälligheterna Tullstorp s:2 och Säby s:4.

MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Örja 1:9 ägs av Landskrona stad, och arrenderas till privatperson för drift av jordbruk.

Örja 1:24 har styckats av från Örja 1:9 och ägs av Pågen.

Tullstorp 5:8 ägs av privatperson och består av jordbruksmark.

Tullstorp s:2 är en samfällighet med vägändamål som delägs av ett flertal fastigheter. Samfälligheten består av den del av Stenorsvägen som passerar Säby stationssamhälle samt en del av Tullstorpsvägen.

Säby s:4 är en samfällighet med vägändamål som delägs av ett flertal fastigheter. Samfälligheten består av en del av Tullstorpsvägen samt angränsande vägar.

BAKGRUND

Landskrona stad har idag och sedan en längre tid haft en obalans vad gäller arbetslöshet, bidragsberoende, skattekraft och bostadsbestånd. Staden brottas dessutom med en kraftig segregation inom dess gränser.

Kommunstyrelsen i Landskrona beslutade under år 2010 att försöka vända den negativa trenden genom att ta fram ett handlingsprogram. Syftet med handlingsprogrammet var att skapa en mer balanserad kommun.

Med utgångspunkt från ovanstående togs styrdokumentet "Landskrona vägval" fram. Dokumentet antogs i kommunfullmäktige i mars år 2012 och anger ett antal åtgärder för att förbättra stadens struktur och utveckling. Den övergripande målsättningen är att nya attraktiva bostäder ska byggas som kan skapa en positiv inflyttning, och som lägger grunden för en infrastruktur som attraherar ett modernt näringsliv. Kommunens närhet till Öresund ska också tas tillvara på ett sådant sätt att synergieffekter uppkommer avseende näringsliv, kommersiell service och befolkningssammansättning.

Kommunstyrelsen har följt upp arbetet med ett nytt styrdokument "Landskronas vägval 2020", för att säkerställa att den goda trenden bibehålls, men också att den förstärks. Det nya styrdokumentet antogs av kommunfullmäktige i november 2020.

Landskrona genomgår sedan en tid en stor positiv förändring. Från en kommun i utförsbacke, enligt beskrivningen ovan, med en djupgående problematik och stagnation, till en dynamisk stad med kraft och förmåga att driva utvecklingen i positiv riktning.

Nya bostäder och bostadsområden har kommit till, 1 195 nya bostäder har byggts sedan 2010, vilket har gett påtagliga,

positiva effekter. I takt med denna nyproduktion har även ett omfattande renoveringsarbete genomförts i det befintliga fastighetsbeståndet.

Verksamhetsetableringar har skett och sker fortlöpande. Industriområdet Kronan, utmed E6:an, är i princip nu fullt etablerat med nya företag. Ett nytt handelsområde, vid Weibullsholm, har också bidragit till den positiva utvecklingen.

I staden råder det emellertid fortfarande brist på arbetstillfällen och det är därför viktigt för staden att fortsatt stödja utvecklingen av näringslivet. Arbetslösheten i Landskrona uppgick 2021 till 11,9 %, att jämföra med riksgenomsnittet samma år om 8,8 %.

Arbetsplatser behöver tillskapas i närhet till bostäder och i väl fungerande lägen i övrigt vad gäller närheten till kommunikationer, teknisk infrastruktur etc. Genom en utveckling av verksamhetsområden i staden kommer fler arbetstillfällen skapas. Detta är nödvändigt för stadens fortlevnad samt för dess fortsatt positiva utveckling, och är också i linje med antagna politiska styrdokument.

Det finns fortsatt ett stort intresse från näringslivet av att etablera sig i Landskrona, men tillgänglig mark saknas. Staden behöver därför tillgängliggöra mer mark för verksamhetsetableringar. Ett planarbete som skapar förutsättningar för verksamhetsetableringar i kombination med effektiva relationer med marknadens aktörer, är grundläggande förutsättningar för en fortsatt positiv utveckling.

Beaktat vad historiken har visat samt näringslivets krav i nuläget och framåt, har staden sedan en tid identifierat ett behov av stora sammanhängande byggrätter i ett strategiskt läge invid E6 och järnvägen. Planlagd mark för ytkrävande verksamhetsetableringar saknas emellertid i dagsläget. För att staden ska kunna

möta näringslivets krav behöver staden säkerställa mer mark för det ändamålet. Detta är av största vikt för att staden ska kunna arbeta vidare på det goda resultat som hittills uppnåtts.

Efter en genomförd lokaliseringsutredning, har staden valt att gå vidare med en detaljplan på den nu valda platsen. Det ska härvid noteras att den valda platsen även har pekats ut i en fördjupad översiktsplan från 2014 som ett verksamhetsområde på längre sikt (efter 2020).

Sedan detaljplaneförslaget var på samråd har det framkommit en tilltänkt aktör inom planområdet i form av Pågen AB, en stark och stabil aktör inom livsmedelssektorn. Pågen AB har ett behov av en mycket stor byggrätt i just en sådan typ av strategiskt riktigt läge som nämns ovan. Pågen AB ämnar inom planområdet bygga ett helt nytt bageri, då de har svårt att expandera vid sina nuvarande tillverkningscentra i Malmö och Göteborg. En etablering av Pågen AB i Landskrona skulle medföra flera hundra nya arbetstillfällen i staden.

Planläggningen sker således med den absoluta målsättningen att Pågen AB, som också har tecknat köpekontrakt för mark inom planområdet, ska etablera

sig på platsen. Även om detta av någon anledning inte skulle förverkligas, finns andra intressenter för verksamhetsmark i ett läge likt det nu aktuella med goda kommunikationer och med goda tekniska förutsättningar i övrigt.

Staden behöver inte endast attraktiva bostäder för att fortsatt utvecklas, utan även mark för företagsetableringar. Bostäder och arbetsplatser är båda viktiga delar för att den positiva trend som staden nu genomgår inte endast ska bibehållas utan även förstärkas.

De företagsetableringar som möjliggörs genom den nu aktuella detaljplanen utgör ett väsentligt samhällsintresse eftersom det skapar flera hundra nya arbetstillfällen i ett bra läge, dvs. på rimligt avstånd från bostäder och med goda allmänna kommunikationer och goda tekniska förutsättningar i övrigt. Att etablering sker i anslutning till redan befintliga verksamheter förstärker den bilden.

Den nu aktuella detaljplanen möjliggör att stadens goda trend, för vilken lades grunden genom Vägval 2010 och som ska fortsätta med Vägval 2020, inte bara kan bibehållas utan också förstärkas.

MILJÖBEDÖMNING

Eftersom syftet med detaljplanen är industri/verksamheter, medför detaljplanen indirekt en betydande miljöpåverkan som påkallar kravet på miljökonsekvensbedömning enligt § 2 i Miljöbedömningsförordningen (2017:966).

Enligt PBL 4 kap 34 § skall en miljökonsekvensbeskrivning upprättas om detaljplanen medger en användning av mark, byggnader eller andra anläggningar som innebär en betydande påverkan på miljö, hälsa eller hushållningen med naturresurser. Om en miljökonsekvensbeskrivning skall upprättas, skall kraven i 6 kap 12 och 13 §§ miljöbalken tillgodoses.

Det yttersta syftet med en miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas, dvs inte enbart att beskriva konsekvenserna av planens genomförande.

Miljökonsekvensbeskrivningen till detaljplanen har arbetats fram av WSP Sverige AB.

Miljökonsekvensbeskrivningen har avgränsats till följande aspekter:

- Miljökvalitetsnormer för vatten
- Påverkan på jordbruksmark
- Påverkan på riksintresse för kommunikation enligt 3 kap miljöbalken
- Påverkan på riksintresse för högexploaterad kust enligt 4 kap miljöbalken
- Klimat kopplat till översvämning
- Påverkan på landskapsbild

Tidshorisonten i miljökonsekvensbeskrivningen är satt till år 2040.

I MKB:n föreslås även skadeförebyggande åtgärder som arbetats in i planförslaget.

ALTERNATIV LOKALISERING

Innan planprocessen påbörjades, upprättades en lokaliseringsutredning, där olika lokaliseringsalternativ för detaljplanen studerades. Den största utgångspunkten var att identifiera en sammanhängande yta för stora ytkrävande verksamheter i ett strategiskt läge med goda kommunikationer, eftersom det är detta som efterfrågas av näringslivet.

Lokaliseringsutredningen gav resultatet att det inte fanns någon annan plats inom kommunen med undantag av aktuell lokalisering, där detaljplanen kan genomföras på ett tillfredställande sätt. Vald lokalisering uppfyller i princip alla uppställda kriterier. Dessutom är området utpekat i den fördjupade översiktsplanen för Landskrona. Inga andra av lokaliseringsalternativen har ansetts vara mer lämpliga för ändamålet, samt för att uppfylla syftet med detaljplanen.

Valt alternativ bedöms också vara både teknisk och funktionellt rimlig, samt ekonomisk rimligt, bland annat utifrån dess strategiska läge, där goda möjligheter finns att befintlig infrastruktur kan nyttjas.

Se vidare i avsnittet *Studerade alternativ*.

SAMLAD BEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN/ SAMMANFATTNING AV MKB

DETALJPLANENS MILJÖKONSEKVENSER

Fyra av de bedömda aspekterna är alternativskiljande mellan detaljplaneförslaget och nollalternativet. Dessa utgörs av landskapsbild, riksintresseområden för kommunikationer, påverkan på jordbruksmark samt vatten och vattenkvalité.

PÅVERKAN PÅ LANDSKAPSBILD

Det aktuella området är idag starkt präglad av stora verksamhetsområden, stora byggnader samt av större infrastruktur såsom E6 och Västkustbanan. Områdets nuvarande påverkan av dessa landskapselement och moderna etablerade strukturer, medför att planområdets känslighet för förändring bedöms som liten.

Planförslaget medför stora förändringar av områdets landskapsbild, då en stor del av den öppna och flacka jordbruksmarken omvandlas till ett verksamhetsområde innehållande en ny industriell struktur, och nya stora byggnader, som delvis sticker upp i landskapet. De öppna vyerna och de långa siktlinjerna som är karakteristiska för landskapskaraktären *"Åkerlandskap, flackt - svagt kuperat"* försvinner till vissa delar.

Exploateringen bedöms bli påtaglig i omgivningen, och de nya byggnaderna kommer framför allt att exponeras mot DSV, E6 och järnvägsstationen. Förändringen bedöms bli extra stor för Säby stationssamhälle, vars omgivning förändras genom att de nya byggnaderna exponeras mot bebyggelsen. Trots att ett brett naturstråk med skyddsvall, träd och buskar är säkerställt i detaljplanen, bedöms ändå byggnaderna bli påtagliga för bebyggelsen. I syfte av att minska exponeringen av de nya byggnaderna

Aspekt	Planförslaget	Nollalternativet
Landskapsbild	Måttliga negativa konsekvenser	Obetydliga/Inga konsekvenser
Riksintresseområden för kommunikationer enligt 3 kap miljöbalken	Måttliga negativa konsekvenser	Obetydliga/Inga konsekvenser
Riksintresseområden för högexploaterad kust enligt 4 kap miljöbalken	Obetydliga/Inga konsekvenser	Obetydliga/Inga konsekvenser
Påverkan på jordbruksmark	Måttliga negativa konsekvenser	Obetydliga/Inga konsekvenser
Vatten och vattenkvalité	Obetydliga/Inga konsekvenser	Små negativa konsekvenser
Klimat	Obetydliga/Inga konsekvenser	Obetydliga/Inga konsekvenser

Sammanfattning av bedömda konsekvenser, samt jämförelse mellan detaljplaneförslaget och nollalternativet.

mot den befintliga bebyggelsen har den lägre totalhöjden lagts i de norra delarna av planområdet.

Trots att områdets känslighet för exploatering bedöms som låg, och att området redan idag är starkt påverkat av omkringliggande verksamheter och infrastruktur, bedöms ändå detaljplanen, med utgångspunkt från planområdets stora storlek och stora förändring medföra måttliga negativa konsekvenser för landskapsbilden.

För nollalternativet bedöms de negativa konsekvenserna som obetydliga eller inga, då ingen exploatering genomförs.

PÅVERKAN PÅ RIKSINTRESSE FÖR KOMMUNIKATIONER

Planförslaget bidrar till att det uppstår kapacitetsproblem, både i trafikplatsen med E6, samt i omgivande vägnät. De negativa konsekvenserna bedöms som måttliga. För att inte riksintresset för kommunikationer (E6) samt omgivande vägnät ska påverkas negativt, bör åtgärder genomföras. I *Åtgärdsvalsstudie – Påverkan på trafikflöden och statlig infrastruktur från kommunal utveckling av östra Landskrona, TRV 2018/12577*, föreslås åtgärder i trafikplats Landskrona Södra, längs med väg 17 och i cirkulationsplatsen med Söderleden/Österleden. Om samtliga åtgärder genomförs bedöms inga negativa konsekvenser uppstå på riksintresset och konsekvenserna av planförslaget kan anses som obetydliga. Ett finansierings- och genomförandeavtal avses tecknas mellan kommunen och Trafikverket som säkerställer åtgärderna.

Då planområdet i nollalternativet, antas förbli oexploaterat, innebär det att ingen trafik alstras från området, utan det är endast den allmänna trafikökningen som är tillkommande. Nollalternativet bedöms inte påverka omgivande vägnät, och inga negativa konsekvenser bedöms uppstå. I bedömningen ingår inte den påverkan som

uppstår av den generella trafikökningen eller andra verksamheter.

PÅVERKAN PÅ RIKSINTRESSE FÖR HÖGEXPLOATERAD KUST

I stort sett hela Landskrona stad omfattas av riksintresset för kustzon enligt 4 kap MB. Riksintresset för kustzon syftar övergripande till att säkra allmänhetens tillgänglighet och tillgång till strandområden, och värnar människors möjlighet att uppleva natur, kultur och friluftsvärden kopplade till kusten. Det aktuella planområdet ligger på ett avstånd av cirka tre kilometer från kusten och har idag ingen kontakt med kustzonen. Idag nyttjas inte planområdet för rekreation och friluftsliv, då området till stora delar brukas, och är stört av buller från omgivande infrastruktur. Detaljplanen bedöms inte medföra några konsekvenser på riksintresseområdet.

Nollalternativet medför att ingen exploatering enligt detaljplaneförslaget genomförs, vilket medför att dagens förutsättningar består. Inga negativa konsekvenser bedöms uppstå.

PÅVERKAN PÅ JORDBRUKSMARK

Enligt 3 kap. 4 § miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Genom den analys som har genomförts i föreliggande MKB bedöms planförslaget utgöra ett *Väsentligt samhällsintresse*. Motiven är följande:

- Landskrona har ett stort behov av att lokalisera bostäder och arbetsplatser nära varandra. Detta beror på att det råder brist på arbetstillfällen och arbetslösheten är hög, speciellt

inom Landskrona stad. Genom att stödja utvecklingen av näringslivet skapas arbetstillfällen för alla. Arbetsplatserna behöver tillskapas i närheten av bostäder, samt i väl fungerande lägen med goda möjligheter till kommunikationer och kollektivtrafik, så att de kommer alla till gagn, även de individer som inte har körkort eller tillgång till bil. Det strategiska läget i direkt anslutning till E6 och Västkustbanan skapar goda kommunikationer, både för transporter samt för personer som arbetar inom området.

- Planområdet ligger också i nära anslutning till järnvägsstationen, som också bidrar till god tillgänglighet för alla. Då befintligt VA-system har kapacitet, kan även detta nyttjas vid en exploatering. Planförslaget bedöms kunna skapa väl fungerande och lämpliga försörjningssystem.
- Lokaliseringsutredningen visar också att behovet inte kan tillgodoses på ett tillfredställande sett på någon annan plats. Planförslaget är således förenlig med miljöbalkens hushållningsprinciper.
- Länsstyrelsen i Skåne har upprättat en publikation, *Markhushållning i planeringen Jordbruksmarken i Skåne* (2015:27). Då det aktuella planområdet ligger i direkt anslutning till Landskrona station, och Landskrona stad, samt har ett strategiskt läge intill E6, bedöms detaljplaneförslaget följa intentionerna i publikationen.

Negativa konsekvenser bedöms uppstå för värdet av åkermarken när jordbruksmarken tas i anspråk för den planerade verksamheten. Idag omges planområdet av jordbruksmark med hög klassning (klass 9-10). Enligt Jordbruksverket (*Åkerarealens användning efter Kommun, Gröda och År. SiteTitle (sjv.se)*) så uppgick år 2021 den totala åkerarealen i Landskrona kommun till cirka 9 227 hektar. Idag omges planområdet av åkermark, och stora jordbruksområden finns i omgivningen,

vilket medför att den negativa påverkan av detaljplanen främst består av arealbortfall. Då planområdet uppgår till 65,7 hektar, är det cirka 0,7 % av kommunens totala areal av jordbruksmark som tas i anspråk för den planerade markanvändningen.

Sammantaget bedöms de negativa konsekvenserna som måttliga. Ianspråktagandet av jordbruksmarken bedöms vara förenligt med hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kap miljöbalken då marken tas i anspråk för en markanvändning som bedöms utgöra ett väsentligt samhällsintresse då ett stort antal arbetstillfällen skapas inom kommunen, samt att lokaliseringen inte kan göras på annan plats.

Totalt sett bedöms planförslaget medföra måttliga negativa konsekvenser för hushållning med naturresurser.

För nollalternativet bedöms de negativa konsekvenserna som obetydliga eller inga, då ingen exploatering genomförs.

PÅVERKAN PÅ VATTENKVALITET

Beräkningar gällande föroreningar i dagvatten har genomförts. Resultatet visar att för alla de ämnen som ökar i andelen kg/år efter exploateringen av planområdet, bedöms ökningen vara så marginell att Östersjöns stora utspädningseffekt medför att ingen påverkan sker på recipientens status, och möjligheterna att nå fastställda miljökvalitetsnormer. Alla ämneshalter (ug/l), även de som ökar i jämförelse med dagsläget, underskrider med god marginal kommunens politiskt beslutade riktvärden. Planförslaget bedöms inte motverka miljökvalitetsnormerna för vattenförekomsten ”N m Öresunds kustvatten (ID: SE555545-124332)” eller vattenförekomsten ”Lundåkrabukten (ID: SE554810-125240)”.

En stor del av Landskrona kommun omfattas av grundvattenförekomsten ”Kågeröd SE619821-133086” som omfattas av miljökvalitetsnormerna, och i

planområdets nordöstra delar finns en förekomst av grundvatten. Grundvattenförekomsterna bedöms inte påverkas av planförslaget, då området består huvudsakligen av moränfinlera med låg genomsläpplighet. Föreslagen dagvattenhantering baseras på ytlig avledning till svackdiken, som är säkerställda på plankartan. Planförslaget bedöms inte motverka miljökvalitetsnormen för grundvattenförekomsten "Kågeröd".

I markavvattningsföretagets handlingar är utflödet från planområdet till Säbybäcken styrd till 1,5 l/s per hektar. Då den föreslagna dagvattenhanteringen är utformad efter kravet, bedöms inte markavvattningsföretaget påverkas av detaljplaneförslaget. Jämfört med nollalternativet bedöms Säbybäcken inte påverkas negativt av föreslagen detaljplan. Sammanfattningsvis bedöms inte planförslaget medföra några negativa konsekvenser för vatten och vattenkvalité.

Beräkningar av föroreningshalter för nollalternativet har också genomförts. Resultatet av beräkningarna visar att riktvärdena i Landskronas dagvattenplan överskrids för kväve och suspenderad substans (SS). Dessa är normala ämnen som överskrids inom jordbruksmark. Sammantaget bedöms de negativa konsekvenserna i nollalternativet som små.

PÅVERKAN PÅ KLIMAT, KOPPLAT TILL ÖVERSVÄMNING

Detaljplanen medför att andelen hårdgjord yta inom planområdet ökar betydligt, vilket leder till en ökad ytavrinning på grund av minskade infiltrationsmöjligheter och snabbare avrinningsförlopp. Med föreslagna dagvattenåtgärder som har säkerställts på plankartan kommer dessa kunna hantera skyfall inom planområdet upptill nederbörd med 100 års återkomsttid samt 1,25 i klimattfaktor. Dagvattenåtgärderna har även dimensionerats efter fastställda krav på 1,5 l/s (markavvattningsföretagets handlingar). Inga negativa konsekvenser bedöms uppstå.

Vid ett regn, bedöms samma förutsättningar råda som idag inom planområdet, se figur 35. Inga negativa konsekvenser bedöms uppstå.

SAMMANFATTNING AV MILJÖPÅVERKAN

Med genomförda åtgärder bedöms inte planförslaget medföra någon betydande miljöpåverkan. Negativa konsekvenser uppstår dock för landskapsbilden, samt för jordbruksmarken.

De positiva konsekvenserna för Landskrona kommun (en betydande ökning av arbetstillfällen), bedöms överväga de negativa konsekvenser som uppstår.

ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKEN

I miljökonsekvensbeskrivningen har bedömts hur detaljplanen överensstämmer med de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalkens kapitel 2, hushållningsprinciperna i kapitel 3 och 4, miljökvalitetsnormer i kapitel 5 samt de nationella miljömålen.

Sammanfattningsvis görs bedömningen att att detaljplanen är förenlig med de allmänna hänsynsreglerna, hushållningsprinciperna och miljökvalitetsnormerna.

Detaljplaneförslaget bedöms medverka till att miljömålen *Begränsad klimatpåverkan*, *Bara naturlig försurning* och *Ingen övergödning* uppfylls. Miljömålet *Ett rikt odlingslandskap* bedöms motverkas då jordbruksmark tas i anspråk för projektet.

STUDERADE ALTERNATIV

NOLLALTERNATIV

I miljökonsekvensbeskrivningen ingår att studera effekter och konsekvenser av ett referensalternativ. Referensalternativet utgör jämförelsealternativ. Nollalternativet inom planområdet utgörs av nuvarande markanvändning, då gällande detaljplaner saknas.

STUDERAD LOKALISERING OCH UTFORMNING AV DETALJPLANEN

En MKB ska enligt 6 kap. 12 § miljöbalken identifiera, beskriva och bedöma rimliga alternativ med hänsyn till planens syfte och geografiska räckvidd. Nedan beskrivs de olika lokaliseringsalternativ och utformningsalternativ som har studerats inom ramen för detaljplanen.

UTBYGGNAD AV VERKSAMHETER I LANDSKRONA

Inom kommunen finns det historiskt sett ett stort behov av stora sammanhållande ytor i läge med goda kommunikationer, samt goda tekniska förutsättningar för en exploatering av ytkrävande aktörer. Planlagd mark för ytkrävande näringslivsetableringar, med den stora sammanhållna yta som efterfrågas, saknas emellertid i kommunen, och för att staden ska kunna möta näringslivets krav behöver mark säkerställas för ändamålet. Detta är också av största vikt för att staden ska kunna arbeta vidare på det positiva resultat som hittills har uppnåtts för att vända den nedåtgående spiralen gällande arbetslöshet och segregation i Landskrona kommun.

Inom kommunen är det generellt mycket svårt att identifiera områden som är lämpliga för exploatering av verksamheter. Detta beror bland annat på att en stor del av kommunens oexploaterade mark består av högklassificerad jordbruksmark (stora delar klass 9 och 10), vilket föranleder en noga övervägd process för att utbyggnaden ska kunna genomföras. Av 3 kap. 4 § första stycket miljöbalken framgår att jord- och

skogsbruk är av nationell betydelse. Av andra stycket framgår att *”brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk”*.

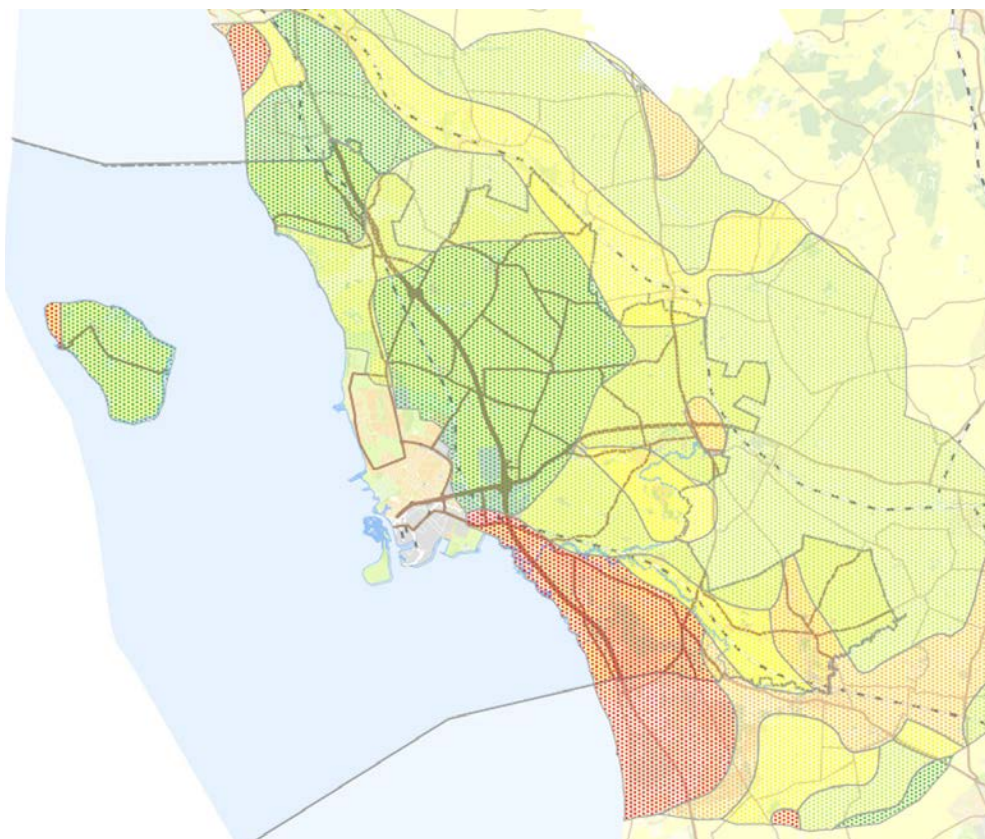
Förutom att en stor andel av kommunens mark består av brukningsvärd jordbruksmark, så omfattas också stora delar av riksintresseområden enligt 3 och 4 kap miljöbalken, vilket också bidrar till att försvåra lokaliseringen av verksamhetsområden.

En ytterligare förutsättning för att en exploatering ska kunna genomföras i ett markområde, är att marken är tillgänglig, antingen genom att staden äger marken eller att den är möjlig att förvärva. Dialog har förts med olika markägare genom åren, men ingen har varit intresserad av att sälja på grund av att marken är allt för värdefull för markägaren, och då den till stora delar används inom högproduktivt jordbruk.

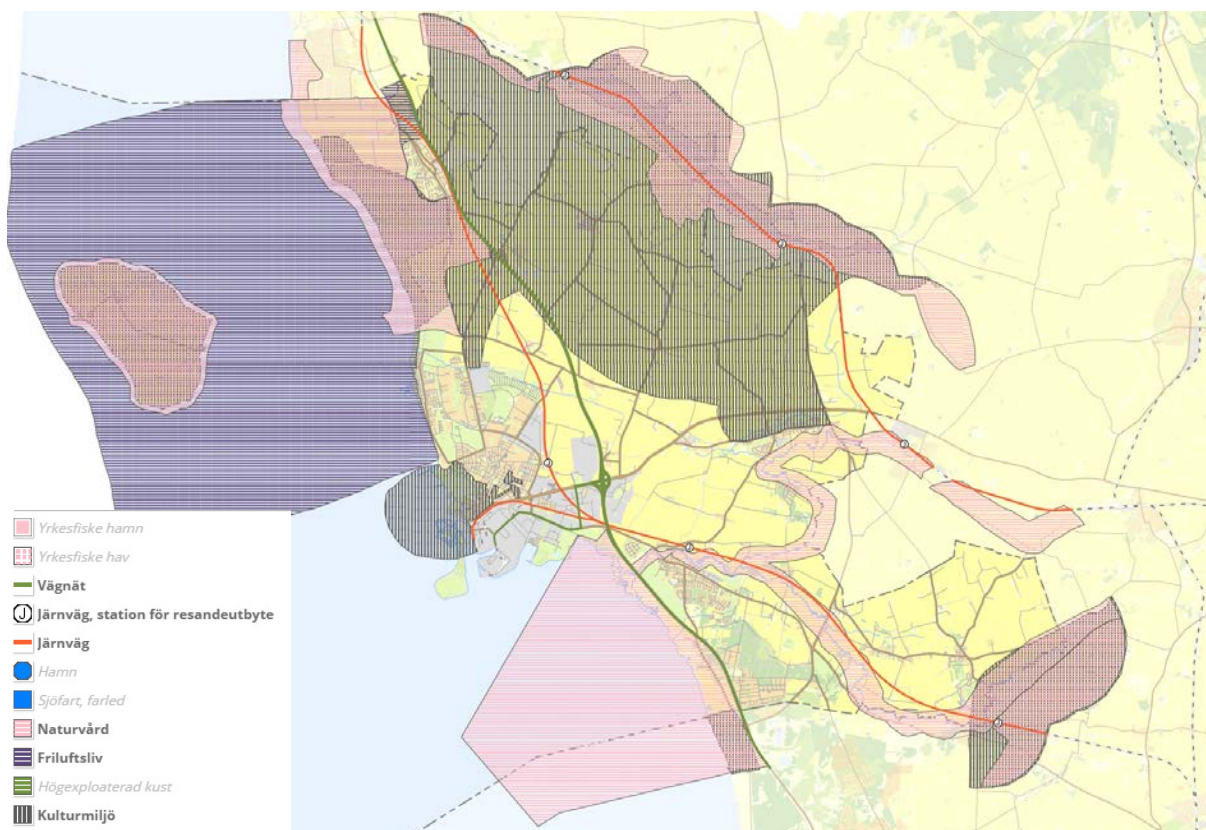
En viss ny exploatering och förtätning bedöms kunna ske inom befintliga verksamhetsområden i kommunen, men stora sammanhängande ytor saknas. Dessutom är marken inom de befintliga verksamhetsområdena till största delen privatägda, eller redan sålda till exploatörer. Detta gäller både det södra industriområdet och verksamhetsområdet Kronan öster om E6.

ALTERNATIV LOKALISERING AV DETALJPLANEN

Innan detaljplaneprocessen för föreliggande detaljplan påbörjades, upprättades en lokaliseringsutredning. Då det inom kommunen har visat sig finnas ett stort behov av större sammanhållande ytor har detta varit den största förutsättningen vid identifieringen av olika lokaliseringsalternativ. Vid en scanning av befintliga verksamhetsområden inom kommunen, gavs resultatet att någon större sammanhängande yta inte finns tillgänglig,



Klassificering av jordbruksmark inom Landskrona kommun.



Riksintresseområden inom Landskrona kommun.

varför sådana ytor endast kan skapas genom att ny mark tas i anspråk.

För att hitta ny mark för en större verksamhetsetablering, har kommunen inventerat både de områden som är utpekade som verksamhetsområden i den fördjupade översiktsplanen, samt andra möjliga områden. Resultatet av inventeringen gav fem lokaliseringsalternativ (se figur) där samtliga alternativ klarar kravet på en större sammanhållen yta som ligger i anslutning till befintlig infrastruktur med goda kommunikationer.

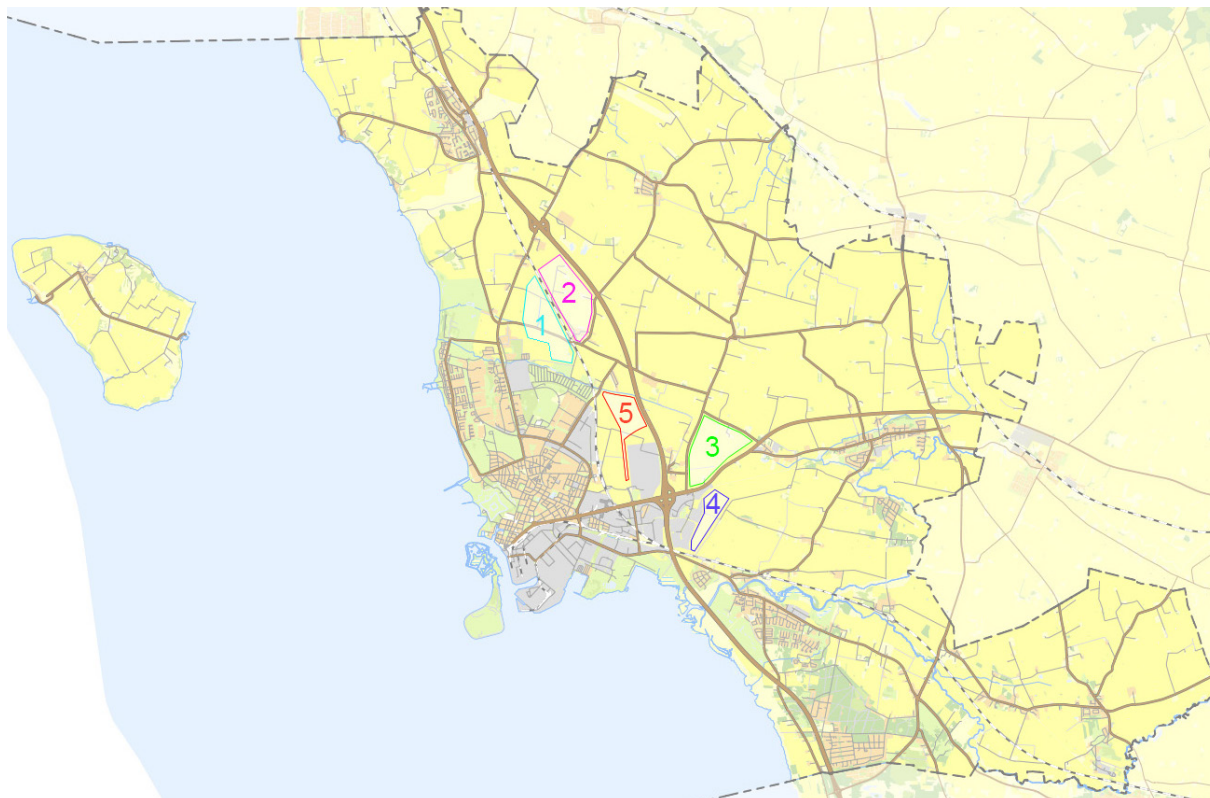
Samtliga lokaliseringsalternativ ligger på jordbruksmark, vilket innebär att jordbruksmark måste ianspråktagas, oavsett vilket alternativ som väljs.

För att kunna avgöra val av lokalisering för större ytkrävande verksamheter, har de identifierade lokaliseringsalternativen studerats utifrån ett antal uppställda

kriterier. Kriterierna utgörs av följande, utan inbördes rangordning:

1. Markanvändningen överensstämmer med kommunens översiktsplan.
2. Möjlighet att ansluta planområdet till befintlig infrastruktur (framför allt E6).
3. Närhet till kollektivtrafik samt gång- och cykelvägnet.
4. Marken är tillgänglig (ägs av kommunen eller kan förvärfvas).
5. Området omfattas inte av riksintresseområde, ingen risk får ej föreligga för att ett riksintresseområde påtagligt skadas. Exploatering inom området får inte heller påtagligt skada ett riksintresse.
6. Begränsad påverkan på landskapsbild
7. Begränsad påverkan på boendemiljö

På följande sidor redovisas hur respektive lokaliseringsalternativ uppfyller kriterierna.



De fem studerade lokaliseringsalternativen.

	Alternativ 1 - Säbyholm	Alternativ 2 - Säby	Alternativ 3 – Örja Östra	Alternativ 4 – Kronan Östra	Alternativ 5 – Örja 1:9 Norra
Kriterie 1 – Följer kommunens ÖP	NEJ	NEJ	NEJ	JA	JA
Kriterie 2 - Möjlighet att ansluta planområdet till befintlig infrastruktur	JA	NEJ	JA	JA	JA
Kriterie 3 - Närhet till kollektivtrafik samt gång- och cykelvägnet.	NEJ	NEJ	JA	JA	JA
Kriterie 4 - Marken är tillgänglig (ägs av kommunen eller kan förvärfvas).	JA	NEJ	NEJ	NEJ	JA
Kriterie 5 – Ingen påverkan på riksintresseområde	NEJ	NEJ	JA	JA	JA
Kriterie 6 – Begränsad påverkan på landskapsbild	NEJ	NEJ	NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ
Kriterie 7 – Begränsad påverkan på boendemiljö	NEJ	NEJ	NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

Sammanfattning av vilka av lokaliseringalternativen som uppfyller vilka kriterier. JA/NEJ innebär att risk finns för att en viss påverkan kan uppstå.

Lokaliseringalternativ 1 – Säbyholm

Området är inte utpekad i Landskrona stads översiktsplan (år 2016) eller i den fördjupade översiktsplanen för Landskrona tätort (år 2014). Området ligger direkt norr om stråket Säbybäcken, vilket är ett grönområde som är under utveckling. Stråket är utpekad både i översiktsplanen och i den fördjupade översiktsplanen som en viktig grön länk för rekreation och biodiversitet. Området ligger också i direkt anslutning till Säbyholm som är utpekad för stadsbebyggelse i den fördjupade översiktsplanen. En exploatering inom området följer inte intentionerna i översiktsplanen eller den fördjupade översiktsplanen.

Området ägs till största delen av Landskrona stad.

Området gränsar till riksintresseområdet för kulturmiljö, Rååns dalgång. Som uttryck för riksintresset anges *”Talrika landskapsdominerande och samlade fornlämningsmiljöer från sten- och bronsåldern i form av gånggrifter och vidsträckta gravfält. Variationsrikt odlings- och beteslandskap av skifteskaraktär med bevarat väg- och hägnadssystem, alléer, samt spritt bebyggelsemönster, Glumslövs och Rönneberga backar. Kyrkbyar med 1800-tals kyrkor i Säby, Vadensjö, Härslöv och Asmundtorp.....”*

Att exploatera lokaliseringalternativ 1 med en större och ytkrävande industriverksamhet bedöms påverka uttrycken för riksintresset negativt. En exploatering enligt föreliggande dignitet kan bryta både de visuella och fysiska sambanden, och riktlinjer i landskapet.

Risk för negativa konsekvenser på riksintresseområdet bedöms föreligga vid en exploatering av området.

I stort sett hela Landskrona stad omfattas av riksintresset för kustzon enligt 4 kap § 4 MB. En exploatering inom området bedöms inte strida mot riksintresset.

Det aktuella området ligger i ett oexploaterat område, och risk bedöms föreligga för negativa konsekvenser på landskapsbilden.

Det aktuella området har relativt god tillgänglighet till väg E6.

Regionbussar 218 (Landskrona -Helsingborg) och 260 (Landskrona-Härslöv-Tågarp-Ekeby) stannar väster om, och sydost om planområdet med cirka 500 meters avstånd till hållplatserna.

Lokaliseringsalternativet är beläget på jordbruksmark.

Området gränsar till ett område som är utpekad för stadsbebyggelse i den fördjupade översiktsplanen. Området ligger också i nära anslutning till koloniområdet Kopparhögarna. En etablering inom området bedöms kunna påverka boendemiljön väsentligt.

Lokaliseringsalternativ 2 - Säby

Området är inte utpekad i Landskrona stad översiktsplan (2016) eller i den fördjupade översiktsplanen för Landskrona tätort (2014). En exploatering inom området följer därför inte intentionerna varken i översiktsplanen eller den fördjupade översiktsplanen.

Området är idag privatägt, och används som jordbruksmark. Det bedöms inte vara förenligt med hushållningsprinciperna i PBL att ta mark i anspråk som i dagsläget är privatägt och nyttjas som jordbruksmark.

Området gränsar till riksintresseområdet för kulturmiljö, Rååns dalgång. Som uttryck för riksintresset anges *”Talrika landskapsdominerande och samlade fornlämningsmiljöer från sten- och bronsåldern i form av gånggrifter och vidsträckta gravfält. Variationsrikt odlings- och beteslandskap av skifteskaraktär med bevarat väg- och hägnadssystem, alléer, samt spritt bebyggelsemönster, Glumslövs och Rönneberga backar. Kyrkbyar med 1800-tals kyrkor i Säby, Vadensjö, Härslöv och Asmundtorp.....”* Att exploatera lokaliseringsalternativ 1 med en större och ytkrävande industriverksamhet bedöms påverka uttrycken för riksintresset negativt. En exploatering enligt föreliggande dignitet kan bryta både de visuella och fysiska sambanden, och riktlinjer i landskapet. Risk för negativa konsekvenser på riksintresseområdet bedöms föreligga vid en exploatering av området.

I stort sett hela Landskrona stad omfattas av riksintresset för kustzon enligt 4 kap § 4 MB. En exploatering inom området bedöms inte strida mot riksintresset.

Det aktuella området ligger i ett oexploaterat område, och risk bedöms föreligga för negativa konsekvenser på landskapsbilden.

Tillgängligheten till E6 bedöms som mindre bra.

Endast regionbuss 260 (Landskrona-Härslöv-Tågarp-Ekeby) är nära ansluten till området.

Lokaliseringsalternativet är beläget på jordbruksmark.

Inom lokaliseringsalternativet ligger fem gårdar, samt gränsar till Säby kyrkby med kulturhistoriska värden. Risk bedöms föreligga för att boendemiljön påverkas negativt vid en exploatering.

Lokaliseringsalternativ 3 – Örja Östra

Området är inte utpekade i Landskrona stad översiktsplan (2016) eller i den fördjupade översiktsplanen för Landskrona tätort (2014). En exploatering inom området följer inte intentionerna i översiktsplanen eller i den fördjupade översiktsplanen.

Marken är privatägd och nyttjas som jordbruksmark. Det bedöms inte vara förenligt med hushållningsprinciperna i PBL att ta mark i anspråk som i dagsläget är privatägd och nyttjas som jordbruksmark.

Inget riksintresseområde berörs.

Det aktuella området ligger i ett oexploaterat område, och risk bedöms föreligga för negativa konsekvenser på landskapsbilden.

Lokaliseringsalternativet bedöms ha en mycket bra anslutning till väg E6.

Kollektivtrafikanslutningen bedöms vara relativt god, då nära anslutning finns till en regionbusslinje, 240 (Landskrona- Råga Hörstad-Asmundtorp-Billeberga-Svalöv).

Lokaliseringsalternativet är beläget på jordbruksmark.

Inom lokaliseringalternativet ligger fyra gårdar, samt gränsar till Örja kyrkby innehållande kulturhistoriska värden. Risk bedöms föreligga för att boendemiljön påverkas negativt vid en exploatering.

Lokaliseringsalternativ 4 – Kronan Östra

Området är inte utpekade i Landskrona stad översiktsplan (2016). I den fördjupade översiktsplanen för Landskrona tätort (2014) pekas området ut som verksamhetsområde på längre sikt. Alternativet följer intentionerna i den fördjupade översiktsplanen.

Marken är privatägd.

Alternativet berör inte några riksintresseområden.

Lokaliseringsalternativ 4 är beläget intill det befintliga verksamhetsområdet Kronan. Det är ett naturligt steg att utveckla ett befintligt industriområde, där befintlig infrastruktur kan utnyttjas. En eventuell exploatering av området påverkar landskapsbilden negativt. Området bedöms dock inte som känsligt för förändring, då det redan idag finns verksamhetsområden och större infrastruktur i området.

Området har god anslutning till E6.

Kollektivtrafikanslutningen är relativt bra. Området har nära anslutning till en regionbusslinje, 240 (Landskrona-Råga Hörstad-Asmundtorp-Billeberga-Svalöv). Hållplats cirka 500 meter från området.

Lokaliseringsalternativet är beläget på jordbruksmark.

Ingen bebyggelse finns inom området, men direkt anslutning till området ligger villabebyggelse längs med Ängahusen, vilka kan komma att påverkas av en exploatering, men goda möjligheter bedöms finnas att säkerställa åtgärder i kommande detaljplan.

Lokaliseringsalternativ 5 – Örja 1:9 Norra

Området är inte utpekade i Landskrona stad översiktsplan (2016). I den fördjupade översiktsplanen för Landskrona tätort (2014) pekas området ut som verksamhetsområde på längre sikt. Alternativet följer intentionerna i den fördjupade översiktsplanen.

Den största delen av marken ägs av Landskrona stad.

I stort sett hela Landskrona stad omfattas av riksintresset för kustzon enligt 4 kap § 4 MB. En exploatering inom området bedöms inte strida mot riksintresset.

Lokaliseringsalternativet ligger i direkt anslutning till ett befintligt verksamhetsområde, vilket föranleder att befintlig infrastruktur kan utnyttjas. Det bedöms vara ett naturligt steg i utvecklingen att komplettera befintligt verksamhetsområde. Området ligger mellan E6 och Västkustbanan. En eventuell exploatering av området påverkar landskapsbilden negativt. Området bedöms dock inte som känsligt för förändring, då det redan idag finns verksamhetsområden och större infrastruktur i området.

Området har god anslutning till väg E6.

Området har mycket god tillgång till kollektivtrafik. Regionbuss 240 har hållplats på Österleden och Landskrona station (avstånd cirka 1 000 meter). Regionbuss 260 har hållplats på Stenorsvägen (cirka 400 meter) norr om planområdet och på Landskrona station (avstånd cirka 1000 meter). En gång- och cykeltunnel binder samman området med stationen, och i princip alla stadsbussar går via stationsområdet.

Alternativet är beläget på jordbruksmark.

Inga boende finns inom planområdet. Säby stationssamhälle, ligger strax norr om området. Risk finns för att boendemiljön kan påverkas negativt vid en exploatering av alternativet. Goda möjligheter bedöms finnas att säkerställa åtgärder i detaljplanen.

Möjligheter finns att ansluta området till järnvägsinfrastruktur.

VAL AV LOKALISERINGSALTERNATIV

Lokaliseringsutredningen visar att alternativ fem, Örja 1:9 Norra, uppfyller till stora delar de kriterier som har angetts för att kunna etablera en ytkrävande verksamhet, samt uppfylla syftet med detaljplanen.

Lokaliseringsalternativ 5:

- Är utpekad i kommunens fördjupade översiktsplan, och följer dess intentioner.
- Bidrar till att uppfylla syftet med detaljplanen.
- Har närhet till kollektivtrafik samt gång- och cykelvägnät, som medför god tillgänglighet samt ett klimatsmart resande för de personer som kommer att arbeta inom området. Järnvägsstationen ligger i anslutning till området, och en gång- och cykeltunnel binder samman området med stationen. Regionbuss trafikerar Österleden söder om området och Stenorsvägen norr om området. I princip samtliga stadsbussar passerar stationen.
- Områdets relativt nära läge till staden, samt de goda kollektiv- och gång- och cykelförbindelserna bidrar till att fler arbetstillfällen skapas, framför allt för de personer som bor i staden där arbetslösheten är som högst. I Landskrona finns ett stort behov av att lokalisera arbetsplatser samt bostäder nära varandra, så att de nya arbetstillfällena kommer alla till gagn.
- Marken ägs av staden.
- Omfattas av riksintresse enligt 4 kap 4 § MB, en exploatering bedöms inte strida mot riksintresset eller medföra någon påtaglig skada. En påverkan kan ske på riksintressen för kommunikationer. Trafikutredningar visar att åtgärder kan genomföras som innebär att inga negativa konsekvenser uppstår.
- Ligger i direkt anslutning till befintligt verksamhetsområde, och utgör en komplettering till detta. Befintlig infrastruktur som vägar, järnväg,

VA-ledningar etcetera kan utnyttjas, vilketskaper väl fungerande och lämpliga tekniska försörjningssystem. Området ligger i direkt anslutning till E6, vilket innebär att transporter direkt kommer ut till ett stort vägnät utan att köra igenom stadsbebyggelse eller bostadsområden.

- Ligger mellan E6 och Västkustbanan. En eventuell exploatering av området påverkar landskapsbilden negativt. Den negativa påverkan bedöms dock som begränsad, då landskapsbilden redan idag är påverkad av både befintligt verksamhetsområde, samt befintlig infrastruktur.
- Inom planområdet finns inga boende. Strax norr om planområdet ligger Säby stationssamhälle, vars boendemiljö påverkas av en exploatering inom området. Åtgärder kan säkerställas på plankartan som minskar de negativa konsekvenserna. Goda möjligheter bedöms finnas att säkerställa åtgärder i detaljplanen som minskar den negativa påverkan. Exempel är säkerställande av bullervall, vegetation etc.
- Områdets lokalisering medför stora möjligheter att ansluta till järnvägsinfrastruktur, vilket i förlängningen verkar positivt för att uppnå både de nationella samt lokala miljömålen.

En exploatering enligt lokaliseringsalternativ 5, bedöms kunna tillfredsställa näringslivets efterfråganavseende stora sammanhängande byggrätter i strategiska lägen med närhet till kommunikationer och teknisk infrastruktur. En etablering av ett stort verksamhetsområde enligt alternativet medför flera hundra nya arbetstillfällen i

Landskrona, vilket är i linje med antagna politiska styrdokument, och bidrar till stadens fortlevnad och dess fortsatta positiva utveckling. Utifrån ovanstående motivering bedöms alternativet bidra till god hushållning, vilket innebär att marken används för det ändamål som är mest lämpat med hänsyn till beskaffenhet, läge och föreliggande behov.

Efter det att detaljplaneförslaget var på samråd, har en tilltänkt aktör inom det aktuella planområdet framkommit i form av Pågen AB. Pågen AB har ett behov av en mycket stor byggrätt i ett strategiskt läge, då de avser att upprätta ett nytt bageri inom Landskrona. Efter att Pågen AB inkom med sin förfrågan om mark till kommunen, utfördes en översyn av ovanstående lokaliseringsutredning för att se om något annat alternativ än alternativ 5 kunde vara aktuellt för en etablering av Pågens bageri. Resultatet visade att alternativ 4 skulle kunna vara en möjlig lokalisering, men efter vidare utredningar konstaterades att alternativet inte är tillräckligt stort, varför kommunen avser att etablera Pågens verksamhet inom föreliggande detaljplaneområde (lokaliseringsalternativ 5).

Planläggningen av det aktuella området, sker därför med utgångspunkt, och med den absoluta målsättningen, att Pågen AB ska etablera sig inom planområdet. Även om detta av någon anledning inte skulle förverkligas, så visar historiken av inkommande förfrågningar hos kommunen i övrigt ett stort behov av mark för ytkrävande verksamhetsetableringar med goda kommunikationer och med goda tekniska förutsättningar.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

ÖVERSIKTSPLAN

FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN

I den fördjupade översiktsplanen för Landskrona tätort (antagen 2014-06-18) är området utpekad som *verksamhetsområde på längre sikt, efter ~2020*.

Specifikt beskrivs området så här:

"#14. Norra Weibullsholm: Nytt verksamhets-område längs med E6. Reserveras för storskaliga verksamheter med stort ytbehov och behov av närhet till övergripande infrastruktur. Bör kunna förses med stickspår från Väst kustbanan. Ej handel."

Planområdet berör en del av ett område som pekas ut som nytt grömområde:

"#27. Stationsskogen med kolonier.

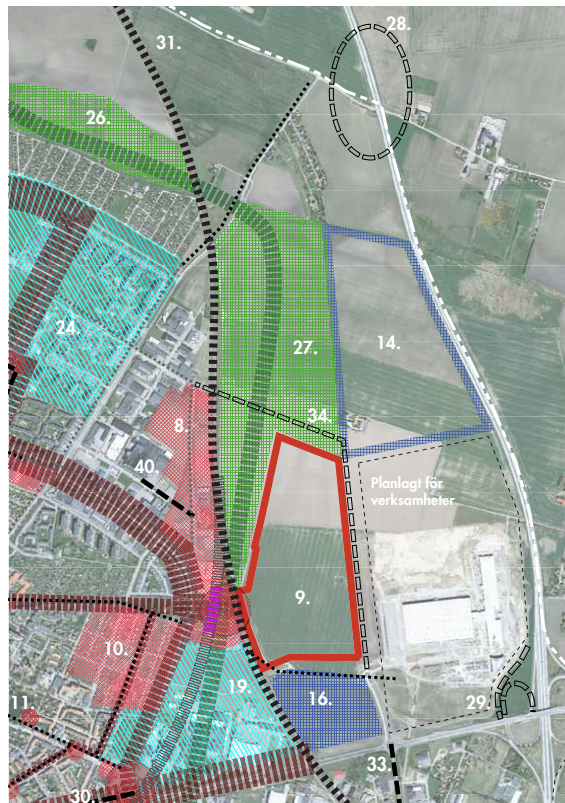
Nytt rekreationsområde öster om järnvägen. Skogsplanteringar för att öka attraktionskraften i det stationsnära läget, dock med beaktandet av siktlinjer i landskapet. Inom området bör även kolonilotter tillskapas."

Stationsskogen är i sin tur del av ett föreslaget utvecklingsstråk för rekreation och friluftsliv som sträcker sig kring straden.

I den fördjupade översiktsplanen föreslås också även cykelväg längs Stenorsvägen samt en vägkoppling från Österleden till planområdet.

EUROPASPÅRET

I Landskrona stads översiktsplan (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. Det undersöks även hur



Utdrag ur Fördjupad översiktsplan Landskrona tätort. Planområdet markerat med svart linje.



Europaspårets planerade dragning är en förutsättning för planeringen.

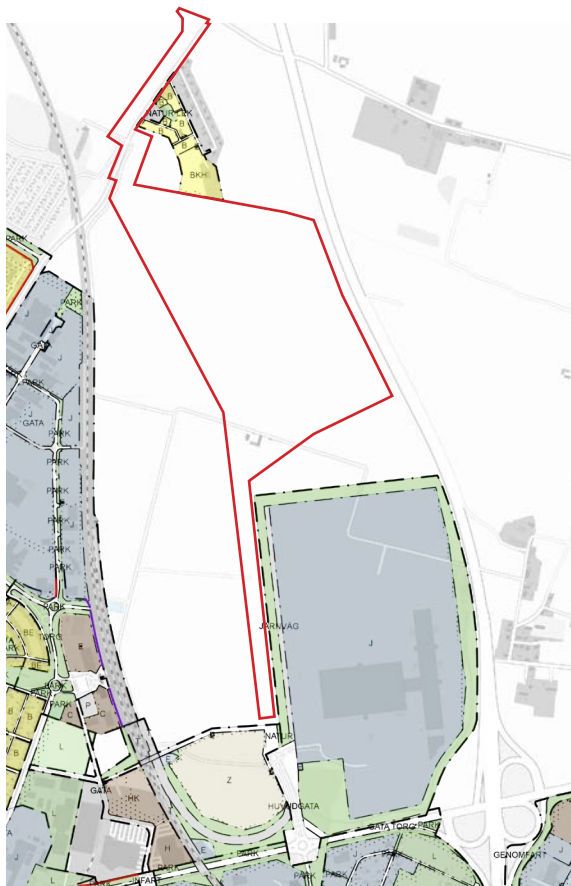
tillgängligheten österut kan förbättras genom att befintlig tunnel under järnvägen, vid stationen, öppnas för allmän trafik. Detta löses genom avtal med trafikverket.

DETALJPLANER

Planområdet är inte detaljplanlagt sedan tidigare.

För det angränsande verksamhetsområdet i söder gäller följande detaljplaner:

- *Del av Örja 1:9 (södra)*, laga kraft 2020-07-10 (akt nr. 1282K-P2020/5). Huvudsaklig markanvändning är Z - verksamheter. I detaljplanen ingår mark för framtida järnvägsspår samt gata norrut.
- *Örja 1:9 m fl (östra Weibullsholm)*, laga kraft 2010-09-02 (akt nr. 1282K-P10/12). Huvudsaklig markanvändning



Planmosaik som visar planlagd markanvändning. Planområdet markerat med röd linje.

är J1 - ickestörande verksamhet, logistik. I detaljplanen ingår mark för framtida järnvägsspår samt gata.

För den västra delen av Säby stations-samhälle gäller detaljplanen *Säby 1:6 m fl*, laga kraft 2012-03-22 (akt nr. 1282K-P13/2) med bostäder som huvudsaklig markanvändning.

PARALLELLT ARBETE

Det pågår ett skissarbete för att planera utvecklingen av marken öster om Landskrona station. Detta är ett skissprojekt i tidigt stadiet som ska måla upp en möjlig struktur och karaktär för stadsbyggnaden på platsen. Se illustration på sidan 33.

REGIONPLAN FÖR SKÅNE

Region Skåne har tagit fram en första regionplan för Skåne med planeringshorisont 2022-2040. Regionplanen antogs av regionfullmäktige den 14 juni 2022. Planen visar Skånes samlade vilja och ger förutsättningar för utvecklingen av de fysiska strukturerna som sträcker sig över kommungränserna. Regionplanen ska tillsammans med de kommunala översiktsplanerna visa riktningen för hur det framtida Skåne ska se ut.

Följande anges under rubriken för *Planering av bebyggelsen*:

"För att hushålla med marken och använda den så effektivt som möjligt är det avgörande att bebyggelsen samplaneras med andra övergripande strukturer, såsom transportinfrastruktur, kollektivtrafik, grönstruktur och teknisk infrastruktur. Genom samplanering kan miljö kvalitetsnormer för luft och buller i större utsträckning tillgodoses. Lika viktigt är att huvuddelen av bebyggelseutvecklingen sker genom förtätning i strategiska lägen och utifrån befintliga strukturer. Ett strategiskt läge betyder att bebyggelsen planeras med god tillgänglighet till nödvändiga funktioner och utifrån möjligheten att anpassa eller tillföra funk-

tioner efter behov. Förtätning ställer höga krav på att utformning och gestaltning av den byggda miljön görs på ett sådant sätt att viktiga värden bevaras och utvecklas och att nya kvaliteter och värden tillskapas. För att dra nytta av flerkärnigheten är god tillgänglighet en förutsättning. Att bygga kollektivtrafiknära ger fler bättre tillgång till bostäder, arbetsplatser och fritidsaktiviteter. De kollektivtrafiknära lägena behöver tillvaratas och utvecklas så att kollektivtrafiksystemets nytta kan maximeras. Kollektivtrafiknoderna är också platser där många människor möts och rör sig dagligen. Dessa behöver utformas utifrån ett hela resanperspektiv med gena stråk för anslutning genom gång och cykeltrafik."

RIKSINTRESSEN

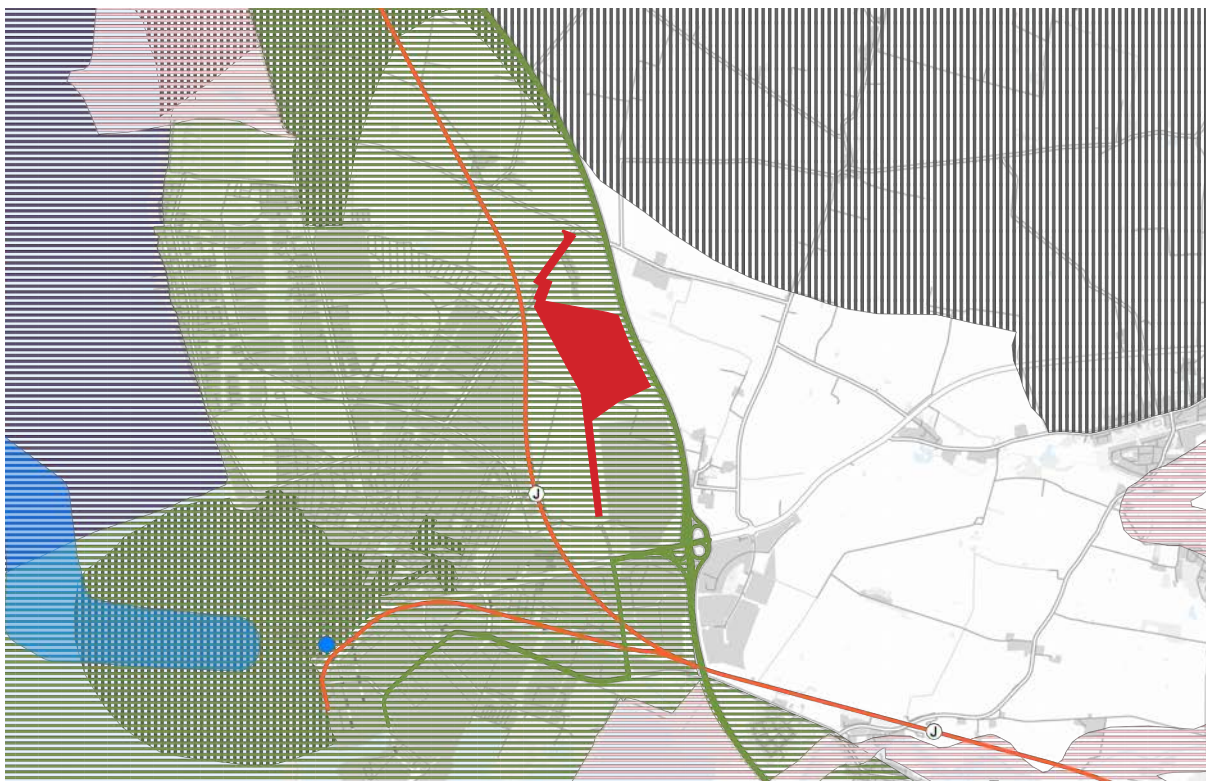
KOMMUNIKATIONER

E6 och trafikplats Landskrona södra omfattas av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 §

miljöbalken, och ingår i det nationella stamvägnätet. E6 ingår också i det av EU utpekade Trans-European Transport Network, TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse. I samband med planarbetet har en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) genomförts i samarbete med Trafikverket för att säkerställa att detaljplanens genomförande inte påverkar riksintresset negativt.

Planområdet är placerat ca 150 meter från Västkustbanan som är utpekad som riksintresse för kommunikationer - järnväg enligt 3 kap 8 § miljöbalken.

Planområdet ingår i samrådsområde hinderfria ytor inom riksintresse för kommunikationer - luftfart. Planområdet ligger dessutom inom den MSA-påverkade zonen för Malmö Airport och Ängelholms flygplats. För bebyggelse över + 20 meter krävs en flyghinderanalys. Flyghinderanalys har genomförts (Luftfartsverket 2022-02-01) och visar att planförslaget inte påverkar riksintresset.



Områden av riksintresse i anslutning till planområdet. Grön skraffering = riksintresse för högexploaterad kust. Lila skraffering = riksintresse för kulturmiljö. Planområdet i rött.

TOTALFÖRSVARET

Planområdet ligger inom område med särskilt behov av hinderfrihet, vilket ingår i riksintresse för totalförsvaret. Inom detta område anses objekt högre än 20 meter få en inverkan på gällande riksintressen, och dessa ska samrådas med totalförsvaret.

HÖGEXPLOATERAD KUST

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

KULTURMILJÖ

Nordväst om planområdet finns riksintresseområdet *Rååns dalgång mm (M10)* som är riksintresse för kulturmiljö enligt 3 kap 6 § miljöbalken.

I motiveringen till riksintresset anges följande: "Dalgångsbygd kring Råå-ån och svagt kuperat öppet odlingslandskap där ett omfattande och landskapsdominerande fornlämningsbestånd vittnar om bosättningskontinuitet alltsedan stenåldern. Stora bymiljöer, gårds- och säteribildningar som väl speglar traktens bosättningsmönster och byggnadsskick samt genom dalgångens rika lerfyndigheter, lämningar efter stenkols- och lerbrytning samt betydande tillverkning av tegel och lergods fr.o.m. 1800-talets slut."

STRANDSKYDD, FÖRORDNANDEN ETC

Säbydiket klassas som biotopskydd, *småvatten och våtmark i jordbruksmark*. Enligt 7 kap 11 § miljöbalken får verksamheter inte utföras och åtgärder inte vidtas som kan skada dessa biotoper.

Planområdet berörs inte av strandskydd, eller annat särskilt skyddsområde.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

PLANFÖRSLAG

Inom planområdet planeras för industri och verksamheter samt ny infrastruktur. En yta som kringgärdar kvartersmarken planeras för grönstruktur för bland annat dagvattenhantering. Planområdets yta upptar cirka 67,5 hektar.

Planförslaget möjliggör:

- Kvartersmark för industri och verksamheter (JZ), ca 40 hektar.
- Allmän platsmark GATA för ny vägkoppling mellan Österleden/ Norregårdsleden och Tullstorpsvägen inklusive utrymme för cirkulationsplatser och gång- och cykelväg samt allmän plats GATA för den befintliga vägen Stenorsvägen. Totalt ca 10 hektar.
- Allmän plats NATUR med utrymme för fördröjning av dagvatten samt skyfallshantering, vegetation och skyddsvallar, ca 17,5 hektar.

PLANBESTÄMMELSER

MARKANVÄNDNING

JZ – industri och verksamheter

Områdets storlek möjliggör för stora ytkrävande verksamheter som inte rymts inom befintliga verksamhetsområden i staden.

I användningsbestämmelsen ingår produktion, lagring, service, verkstadsindustri och tillverkning med försäljning eller partihandel med skrymmande varor. Annan liknande verksamhet ingår. Tillhörande kontor och personalutrymmen ingår.

Verksamheter med omgivningspåverkan kan behöva föregås antingen av anmälan till miljöförvaltningen eller tillstånd, som söks hos Länsstyrelsen eller Mark- och miljödomstolen. Eventuella risk- eller säkerhetsavstånd till närliggande bostäder måste då beaktas.

GATA – gata

Gata med utrymme för gång- och cykelväg, trädplantering och svackdiken. Utrymme finns för cirkulationsplatser i korsningarna med Stenorsvägen och Tullstorpsvägen.

Den befintliga vägen Stenorsvägen planläggs också och blir lokalgata/återvändsgata för intern trafik till Säby stationsområde.

NATUR – naturområde

Friväxande grönområde med utrymme för plantering av träd, och buskar, fördröjningsytor för dagvatten och skyfallsvatten samt skyddsvallar som fungerar som bullerskydd och visuell avskärmning dels mot den nya gatan och dels mot verksamhetsområdet. Området söder om Säbybäcken utformas med fördel med anlagda gångstigar för rekreation. Fördröjningsdamm för dagvatten/skyfall utformas med fördel för att bidra till biologisk mångfald.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS

gc-väg - Gång- och cykelväg ska finnas.

Bestämmelsen gäller längs den nya gatan mellan Stenorsvägen och Norregårdsleden samt längs den befintliga delen av Stenorsvägen förbi Säby stationsområde. Längs Stenorsvägen västerut mot centrum finns också utrymme för ny gång- och cykelväg som ansluter till staden befintliga nät.

plantering¹ - Plantering av träd och buskar ska finnas. Naturlik plantering ska anordnas i naturmarken där det är viktigt med visuell avskärmning. Detta gäller längs verksamhetsområdets norrliggande gräns och längs den föreslagna vägen som kopplar området norrut till Tullstorpsvägen.

plantering² - Plantering av träd ska finnas längs gatan. Trädrader/allé längs gatorna.



fördröjning - Fördröjningsmagasin för dagvatten ska finnas. Fördröjningsytor för dagvatten och skyfallsvatten i form av svackdiken, kanal och damm. Ytorna överrensstämmer med föreslagen fördröjning i dagvattenutredningen (Niras, 2022-07-07).

bussgata - Bussgata får anläggas. Passage för buss över naturmarken som möjliggör för befintlig regionbusslinje att fortsatt nå hållplatsläget på Stenorsvägen.

vall1 - Avskärmande vall får anläggas. Bestämmelsens möjliggör en vall i naturmarken mellan den nya gatan och den befintliga Stenorsvägen. Avsikten är att skärma av trafikbuller och visuell störning från trafiken.

vall2 - Bullerskydd med en höjd av lägst 3 meter över anslutande marknivå ska anläggas senast i samband med anläggandet av intilliggande väg. Bestämmelsens syfte är att säkerställa att trafikbuller från den planlagda gatan inte överstiger gällande riktvärden för de närliggande bostäderna. Se trafikbullerutredning.

vall3 - Avskärmande vall eller liknande med en höjd av lägst 2 meter över anslutande marknivå ska finnas. Avskärmande vall längs verksamhetsområdets norra gräns som visuell avskärmning och bullerskydd.

angöring₁ - Angöring för jordbruksmaskiner till angränsande jordbruksmark får anläggas. Säkerställer möjlig passage över naturmarken för jordbruksmaskiner som behöver nå jordbruksmarken i öster.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

e1 - Största byggnadsarea är 75% av fastighetsarena inom användningsområdet. Syftar till att möjliggöra ett effektivt utnyttjande av marken vilket är särskilt betydelsefullt

eftersom detaljplanen tar jordbruksmark i anspråk.

prickmark - Marken får inte förses med byggnad. 10 meter prickmark läggs i kvartersmarkens ytterkant.

högsta totalhöjd [15] - Högsta totalhöjd i meter. Skorstenar och liknande får överstiga högsta totalhöjd. Högsta totalhöjd på bebyggelsen i den norra delen av kvartersmarken begränsas till 15 meter för att säkerställa att byggnadernas volym inte blir för storskaliga i förhållande till villabebyggelsen i Säby stationssamhälle.

högsta totalhöjd [21] - Högsta totalhöjd i meter. För 10% av egenskapsområdet får totalhöjd uppgå till 30 meter. Skorstenar och liknande får överstiga högsta totalhöjd. Högsta totalhöjd inom merparten av kvartersmarken begränsas till 21 meter för att säkerställer att byggnadernas volym inte upplevs för storskaliga i landskapsbilden. Inom 10% av ytan tillåts en högre nockhöjd på 30 meter för att exempelvis möjliggöra en kontorsvåning.

högsta totalhöjd [40] - Högsta totalhöjd i meter. För 25% av egenskapsområdet får totalhöjd uppgå till 60 meter. Skorstenar och liknande får överstiga högsta totalhöjd. Inom den södra delen av kvartersmarken tillåts högre höjd på bebyggelsen för att möjliggöra för verksamheterna viktiga funktioner som exempelvis kvarn och silos. Egenskapsområdet har avgränsats för att påverkan på landskapsbilden ska begränsas och för att den högre bebyggelsen ska placeras så långt från bostäderna i Säby stationssamhälle som möjligt.

f1 - Byggnadernas arkitektoniska utformning ska ägnas extra uppmärksamhet avseende materialval, färgsättning och detaljutformning. Fasadmaterial ska inte uteslutande utgöras av endast ett material eller färg utan ska brytas av med avvikande element. Bestämmelsen syftar till att

byggnaderna ska upplevas mindre storskaliga och med en omsorgsfull utformning. Detta är särskilt betydelsefullt eftersom bebyggelsen kommer att få ett exponerat läge längs E6 och den nya gatan. Bestämmelsen fungerar som stöd i bygglovshandläggningen och möjliggör kravställande i dialogen med byggherrar.

f2 - Skyltar får inte placeras på tak. Skyltar på fasad får inte gå över takfoten. Fristående skyltar och reklamanordningar får inte vara högre än takfoten och inte högre än 21 meter. Bestämmelsen syftar till att begränsa påverkan på landskapsbilden från skyltar och reklampelare eftersom dessa kan upplevas störande i landskapsbilden.

f3 - Tak ska vara av icke reflekterande material och kulör. Solceller är tillåtet. Stora reflekterande tak kan ge upphov till störande reflektioner. Eftersom byggnadsvolymer i området kan bli förhållandevis stora är det lämpligt att ställa krav på takmaterial för att minska denna påverkan.

f4 - Fristående belysning får inte vara högre än 12 meter. Bestämmelsen syftar till att begränsa omgivningspåverkan från belysning eftersom höga belysningsstolpar med kraftiga lampor kan upplevas störande för boende i närområdet.

b1 - Endast 90% av fastighetsarean får hårdgöras. Bestämmelsens syfte är att säkerställa viss grönyta inom kvartersmarken och att möjliggöra infiltration av dagvatten.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetiden är 5 år från det att detaljplanen vunnit laga kraft.

Ändrad lovplikt. *Marklov krävs även för åtgärder som medför att markens hårdgöringsgrad överstiger 90 %.* Bestämmelsens syfte är att säkerställa bestämmelsen b1 om hårdgöringsgrad.

BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

Planområdet består idag nästan uteslutande av jordbruksmark.

I den södra delen av planområdet finns bebyggelse vid Norregård. I norr, utanför planområdets gräns, finns villabebyggelse i Säby stationssamhälle.

I den norra delen av planområdet finns Stenorsvägen som leder från centrala Landskrona till Tullstorpsvägen (väg 1156). En mindre väg leder från Stenorsvägen söderut in i planområdet.

Säbydiket, ett smalt dike med gräsbevuxna slänter, rinner i öst-västlig riktning i den norra delen av planområdet.

BEBYGGELSE

BEFINTLIG BEBYGGELSE

Den enda befintliga bebyggelsen inom planområdet är en gård, Norregård, i den södra delen av området. Bebyggelsen är en gammal gårdsmiljö, med skånelänga och ekonomibyggnader som inretts som flerbostadshus. Fastigheten ägs av Landskrona stad och tidigare hyresgäster har flyttat ut. Gården hamnar inom kvartersmark för industri - och verksamheter.

På södra sidan av Säbybäcken finn en äldre pumpstation i tegel. Denna hamnar inom föreslagen naturmark och kan med fördel bevaras.

I norr ligger Säby stationssamhälle, med villabebyggelse.

I söder ligger DSVs stora (~80 000 kvadratmeter) logistikcenter. Enligt den gällande detaljplanen är det möjligt att uppföra ytterligare två lika stora byggnader direkt norr om den befintliga. Söder om planområdet uppförs ny bebyggelse för lager och logistik inom fastigheten Örja 1:23.

FÖRESLAGEN BEBYGGELSE

Inom planområdet föreslås kvartersmark för industri och verksamheter (JZ).

Byggrättens storlek föreslås till 75% av fastighetsarean för att möjliggöra ett så effektivt utnyttjande av marken som möjligt.

Totalhöjd för merparten av byggrätten sätts till 21 meter för att bebyggelsen inte ska upplevas som allt för dominant i landskapsbilden. Inom 10% av ytan tillåts totalhöjd upp till 30 meter för att exempelvis möjliggöra för kontorsvåning. Inom kvartersmarken längst i norr, som ligger närmast bostadsbebyggelsen i Säby stationssamhälle, begränsas totalhöjden till 15 meter för att begränsa visuell påverkan från bostäderna. För att möjliggöra för den tilltänkta industriverksamhetens behov av råvarudel och kvarn tillåts en högre totalhöjd på bebyggelsen i den södra delen av kvartersmarken. Totalhöjden anges här till 40 meter med en tillåten totalhöjd på 60 meter inom 25% av ytan. Skorstenar och liknande får överstiga högsta totalhöjd. Den högre höjden tillåts i den södra delen av planområdet eftersom denna del av området bedöms vara mer tåligt på grund av närheten till angränsande storskalig verksamhet (DSV) och större avstånd till den närliggande bostadsbebyggelsen i Säby stationssamhälle.

För att marken ska utnyttjas så effektivt som möjligt bör den stora takytan utnyttjas för exempelvis solceller.

GESTALTNING

De byggnader som starkast utgör någon gestaltningsmässig vägledning för utformningen inom planområdet är verksamhetsbyggnaderna längs E6. Dessa är stora volymer i form av lagerlokaler eller tillverkning, men där extra omtanke har lagts på en del av kontorsbyggnaderna. Notera t.ex. DSVs kontorsbyggnad, strax söder om planområdet.

Ambitionen är att kommande bebyggelse inom planområdet också ska hålla en hög kvalitet på arkitektonisk utformning.

Detta säkerställs genom en god dialog mellan staden och exploatören och en genomarbetad bygglovshantering. En planbestämmelse (**f1**) säkerställer att extra vikt läggs på arkitektonisk utformning och att fasaderna bryts av avikande element vad gäller material eller färg.

NATUR OCH GRÖNSTRUKTUR

BEFINTLIG GRÖNSTRUKTUR

Planområdet består idag nästan uteslutande av åkermark. I områdets södra del, mellan den föreslagna gatan och DSVs fastighetsgräns finns en ca 80 meter bred vall som fungerar som grönstråk för flora och fauna i området. På vallen, som höjer sig 4-6 meter över kringliggande mark, finns blandad växtlighet i form av gräs, buskar och mindre träd.

Längs Säbydiket i norr växer gräs och annan låg vegetation. I anslutning till gårdsbebyggelsen i den södra delen av planområden finns viss vegetation i form av träd och buskar.



Säbydiket sett från väster. Bild: Niras.



Exempel på utformning vid full utbyggnad.



Illustrationer som visar
exempel på möjlig
utformning av bebyggelsen
inom planområdet vid full
utbyggnad. (Bilder: Pågen)

Exempel på ny bebyggelse, naturområde med dagvattendamm och ny gata och
cykelväg, sett från norr.



Exempel på ny bebyggelse sett från E6, norrgående och södergående.



Illustration som visar vision för området öster om Landskrona station. Bilden visar full utbyggnad av planområdet och DSV, korridor för Europaspåret samt stadsbebyggelse och grönområde i Stationsstaden.

FÖRESLAGEN GRÖNSTRUKTUR

Naturmark föreslås kring kvartersmarken och längs den föreslagna vägen. Inom dessa ytor ryms både nyplantering av träd och buskar samt funktioner som fördröjningsytor för dagvatten och skyddsvallar. Den grönstruktur som etablerats på vallen mot DSV säkerställs genom att vallen planläggs som natur.

På plankartan regleras att plantering av träd och buskar (**plantering₁**) ska finnas i naturmarken i anslutning till Säbybäcken, mot E6, på vallen mot DSV och mellan den befintliga Stenorsvägen och den föreslagna nya gatan i norr. Vegetationen ska bidra till ökade ekologiska och rekreativa värden i området. Samtidigt fungerar träd och buskar som en inramning av den föreslagna industribebyggelsen och som avskärmning mellan bostadsbebyggelsen i Säby stationssamhälle och verksamhetsområdet och den nya gatan.

Väster om planområdet planeras ett grönstråk som sträcker sig till Säbystråket och längs stadens rand till havet. Det föreslagna naturområdet vid Säbybäcken ansluter till detta planerade grönstråk. Stråket är utpekad i den fördjupade översiktsplanen.

Inom den föreslagna gatumarken regleras att det ska finnas trädplantering (**plantering₂**). Gatusektionen är väl tilltagen för att ge utrymme för trädrad på var sida av gatan samt längs gång- och cykelvägen.

LEK OCH REKREATION

Rekreationsytor kan skapas inom naturmarken i anslutning till Säbydiket och föreslagen dagvattendamm. Området bör utformas med promenadstigar och blir lättillgängligt för såväl de boende i Säby stationssamhälle som för anställda inom verksamhetsområdet.

Eftersom det inte planeras för bostäder inom planområdet så finns det inget behov av ytor för lek.

STADSBILD OCH LANDSKAPSBILD

Planområdet ligger direkt öster om den befintliga stadsstrukturen, mellan Västkustbanan och E6. På avstånd betraktas tätorten med Landskrona station i förgrunden. DSVs logistikcenter i söder är den bebyggelse som volymmässigt dominerar blickfånget. I övrigt ligger området i ett flackt jordbrukslandskap.

Det skånska karaktärslandskapet, slätten, är tydlig kring Landskrona och Lund. Området öster om Landskrona tätort karakteriseras av en flackt, svagt böljande jordbruksbygd. Jordbrukslandskapet påverkas av de större tätorterna. Stora delar av området har höga visuella kvaliteter, det öppna landskapet har en lång obruten kontinuitet. Landskapet vid Landskrona är vidsträckt och siktlinjerna är långa, men vid lokala punkter relativt kuperat.

Planförslaget innebär en påverkan på landskapsbilden. Även om den storskaliga bebyggelsen kommer att dominera i landskapet bedöms påverkan vara begränsad till det absoluta närområdet. På plankartan regleras att vegetation samt vall ska rama in den nya industribebyggelsen och därmed bidra till att minska den visuella påverkan på omgivningen. Planbestämmelser om bebyggelsens totalhöjd syftar också till att begränsa byggnadernas påverkan på landskapsbilden. Bestämmelsen om att fasadutformningen ska varieras bidrar till att bryta upp byggnadernas volym visuellt.

SERVICE

Ingen offentlig eller kommersiell service finns i direkt anslutning till planområdet. Eftersom ingen bostadsbebyggelse planeras finns inte heller behov av detta.

Strax sydväst om planområdet finns Landskrona station samt Weibullsholms handelsområde med bland annat större matvarubutik, sällanköpsvaror, apotek och tankstation.

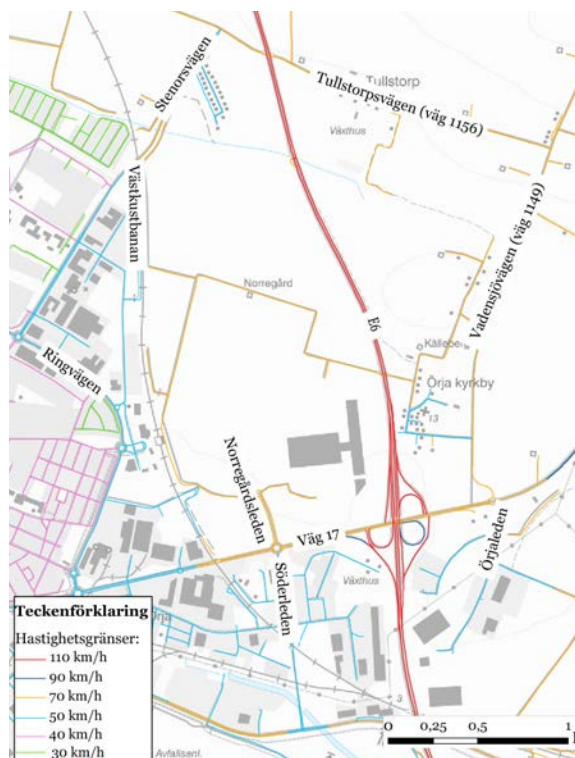
TRAFIK

BEFINTLIG TRAFIKSTRUKTUR

Fastigheten Örja 1:9 nås idag via en mindre bilväg som ansluter österifrån under E6 från Örja Kyrkby och Tullstorpsvägen samt samt från nordväst och sydväst via den mindre vägen Nyhemsvägen.

I söder finns Norregårdsleden som ansluter till infartsvägen Österleden. I norr finns Stenorsvägen som leder från Tullstorpsvägen, förbi Säby stationssamhälle och in mot Landskrona centrum. Trafikplats Landskrona Södra är belägen sydöst om planområdet.

Norr om Landskrona station finns ett vägreservat för en framtida planskild korsning med järnvägen. Söder om Landskrona station finns en passage för gång- och cykel.



Befintlig trafikstruktur kring planområdet. (ÄVS, Trafikverket, TRV 2018/12577, 2022-03-04)

FÖRESLAGEN TRAFIKSTRUKTUR

GATOR OCH VÄGTRAFIK

I detaljplanen föreslås en ny vägkoppling mellan Norregårdsleden/Österleden och Stenorsvägen/Tullstorpsvägen. Gatan kommer att fungera som infart både till planområdet och till framtida bebyggelse i anslutning till Landskrona station. Flera alternativa placeringar av gatan har studerats och det alternativ som bedömts som mest fördelaktigt är den föreslagna placeringen väster om Säby stationssamhälle. I mötet med Stenorsvägen föreslås en cirkulationsplats och den nya gatan fortsätter därefter österut mot Tullstorpsvägen där ytterligare en cirkulationsplats föreslås.

Den föreslagna nya gatan i norr bidrar till att begränsa påverkan på Säby stationssamhälle genom att dels minska bullerpåverkan och dels öka trafiksäkerheten. Den befintliga delen av Stenorsvägen förbi Säby stationssamhälle föreslås bli en intern bygata som ansluter till den västra cirkulationsplatsen.

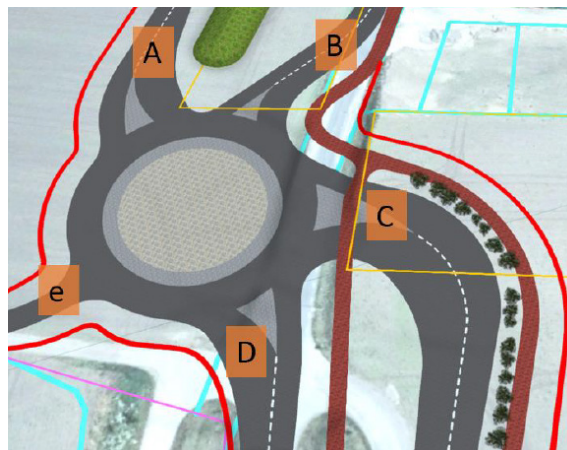
Möjlig utformning av den nya gatan har utretts under planprocessen (PM Kreera). Sektionen på det föreslagna gatuområdet är väl tilltaget för att rymma så väl gata, trädplantering med svackdiken samt gång- och cykelväg (ej längs gatan längst i norr). Längst i söder föreslås en sektion likt den för den befintliga delen av Norregårdsleden med dagvattendike i mitten medan gaturummet smalnar av i den norra delen. Exakt utformning görs i projekteringsskedet.



Förslag till gatusnitt för den nya gatan söder om Stenorsvägen. Utrymme finns för trädplantering på båda sidor om cykelvägen. (Kreera 2022-02-17)



Förelagten trafikstruktur i den norra delen av planområdet (PM Kreera, 2022-02-17).



Förslag på utformning av cirkulationsplatsen vid Stenorsvägen. Ytterradien är 25 meter och inradien 18 meter varav 3 meter överkörningsbar yta. Körpårsanalys med 36m lastbil har genomförts från A - C och C - A för att säkra de tunga transporternas framkomlighet mellan exploateringsområdet och trafikplats Landskrona Norra. Infart B till Säby stationssamhälle görs så smal det går utan att hindra bussarnas framkomlighet. Infart e är endast infart till berörda fastigheter. Cykelpassager (mörkröd linje) anordnas över C, öster om cirkulationen, för att knyta samman Säby stationssamhälle med staden. (PM Kreera, 2022-02-17).



Förslag till framtida trafikstruktur i Landskrona med planerade utbyggnadsområden och föreslagna trafikåtgärder.

De föreslagna cirkulationsplatserna har dimensionerats för att klara lastbilar med en längd på 36 meter. Befintlig utformning med en trevägskorsning mellan Tullstorpsvägen och Stenorsvägen har bedömts som otillräcklig för den framtida trafiksituationen. En cirkulationsplats i korsningen bedöms möta kapaciteten och utrymmeskraven som den framtida trafiken kräver.

Kopplingen norrut till Tullstorpsvägen resulterar också i en extra resmöjlighet för biltrafik och transporter mellan planområdet och E6. Anslutning till E6 norrut är möjlig via Hälsingborgsvägen och trafikplats Landskrona N. Dessutom uppstår en andra resmöjlighet till Väg 17 och E6 söderut via Tullstorpsvägen och Vadensjövägen dock endast för fordon som inte är högre än 4,2 meter.

Den föreslagna gatan får också en funktion som möjlig ringled runt staden. Exempelvis kan den vara ett intressant alternativ för bilresor mellan Karlslund och E6 söderut med potential att minska biltrafiken genom de mer tätbebyggda delarna av Landskrona.

GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Gång- och cykelväg föreslås längs den nya gatan samt längs den befintliga delen av Stenorsvägen. Den nya gång- och cykelvägen ansluter till befintliga cykelvägar vid Karlslund i nordväst och den befintliga delen av Norregårdsleden i söder.

I ett parallellt projekt pågår projektering av en separat gång- och cykelbro längs Stenorsvägen över Västkustbanan in mot centrum. Staden och Trafikverket avser att inom kort teckna ett medfinansieringsavtal för utredning, projektering och byggnation. Ekonomiska medel är avsatta i stadsbyggnadsförvaltningens långsiktiga investeringsbudget. Cykelvägen finns även med i stadens uppdaterade cykelplan som avses antas av Kommunfullmäktige under hösten 2022. Detaljplanen garanterar framtida markbehov mellan Säby stationssamhälle och Säbybäcken.

Trafiksäker passage för gång- och cykelvägen kan ordnas i anslutning till cirkulationsplatsen. Den befintliga delen av Stenorsvägen förbi Säby stationssamhälle ges tillräckligt utrymme för att möjliggöra en gång- och cykelväg längs gatan.

Planområdet kommer i framtiden också att vara tillgängligt för cykel- och gångtrafik som ansluter till Landskrona station via en viadukt söder om stationen. I samarbete med Trafikverket pågår även planering för att öppna upp den befintliga gångtunneln under perrongerna på stationen österut så att gång- och cykeltrafiken får en genare väg både till stationen och centrum. Projektet beräknas vara klart 2023.

KOLLEKTIVTRAFIK

Öresundståg, pågatåg, regionbussar och lokalbussar angör Landskrona station väster om planområdet. Regionbuss 240 mellan Landskrona - Svalöv trafikerar Österleden söder om planområdet. Regionbuss 240 har hållplats på Österleden (avstånd ca 1500 meter) och Landskrona station (avstånd ca 1000 meter). Regionbuss 260 har hållplats på Stenorsvägen (ca 400 meter) norr om planområdet och på Landskrona station (avstånd ca 1000 meter).

För att regionbuss 260 fortsatt ska kunna trafikera hållplatsen på Stenorsvägen i Säby stationssamhälle föreslås på plankartan att en bussgata får anläggas i naturmarken mellan den befintliga delen av Stenorsvägen och den nya vägkopplingen mot Tullstorpsvägen. Detta möjliggör för en mer attraktiv kollektivtrafik för de boende i Säby stationssamhälle.

Tillgängligheten till Landskrona station förbättras när området öster om stationen utvecklas och tunneln under stationen öppnas. Ambitionen från staden och Skåntetraffiken är att planområdet ska kunna trafikeras med stadsbuss eller regionbuss i framtiden.

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.

VARUMOTTAGNING

Lastning och lossning sker inom respektive fastighet och plats för detta anordnas inom kvartersmark.

ÅTGÄRDSVALSSTUDIE (ÅVS) - PÅVERKAN PÅ STATLIG INFRASTRUKTUR

Tidigare utredningar av trafiksystemet i anslutning till planområdet har påvisat behov av åtgärder på E6 och väg 17. Utbyggnaden av planområdet i kombination med allmän trafikuppräknings påverkar statlig infrastruktur. Vid en framtida utbyggnad av hela Kronanområdet och Stationsstaden öster om Landskrona station blir påverkan än större.

Inför granskningsskedet av detaljplanen har en åtgärdsvalsstudie (*Påverkan på trafikflöden och statlig infrastruktur från kommunal utveckling av östra Landskrona*, Ärendenummer: TRV 2018/12577) tagits fram med syfte att ge Trafikverket och Landskrona stad en gemensam bild över var, när och varför kapacitetsproblem uppstår i det statliga vägsystemet. Detta ska sedan ligga till

grund för avtal kring finansiering av lösningar utifrån respektive parts nyttor.

De åtgärder som föreslås ska möjliggöra att planerad utveckling av området inte hindras av kapacitetsbrister i infrastrukturen samtidigt som den statliga infrastrukturens funktion för nationella och regionala transporter säkerställs.

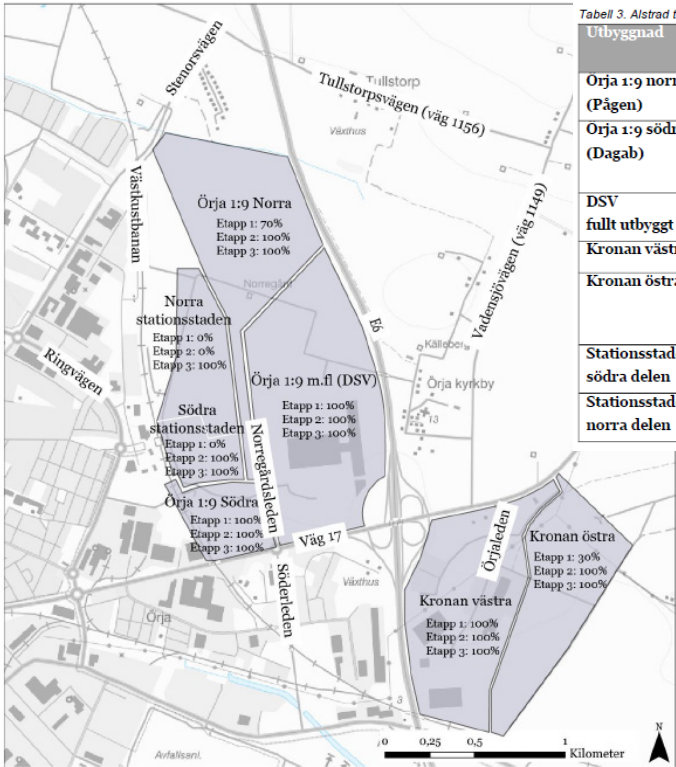
För att säkerställa åtgärder vid rätt tidpunkt identifieras utbyggnadsetapper med gradvis utbyggnad av planerade exploateringar. Kapaciteten i närliggande vägnät studeras för varje etapp och åtgärder föreslås successivt i samband med att brister i vägnätet urskiljs.

Målen för problemlösningen och som använts i utvärdering av föreslagna åtgärder har varit att säkerställa tillräcklig kapacitet för motorfordonstrafiken för att möjliggöra för utbyggnadsplaner, säkerställa god trafiksäkerhet för motorfordonstrafiken och att säkerställa god trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet för gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik.

Åtgärdsgenereringen genomförs utifrån fyrstegsprincipen, där tänkbara åtgärder analyseras i fyra steg, steg 1 – tänk om, steg 2 – optimera, steg 3 – bygg om och slutligen steg 4 – bygg nytt. Åtgärdstyper enligt enbart steg 1 och 2 bedöms i detta fall inte vara tillräckliga för att lösa trafiksituationen i området utan huvudfokus vid test av åtgärdstyper har varit med fokus på steg 3- och 4-åtgärder.

Tre utbyggnadsetapper och åtgärder har kontrollerats med hjälp av mikrosimulering i programvaran Vissim. Etapperna utgår ifrån årtal då utbyggnadsplaner i utredningsområdet förväntas stå klara och delas in i år 2030 – etapp 1, år 2040 – etapp 2, år 2050 – etapp 3.

Under **etapp 1 år 2030** föreslås en droppe i trafikplatsen på väg 17 för att förbättra framkomligheten för vänstersvängande

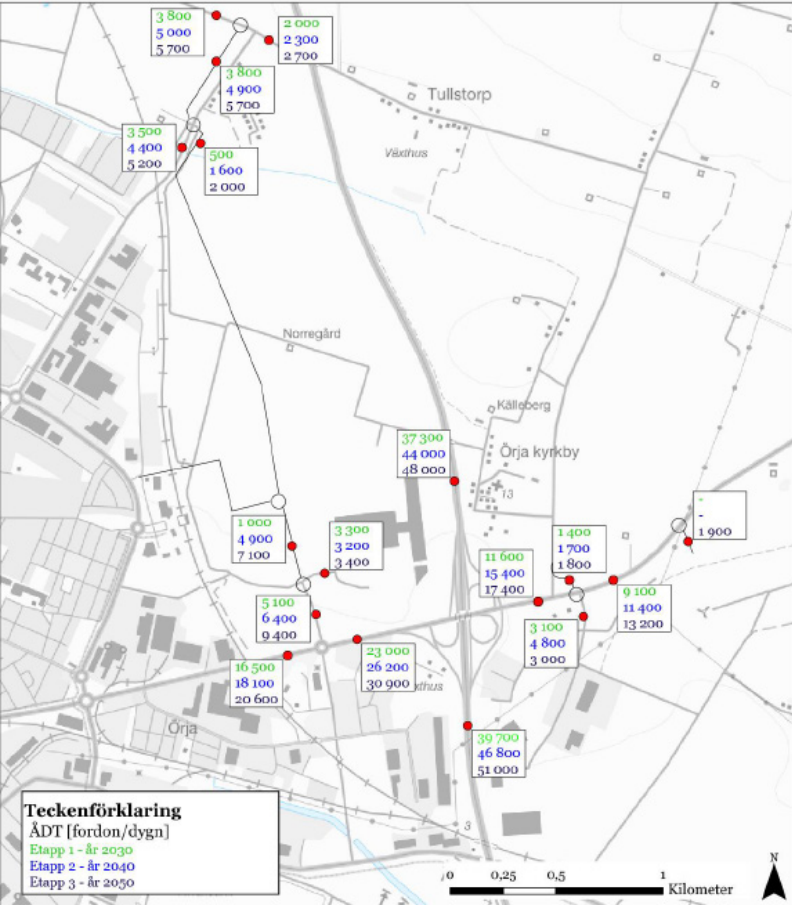


Tabell 3. Alstrad trafik från utbyggnadsområdena.

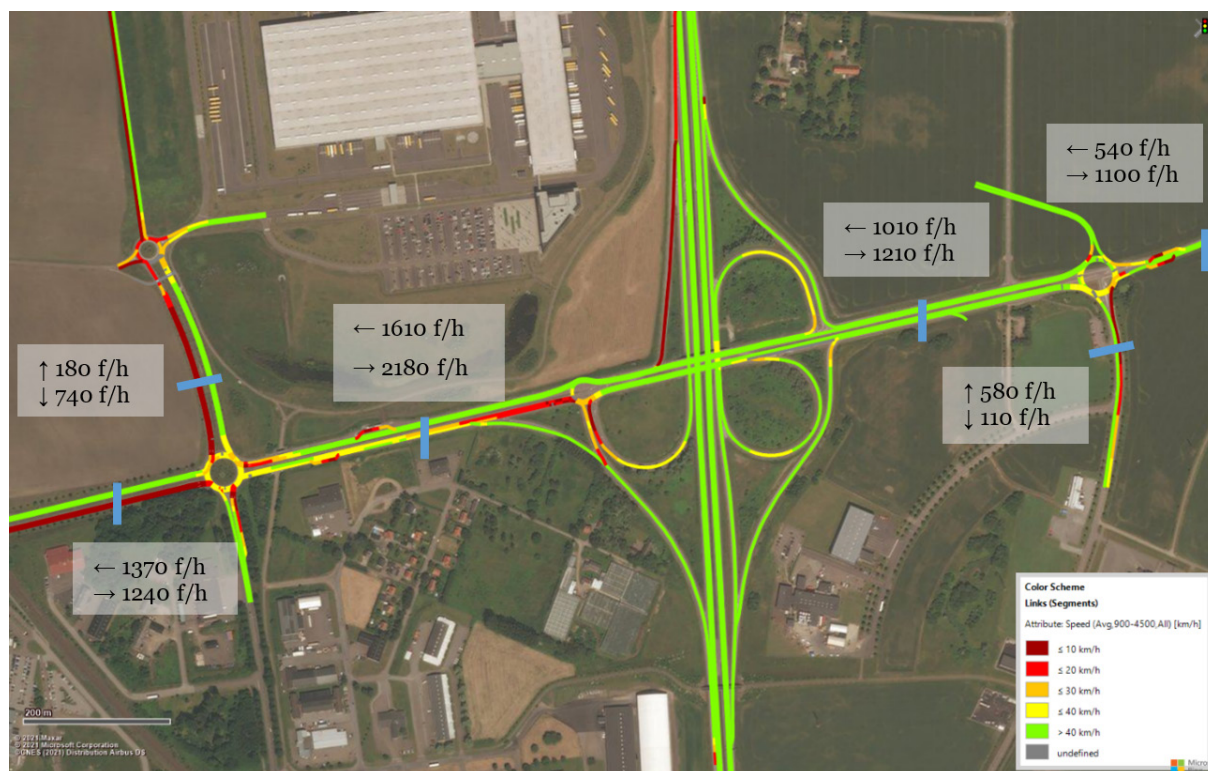
Utbyggnad	VMD [fordon/dygn]	Andel tung trafik	Kommentar
Örja 1:9 norra (Pågen)	1 600	37,5 %	Uppgifter från Pågen
Örja 1:9 södra (Dagab)	930	30 %	Beräkning från tidigare utredning nerskalad med 17 procent baserat på uppgifter från Landskrona stad/Dagab
DSV fullt utbyggt	3 680	39 %	Beräkning från tidigare utredning
Kronan västra	3 000	16 %	Beräkning baserad på fältmätning
Kronan östra	2 700	16 %	Lika stor alstring som Kronan västra men nerskalad 10 procent baserat på områdets storlek
Stationsstaden, södra delen	5 300	5 %	Beräkning med baserad på trafikstringsverktyget med justeringar
Stationsstaden, norra delen	2 900	5 %	Beräkning med baserad på trafikstringsverktyget med justeringar

Bilder från Åtgärdsvalsstudie - Påverkan på trafikflöden och statlig infrastruktur från kommunal utveckling av östra Landskrona (Trafikverket, TRV 2018/12577, 2022-03-04)

Figur 29. Utbyggnadstakt uppdelat för de studerade etapperna. Etapp 1 år 2030, etapp 2 år 2040 och etapp 3 år 2050, bakgrundskarta: NVDB (2021).



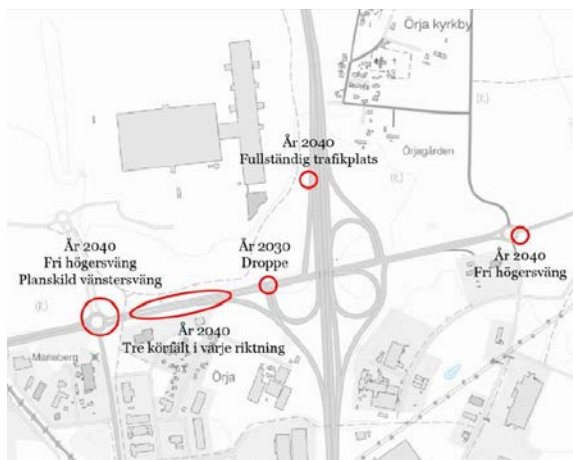
Figur 30. Beräknade trafikmängder för de tre studerade etapperna.



Kapacitetsanalys. Medelhastighet under eftermiddagens maxtimme år 2040 med allmän trafikökning och trafik från exploateringar år 2040. Grön färg indikerar att trafiken flyter på normalt. Röd färg indikerar köbildning. (ÅVS figur 38)



Kapacitetsanalys. Medelhastighet under eftermiddagens maxtimme år 2040 inklusive trafik från exploatering och med åtgärder på västra och östra cirkulationen samt fullt utbyggd trafikplats. Grön färg indikerar att trafiken flyter på normalt. Röd färg indikerar köbildning. (ÅVS figur 45)



Förslagna åtgärder i ÅVS samt till vilka årtal de bör vara genomförda. (Trafikverket, TRV 2018/12577, 2022-03-04)

fordon i trafikplatsen.

Under **etapp 2 år 2040** föreslås en rad åtgärder för att hantera de kapacitetsbrister som uppstår vid denna tidpunkt. Dessa åtgärder är planskild vänstersväg från Örja samt fri högersväg in till Örja från väg 17 österifrån. En planskild vänstersväg har som huvudsyfte att stärka kapaciteten ut från Örja och mot E6 samt väg 17 österut. Dessutom föreslås en fullständig trafikplats på E6 med en fjärde kringla. År 2040 är kapaciteten i droppen som föreslogs för etapp 1 år 2030 inte tillräcklig. Med en ny klöverbladsramp för trafiken som ska söderut på E6 från väg 17 österifrån tas konfliktpunkten med den genomgående trafiken bort. Det föreslås också utbyggnad till tre körfält i varje riktning mellan trafikplatsen och cirkulationsplatsen in till Örja för att den planskilda vänstersvängen från Örja och utbyggnaden av trafikplatsen ska nyttja sin fulla kapacitet. Sista åtgärden som föreslås i etapp 2 är en fri högersväg ut från Kronan för att förstärka kapaciteten i cirkulationsplatsen och förhindra köbildning från Kronanområdet.

Under **etapp 3** föreslås två åtgärder för att hantera de kapacitetsbrister som uppstår efter alla exploateringar fram till år 2050. Den första åtgärden

som föreslås är breddning av befintlig cirkulationsplats inne på Örja, som ansluter till DSV, till två körfält. I cirkulationsplatsen uppstår köer under eftermiddagen. För att öka kapaciteten breddas cirkulationsplatsen till två körfält. Denna åtgärd är redan detaljprojekterad och kommer i verkligheten att vara byggd tidigare. Den andra åtgärden i etapp 3 är en ny cirkulationsplats utmed väg 17 som ansluter till Kronan östra, denna åtgärd bedöms dock inte som genomförbar av Trafikverket.

Även anslutningen norrut i korsningen vid Tullstorpsvägen (väg 1156) har studerats. Kapacitetsberäkningar av de föreslagna cirkulationsplatserna har gjorts i programmet Capcal. Kapaciteten för cirkulationsplatserna beräknas för eftermiddagens maxtimme då det bedöms vara den mest trafikintensiva timmen. Resultaten anges i belastningsgrad, vilket är förhållandet mellan aktuellt trafikflöde och vad korsningen eller tillfarten maximalt kan klara av. För cirkulationsplatser gäller det att belastningsgrader över 0,8 bedöms ge en låg standard, över 0,6 motsvarar mindre god standard och under 0,6 motsvarar god standard. De beräknade belastningsgraderna är i alla tre etapper (år 2030, 2040 och 2050) och för båda två cirkulationsplatserna under 0,6 vilket innebär en god standard.

Åtgärderna för 2040 har inbördes beroenden och varianter, exempelvis flytt av avfartsramp som kan kombineras med tre körfält. Detta behöver studeras mer detaljerat i senare skede. Listade åtgärder ska därför ses som principiella lösningar som behöver studeras vidare för att hitta den bästa helhetslösningen.

HISTORIA OCH ARKEOLOGI

HISTORIK

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

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

Säby finns dokumenterat tillbaka till 1200-talet, byn ägdes av den danska kungamakten. På 1400-talet lät kungen anlägga staden Landskrona som skulle bli det nya centrumet i södra Sverige. Av resten av den gamla socknen Säby bildades ett självständigt län, Säby län, med kungsladugård och ett tiotal kronogårdar. Säby kungsladugård blev Säbyholm, privatägt säteri på 1790-talet.

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. Stadens folkmängd ökade kraftigt fram till sekelskiftet 1900, många flyttade till Landskrona för industriarbete. Vid sekelskiftet räknades Landskrona till den nioende största industristaden i storleksordning. Utmed järnvägssträckningarna etablerades stationer och samhällsbildningar. På detta vis utvecklades Säby stationssamhälle, som ligger direkt norr om planområdet.

Säby hade en bibana, inom Örja socken, från Säbyholms sockerfabrik som därefter anslöt till sträckningen Landskrona-Åstorp. På 1960-talet lades järnvägssträckningen förbi Säby stationssamhälle ner. Det fanns inte längre lönsamhet då sockerfabriken i Säby hade fått stänga. Järnvägssträckningen norrut lades också ned och sträckningen österut mot Eslöv avvecklades. Österleden ligger i samma sträckning som järnvägen mot Eslöv en gång hade.

Under de två första decennierna på 1900-talet köptes gårdarna Axeltofta och Örjagården vilka utgjorde sammanlagt cirka 200 ha högvärdig jordbruksmark. 2005 förvärvades marken av Landskrona kommun (beslut i KS 2004-11-10).

KULTURMILJÖ

Området består av historisk jordbruksbygd. Den historiska strukturen, i form av vägar och markindelningar är dock inte bevarad, vilket gör att värdet som kulturmiljö bedöms vara lågt.

Planområdet ingår inte i, eller påverkas av, någon bevaringsplan. Inga byggnadsminnen finns inom planområdet.

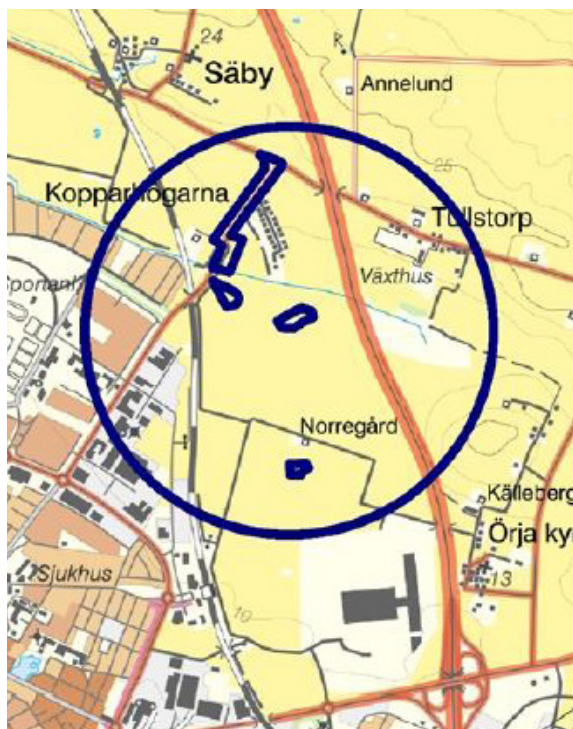
FORNLÄMNINGAR

Det finns kända fornlämningar inom planområdet.

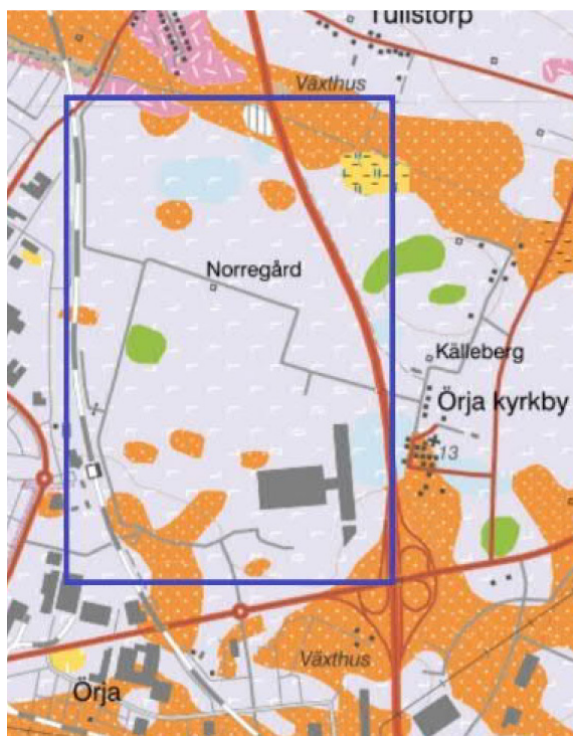
En arkeologisk utredning steg 2 genomfördes i mars 2021 (Länsstyrelsen Dnr 431-16756-2020). Inom tre delytor konstaterades förtätningar i form av förhistoriska boplatslämningar vilka undersöktes vidare vid en arkeologisk förundersökning under våren 2022 (Länsstyrelsen Dnr 431-18529-2021). Vid den arkeologiska förundersökningen våren 2022 påbörjades även en avgränsande förundersökning för ett område inom fastigheten Tullstorp 5:8.

Syftet med en arkeologisk förundersökningen är att fördjupa kunskapen om fornlämningarna och den har som mål att klargöra fornlämningarnas, innehåll, datering och framför allt deras kunskapspotential. Slutligen genomförs en arkeologisk undersökning varvid fornlämningarna dokumenteras och tas bort varefter en önskad exploatering kan genomföras.

Staden har 2022-06-09 ansökt om arkeologisk undersökning av fornlämningarna inom Örja 1:9/Örja 1:24 samt fortsatt arkeologisk förundersökning av fornlämningarna inom Tullstorp 5:8.



Delområden där arkeologisk förundersökning gjordes under våren 2022. (Bild från undersökningsplan, Arkeologerna 2022)



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

MARKFÖRHÅLLANDEN

Området sluttar svagt mot Säbybäcken i norr förutom den södra delen av området som sluttar svagt mot söder. Uppmätt marknivå i utförda undersökningspunkter (ÅF, 2020-02-29) varierar mellan ca +9 och +17.

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 planområdet.

GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN

ALLMÄNT

En geoteknisk utredning har utförts i samband med planarbetet (ÅF, 2020-02-29). Denna sammanfattas översiktligt nedan.

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

JORDLAGERFÖRHÅLLANDEN

Observera att nedanstående beskrivning är en generaliserande bedömning av jordartsförhållandena inom området. Avvikande förhållanden kan inte uteslutas.

Överst i jordlagerföljden påträffas mulljord med en mäktighet på ca 0,3-0,4 meter i samtliga undersökningspunkter. Under mulljord påträffas lermorän. Lermoränen har en mycket hög odränerad skjuvhållfasthet som ökar mot djupet.

I två av undersökningspunkterna påträffades Sandmorän under mulljorden och ovan lermoränen. Sandmoränen har en mäktighet på ca 2,1-3,1 meter och bedöms ha en mycket lös till lös lagringstäthet i den översta metern och fast till mycket fast

lagringstäthet i de understa metrarna.

I två av punkterna påträffades sand direkt under mulljorden. Sanden har en mäktighet på över 3,7 meter och bedöms ha en medelfast till fast lagringstäthet.

Sand påträffades också som lager under lermorän i flera punkter med mäktighet som varierar mellan 0,3 meter och över 2,0 meter. Inga sonderingar har utförts i dessa punkter, men erfarenhetsmässigt kan sanden antas vara medelfast till fast lagrad.

I en undersökningspunkt påträffades fyllning bestående av en blandning av mulljord och lermorän från markytan ner till 5,4 meters djup. Mulljord med en mäktighet på 0,3 m följt av lermorän påträffades under fyllningen.

CPT-sonderingarna samt hejarsonderingarna har i samtliga undersökningspunkter, med undantag av en, avslutats på 3,7-4,0 meters djup utan att metodstopp uppnåtts (SGF stoppkod 90). I den avvikande punkten avslutades CPT-sonderingen på ca 1,8 meters djup då sonden ej kunde neddrivas ytterligare, enligt för metoden normalt förfarande (SGF stoppkod 91).

HYDROGEOLOGISKA FÖRHÅLLANDEN

Grundvattenrör har installerats i ett antal punkter. Nivåmätning av grundvattenytan i dessa rör har utförts vid ett tillfälle under januari 2020. I samband med skruvprovtagningar har fritt vatten i öppet borrhål noterats på 0,7 meters djup under befintlig markyta i två borrhål. Detta motsvarar en nivå på +10,4 respektive +10,5.

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

GEOTEKNISKA REKOMMENDATIONER

ALLMÄNT

Grundläggningsarbeten 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.

SCHAKTARBETEN

Schaktarbeten ska utföras i enlighet med AMA Anläggning 17 samt anvisningar i skriften Schakta säkert. Släntlutningar för schakter anpassas efter jordens friktionsvinkel samt väderlek, schaktdjup och närhet till grundvattenytan. Grunda schakter kan ovan grundvattenytan vanligen utföras med släntlutningen 1:1,5 i sand och sandmorän och med släntlutning 2:1 i lermorän. Schaktbarhetsklass för förekommande jordar bedöms enligt Rapport R130:1985, utgiven av Byggeforskningsrådet.

Förekommande sand bedöms tillhöra schaktbarhetsklass 2 och sandmoränen samt lermoränen bedöms tillhöra schaktbarhetsklass 3.

Schaktbottenbesiktning ska utföras av geotekniskt sakkunnig innan grundläggningsarbeten påbörjas. Eventuella upplagsmassor som uppkommer i samband med schakt skall placeras på säkert avstånd från schaktkrön. Detta avstånd ska bestämmas genom en stabilitetsberäkning.

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 slanter bör förses med erosionsskydd.

Det finns risk för hydraulisk bottenuppträckning där friktionsjord överlagras av tät jord. Inom den nordöstra delen av undersökningsområdet har lermorän, som är en tät jordart, påträffats ovan sand. Lösningen för att undvika bottenuppträckning 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.

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 om avsänkning är aktuell. Avsänkning och länshållning ansvaras för av entreprenören.

PACKNING OCH UPPFYLLNAD

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

Uppfyllning under konstruktioner ska utföras med material av materialtyp 1-3A enligt AMA Anläggning 17 Tabell CE/1. Packning ska utföras enligt AMA Anläggning 17.

ANLÄGGNING AV HÅRDGJORDA YTOR

Det rekommenderas att hårdgjorda ytor dimensioneras enligt AMA Anläggning 17 enligt tillåten tjällyftning och rådande

jordlager- och hydrogeologiska förhållanden.

Under förekommande mulljord utgörs jorden huvudsakligen av lermorän, dvs materialtyp 4B och tjälfarlighetsklass 3. Det förekommer även sand och sandmorän under mulljorden. Sand och sandmorän tillhör materialtyp 2 och tjälfarlighetsklass 1 enligt AMA Anläggning 17.

BYGGNADER OCH KONSTRUKTIONER

Grundläggning av byggnader/konstruktioner bedöms kunna utföras på konventionellt sätt inom undersökningsområdet. All organisk jord ska grävas ur. Geotextil på schaktbotten som materialskiljande lager förordas.

INFILTRATION AV DAGVATTEN

Med hänsyn till grundvattennivåer inom undersökningsområdet samt jordlagerföljden som huvudsakligen utgörs av täta jordar (lermorän) bedöms möjligheterna för infiltration som mindre lämpligt. Bättre alternativ kan vara fördröjningsmagasin eller dammar.

MARKRADON

Radon finns överallt – i marken, luften och vattnet. Vanligast är markradon. Den norra halvan av Landskrona kommun har bedömts vara av typ lågriskområde och den södra halvan normalriskområde. Det finns endast ett högriskområde som utgörs av Gipsön.

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.

Planområdet ligger delvis inom normalriskområde och delvis inom lågriskområde.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

BASFÖRSÖRJNING OCH KOMMUNIKATION

Landskrona Energi planerar för utbyggnad av fjärrvärmenät och elnät i samband med att planområdet byggs ut.

Planområdet kommer att ha tillgång till fiberanslutning via Landskrona Energis fibernät.

VATTEN OCH SPILLVATTEN

En VA- och dagvattenutredning har tagits fram till detaljplanen (Niras, 2022-03-02, reviderad 2022-07-07) med syfte att utreda och ge förslag på lämplig utbyggnad av vattenförsörjning och hantering av spill- och dagvatten.

Området söder om Säbybäcken ska införlivas i kommunalt verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten.

Definitiva ledningsplaceringar och dimensioner fastställs i detaljprojekterings-skedet.

Beräkningarna för vatten och spillvatten i VA-utredningen är gjorda utifrån att Pågen AB ska etablera sig inom planområdet.

Beräkningarna är gjorda utifrån Svenskt Vattens publikation P114.

VATTENFÖRSÖRJNING

Föreslaget VA-system bygger på anslutning av föreslagen vattenledning i gata till en framtida överföringsledning (NSVA) för dricksvatten västerut. Det är i dagsläget osäkert när denna ledning kommer vara i drift, tillfälligt kan anslutning av föreslagen vattenledning i gata ske till förberedd förbindelsepunkt i söder. VA-ledningar förläggs i planerad gata.

Enligt förhandsuppgifter från exploatören

har förväntad vattenförbrukning tagits fram för två olika scenarion; 689 061 m³/år för scenario 1 och 116 2500 m³/år för scenario 2. Dessa har omräknats till 22 l/s för scenario 1 och 37 l/s för scenario 2 (avser medelförbrukning). Dimensionerande vattenförbrukning beräknas för det högsta förväntade scenariot och blir således 96 l/s.

BRANDVATTENFÖRSÖRJNING

Enligt uppgifter från Räddningstjänsten ska ett släckvattenflöde om 1 200 l/min (20 l/s) kunna levereras till verksamhetsområdet. Brandposterna placeras med en radie om 75 m enligt önskemål från räddningstjänsten. I det fall installation av sprinkler är aktuellt bör tank installeras enligt NSVA:s rekommendation.

SPILLVATTEN

Beräkning av dimensionerande spillvattenförbrukning för planområdet utgår från det högsta förväntade scenariot och beräknas utifrån Svenskt Vattens publikation P110. I beräkningen görs ett tillägg för tillskottsvatten på 0,15 l/s, ha. Dimensionerande spillvattenflöde multipliceras även med en säkerhetsfaktor på 1,5 för att ta fram erforderlig ledningsdimension. Dimensionerande spillvattenflöde uppgår till ca 32 l/s (48,2 l/s inräknat säkerhetsfaktor 1,5).

Anslutning av föreslaget system för spillvatten föreslås i söder till befintlig spillvattenledning vid vändplats Norregårdsleden.

Det är i dagsläget osäkert hur gatan samt verksamhetsområdet kommer att höjdsättas, vilket innebär att det är svårt att uppskatta huruvida föreslagen spillvattenledning kan avledas med självfall eller om verksamhetsområdet i sin helhet kommer erfordra pumpning av spillvatten. Om en pumpstation blir aktuell

placeras den inne på kvartersmark och fastighetsägaren åläggs ansvara över den.

Spillvattenledningarna inom planområdet rekommenderas anläggas med en minsta lutning om 7 ‰ (huvudledning) och 10 ‰ (servisledning). Om det erfordras en mindre lutning för självfall ska detta godkännas av NSVA.

Vidare ska fastighetsägaren åläggas att rena utgående industrispillvatten så det är behandlingsbart enligt NSVAs krav innan anslutning till det allmänna ledningsnätet. Det är viktigt att eventuellt släckvatten vid olycka inte når spill- eller dagvattennätet. Åtgärder för att säkerställa detta behöver hanteras inom verksamheten. Eftersom spillvattnet från fastigheten avleds via en spillvattenpumpstation föreslås denna stängas av vid en eventuella olycka som skulle kunna innebära att spillvattnet kontamineras.

DRÄNERINGSVATTEN

Föreslagen hantering av dräneringsvattnet kräver ej pumpning, då detta går att utföra med självfall. De befintliga markhöjderna medger dock inte avledning med självfallssystem till en och samma anslutningspunkt, således föreslås avledning av dräneringsvatten till anslutningspunkt i norr till befintlig dagvattenledning och i syd till förberedd anslutningspunkt och dagvattenledning.

DAGVATTENHANTERING

En VA- och dagvattenutredning har tagits fram till detaljplanen (Niras, 2022-07-07). Dagvattenpolicy och Dagvattenplan för Landskrona stad (framtagna av Landskrona stad och NSVA) har varit underlag till utredningen.

Samtliga beräkningar av flöden och

fördröjningsvolymerna följer Svenskt Vattens publikationer P104, P110 och har beräknats med hjälp av StormTac webb version 19.1.2. Dagvattenflödena är beräknade för ett regn med 30-års återkomsttid och med olika varaktigheter beroende på markanvändning.

Planområdet ligger delvis inom båtudsområde för markavvattningsföretaget "Upprensning av Säbydiken".

Högsta tillåtna utflöde från planområdet styrs av regleringar i markavvattningsföretagets (Säbybäcken) handlingar. Enligt dessa får flödet inte överstiga 1,5 l/s, ha. Föreslagna fördröjningsåtgärder för dagvatten dimensioneras efter detta krav.

De ytor för fördröjning av dagvatten och skyfallshantering som föreslås i dagvattenutredningen placeras inom allmän plats natur. På plankartan säkerställs ytorna genom egenskapsbestämmelsen *fördröjning*. På plankartan regleras också att maximal hårdgöringsgrad inom kvartersmark är 90% för att säkerställa att en del av dagvattnet kan infiltrera i marken.

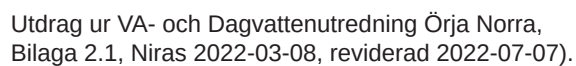
Säbybäcken innebär separata åtgärdsförslag för området norr respektive söder om bäcken.

På plankartan säkerställs att ytor avsätts för fördröjning i naturmark samt att hårdgöringsgraden av kvartersmark regleras.

Området söder om Säbybäcken ska införlivas i kommunalt verksamhetsområde för dagvatten.

OMRÅDET SÖDER OM SÄBYBÄCKEN

Området är förhållandevis flackt men



lutar svagt från sydost till nordväst. En naturlig vattendelare delar området i två delavrinningsområden, vilket medför att en liten del av planområdet avrinner söderut mot Lundåkrabukten. Den södra delen av den planerade gatan avleds därför söderut.

Högsta tillåtna utflöde från området till Säbybäcken är 83 l/s.

Vid exploatering ökar andelen hårdgjorda ytor vilket leder till en ökad ytavrinning p.g.a. minskade infiltrationsmöjligheter och snabbare avrinningsförlopp. I och med den planerade exploateringen förväntas dagvattenflödet öka från nuvarande 280 l/s till 6 700 l/s vid ett regn med 30 års återkomsttid. För att utflödet ska motsvara fastställda krav på 1,5 l/s, ha behöver totalt 33 000 m³ fördröjas inom planområdet.

ÅTGÄRDSFÖRSLAG

Dagvattenhanteringen avseende tak- och markytor föreslås inom området ske ytligt till längsgående svackdiken och kanal i planområdets utkant och därefter till en dagvattendamm i planområdets nordvästra hörn och vidare till Säbybäcken. Från dammen avleds dagvattnet till Säbybäcken, med ett dimensionerande maxutflöde om 1,5 l/s, ha (83 l/s).

Planerade åtgärder i form av svackdiken och dagvattendammen kommer att kunna hantera skyfall inom planområdet upptill nederbörd med 100 års återkomsttid samt 1,25 i klimatfaktor. En 100-årshändelse motsvarar ett fördröjningsbehov av ca 47 860 m³. Intecknas all tillgänglig volym i de föreslagna diken kommer de kunna härbärgera ca 19 000 m³ regnvatten, därtill kommer den volym som kan fördröjas i dagvattendammens regleryta på ca 23 500 m³. För att kunna tillgodose en tillfredsställande hantering av skyfall behöver dagvattendammen kunna bredda ut över omkringliggande grönyta. Tillgänglig naturmark är tillräcklig för att kunna hantera ett 100-årsregn inom planområdet.

Eftersom verksamhetsområdet kommer inneha stor andel av hårdgjorda ytor är det viktigt att åtgärder för dagvattenhanteringen även görs på kvartersmark. Exempelvis kan regnbäddar skapas med syfte att rena dagvatten från ytor med hög trafikbelastning.

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. Planerad gata höjdsätts lägre än bebyggelsen för att kunna fungera som sekundär avrinningsväg vid skyfall.

Det är av stor vikt att höjdsättningen sker omsorgsfullt och med fokus på masshantering och med hänsyn till föreslagna dagvattenanläggningar.

Svackdiken

Huvudsyftet med svackdiken är att fördröja och avleda dagvatten (trög avledning). Med svackdike avses ett brett vegetationsklätt dike med svag släntlutning.

Dikena är beklädda med vattentåligt gräs och karaktäriseras av en stor bredd och en svag längsgående lutning. Svackdiken bör ha släntlutning om minst 1:4 med hänsyn till skötsel. Även viss rening av dagvatten fås med hjälp av med svackdiken.

Längsgående svackdiken föreslås anläggas på naturmarken runtom fastigheterna för att fördröja och rena dagvatten från tak- och körytor. Exakta tillrinningspunkter från verksamhetsområdet till svackdiken beror på hur höjdsättning av området samt utformningen av takytorna. Yta som behöver avsättas för svackdiken i syfte att uppnå fördröjning av kraftigare regn, såsom ett klimatkompenserat 100-årsregn, uppgår till ca 2,4 ha, exklusive föreslagen driftväg.

Dagvattenkanal

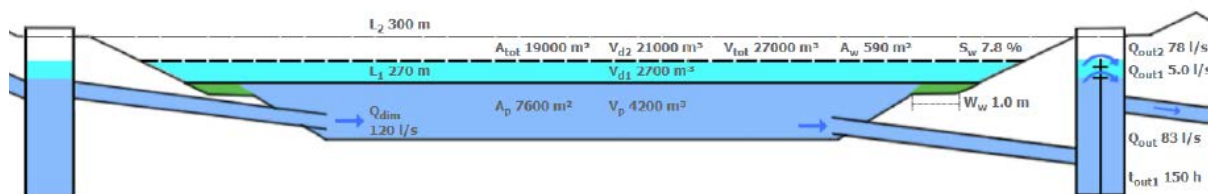
I den nordöstra delen av naturmarken föreslås en kanalkonstruktion som alternativ till svackdiken. En kanallösning



Norregårdsleden (befintlig infartsgata) söder om planområdet med dagvattendike i mitten av gaturummet. Foto: Niras.



Säbydiket sett från väster. Bild: Niras.



Principskiss modellerad damm i StormTac.

Permanent vattendjup: 0,7 meter och Totalt vattendjup (inkl. övre reglervolym): 1,8 meter. Vattendjup våtmarkszon: 0,2 meter. Bredd våtmarkszon: 1 meter. Släntlutning: 1:6. Släntlutning övre regleryta: 1:10.



Exempel dagvattendamm med promenadstråk i Varberg. Foto: Niras.



Exempel dagvattenkanal i verksamhetsområdet Hammarshus, Kristianstad. Bildkälla: Google maps 2021.

kan inrymma större mängder dagvatten på en mindre yta jämfört med svackdikena p.g.a. dess utformning.

Dagvattendamm

En långsmal dagvattendamm föreslås föreslås i naturmarken i norra delen av området. En varierad utformning eftersträvas för att erhålla en lång uppehållstid samt ett ökat estetiskt värde. Dammens konstruktion bör anpassas efter grundvattennivåer i området. Dammens regleryta behöver kunna fördröja en stor andel vatten vid kraftiga regn, vilket innebär att dammens permanenta vattenyta behöver ligga lägre än omkringliggande infrastruktur. Dammens permanenta vattennivå styrs av Säbybäckens bottennivå (ca +9,7), vilket innebär att den permanenta vattennivån på dammen behöver ligga på en höjd om minst +9,8 meter.

Dammen kan utformas med ett gångstråk runtom i rekreationssyfte samt ökad tillgänglighet. Gångstråket kan även användas som serviceväg för drift och skötsel av dammen, och förstärkas vid in- och utlopp för god åtkomst.

Dammens utlopp föreslås förses med en flödesanordning som reglerar och begränsar utflödet vid regn med återkomsttider kortare än 30 år för att undvika flödestoppar som riskerar påverka Säbybäcken. Utloppet till Säbybäcken bör även utrustas med en avstängningsventil så att utgående dagvatten kan stoppas vid en eventuell olycka. Befintliga VA-ledningar längst i nordväst kommer ej att påverkas av planerad dagvattendamm.

Infartsgata från Österleden

Södra delen av planerad gata kommer att anslutas till befintlig infartsgata från Österleden i söder (Norregårdsleden). Gatan har idag två skilda körbanor med en mittremsa i form av ett dike. Vägen avvattnas via hål i kantstenen och rännor ner till diket.

För den norra delen av gatan minskas gaturummet ned, och gatan utformas med en gemensam körbana och ensidigt tvärfall. Avvattning av vägen sker förslagsvis till dike längs den västra vägkanten, trädplantering med likvärdigt avstånd som infartsgatan är önskvärt.

OMRÅDET NORR OM SÄBYBÄCKEN

Planområdet norr om Säbybäcken har en storlek på ca 4 ha och består idag till största delen av jordbruksmark. Området kommer bebyggas med en väg som ansluter planerat verksamhetsområde Örja 1:9 Norra med Tullstorpsvägen norrut. Området lutar söderut mot Säbybäcken.

I och med den planerade exploateringen förväntas dagvattenflödet öka från nuvarande 37 l/s till 580 l/s vid ett regn med 30 års återkomsttid.

Högsta tillåtna utflöde från vägområdet beräknas till 4 l/s.

För att utflödet ska motsvara fastställda krav på 1,5 l/s, ha behöver totalt 2 400 m³ fördröjas inom planområdet.

ÅTGÄRDSFÖRSLAG

Avvattning av vägen sker förslagsvis till trädplantering i skelettjordar och ett vägavvattningsdike längs den östra vägkanten likt befintlig infartsgata till planområdet söder om Säbybäcken. Vägsträckningen mellan den södra cirkulationsplatsen och Säbybäcken föreslås utformas med dubbelsidigt tvärfall till vägdiken och trädplanteringar på vardera sida körbanan. Vid ett kraftigare regn kan omkringliggande naturområden och åkermark svämmas över. En dagvattenledning under cirkulationsplatsen (i anslutning till Stenorsvägen-Nyhemsvägen) föreslås förbinda dikena som avleds söderut till Säbybäcken.

Hela vägsträckan inom norra delen av planområdet behöver avvattnas

mot trädplantering och skelettjordar innan avledning till föreslagna svackdiken. För att tillgodose erforderlig rening behöver trädplanteringar med skelettjord uppta ca 6 % av reducerad avrinningsyta, dvs ca 1 200 m². Ytbehovet förutsätter ett anläggningsdjup om ca 1,5 meter. Skelettjordar inom Örja 1:9 rekommenderas utformas med vanlig skelettjord, då reningen är prioriterad och erforderliga ytor för fördröjning finns på naturytor intill vägen.

DAGVATTENRENING

Dagvattnets utsläpp av föroreningar inom planområdet har beräknats och redovisas som föroreningsmängder (kg/år) och föroreningshalter (µg/l). Beräkningar har gjorts både för nuvarande situation och framtida situation, med respektive utan föreslagna dagvattenåtgärder (svackdiken och dagvattendamm).

Landskrona stad och NSVA har tagit fram riktvärden som ska användas i arbetet med att praktiskt tillämpa miljö kvalitetsnormerna avseende dagvattenutsläpp, och fungera som referens vid bedömningar om en halt av ett ämne är högt eller lågt. För att arbeta mot förbättrade miljö kvalitetsnormer för vattenförekomsten Lundåkrabukten föreslås dagvattenlösningar som även reducerar föroreningar i dagvattnet.

Samtliga halter ökar efter exploatering jämfört med nuläget förutom fosfor (P), kväve (N), bly (Pb) och suspenderad substans (SS) som minskar samt tributyltenn (TBT) som förblir samma som dagsläget. Detta antas delvis 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 kadmium (Cd), nickel (Ni), kvicksilver (Hg) och PAH16. Däremot överstiger ingen av dessa ämnen (efter rening) Landskronas riktvärden enligt dagvattenplanen, vilket innebär

att planen inte riskerar att försämma recipientens möjlighet att uppnå fastställda miljö kvalitetsnormer.

Åtgärder för att minska föroreningsmängderna kan göras exempelvis vid materialval för bebyggelsen. Användning av genomsläppliga ytor kan också minska föroreningsmängderna eftersom mer dagvatten kan infiltrera i marken och minska mängden föroreningar som transporteras med utgående dagvatten.

SKYFALLSHANTERING

OMRÅDET SÖDER OM SÄBYBÄCKEN

Planerade åtgärder i form av svackdiken och dagvattendammen kommer att kunna hantera skyfall inom planområdet upptill nederbörd med 100 års återkomsttid samt 1,25 i klimatfaktor. Detta innebär att samtliga återkomsttider upp till ett klimatkompenserat 100-årsregn kan inrymmas inom planområdet, med en kontrollerad avtappning till Säbybäcken som inte överstiger 1,5 l/s, ha (83 l/s). I dagsläget avrinner en betydligt större volym vatten till Säbybäcken, mycket lågt beräknat skulle detta flöde kunna uppgå till ca 800 l/s. Jämfört med dagens situation medför planområdet med föreslagna dagvatten och skyfallsåtgärder således en förbättrad situation avseende tillkommande dagvattenflöden till Säbybäcken.

En 100-års händelse motsvarar ett fördröjningsbehov av ca 47 860 m³. Detta fördröjningsbehov har beräknats med hjälp av Svenskt Vattens formel för framtagande av magasinvolym med utgångspunkten att utflödet till Säbybäcken inte ska överstiga högsta tillåtna utflöde enligt markavvattningsföretagetskrav. Infartsgatan har exkluderats då den kommer att avvattnas söderut. Således har den reducerade ytan ansatts till 36 ha och utflödet till 83 l/s enligt beskrivning i kapitel 7.1 Dimensionerande

regnvaraktighet uppgår till 1 720 min.

Intecknas all tillgänglig volym i de föreslagna diken kommer de kunna härbärgera ca 19 000 m³ regnvatten, därtill kommer den volym som kan fördröjas i dagvattendammens regleryta på ca 23 500 m³. För att kunna tillgodose en tillfredsställande hantering av skyfall behöver dagvattendammen kunna bredda ut över omkringliggande grönyta, ungefärligt ytanspråk finns utmarkerat i bilaga 2.1 och 5.1. Tillgänglig naturmark är tillräcklig för att kunna hantera ett 100-årsregn inom planområdet. Dammens permanenta vattennivå behöver ligga ca 1,8 meter lägre än omkringliggande infrastruktur för att kunna inrymma de flöden som uppstår vid 100-årsregn. Det har antagits att marken där den planerade vägen i väster ska anläggas kommer fortsatt ligga på en liknande nivå som i dagsläget.

Den totala ytan som behöver avsättas för dagvattenhantering uppgår till ca 55 000 m² och kan inrymma ca 50 000 m³ vatten. Med denna utformning tillgodoses en tillfredsställande hantering av skyfall inom planområdets gränser. Detta är även mycket gynnsamt avseende belastningen på nedströms liggande dagvattensystem.

Således betyder detta att den befintliga situationen utifrån klimatanalysen (DHI) ej påverkas av Örja 1:9 Norra vid en 100-års händelse. Föreslagen dagvattenhantering med svackdiken, kanalkonstruktion och dagvattendamm inrymmer en 100-årshändelse med god marginal.

Det är mycket viktigt att rekommendationerna kring höjdsättningen följs, samtliga markytor ska anläggas så att det vid normal nederbörd och skyfall avleder vatten mot föreslagna svackdiken.

OMRÅDET NORR OM SÄBYBÄCKEN

Inom området där den nya vägen planeras finns i dagsläget inga större lågpunkter där vatten blir ståendes vid skyfall. Det finns en mindre lågpunkt som inrymmer

ca 30 m³ som byggs bort, se Figur 29. Vid en skyfallshändelse kommer dagvatten delvis kunna omhändertas av föreslagna dagvattenåtgärder i anslutning till vägområdet, motsvarande 2 440 m³, och resterande ytvatten kommer avrinna mot Säbybäcken likt dagens scenario då marken lutar söderut. Detta innebär att närliggande mark inte kommer påverkas mer än vid dagens förhållanden avseende kraftig nederbörd.

ÖVERSVÄMNING I OCH KRING SÄBYBÄCKEN

I nuläget sker översvämning av Säbybäcken samt omgivande åkermark vid kraftig nederbörd och höga flöden i bäcken. detta beror på befintliga hinder i diket samt lågpunkter inom åkermarken där nederbörd ansamlas. Se vidare under rubrikern *Konsekvenser - Översvämningsrisk*.

AVFALL

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

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.

Genomförandet av detaljplanen har bedömts medföra betydande miljöpåverkan då planområdet tillåter industri som påkallar kravet på miljökonsekvensbedömning enligt § 2 i Miljöbedömningsförordningen (2017:966).

En miljökonsekvensutredning har utförts och miljökonsekvensbeskrivning upprättats (WSP, 2022-08-23).

Miljökonsekvensbeskrivningen har avgränsats till följande aspekter:

- Miljökvalitetsnormer för vatten
- Påverkan på jordbruksmark
- Påverkan på riksintresse för kommunikation enligt 3 kap miljöbalken
- Påverkan på riksintresse för högexploaterad kust enligt 4 kap miljöbalken
- Klimat kopplat till översvämning
- Landskapsbild

För en sammanfattning av MKB:n, se kapitlet *Miljöbedömning*.

ÖVERENSSTÄMMELSE MED TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

ÖVERSIKTSPLAN

Planförslaget följer intentionerna i den fördjupade översiktsplanen för Landskrona tätort (2014) där planområdet är utpek

som verksamhetsområde på längre sikt (efter 2020).

REGIONPLAN FÖR SKÅNE

Planförslaget följer intentionerna som anges för planering av bebyggelse i Regionplan för Skåne, antagen 2022-06-14.

Planförslaget är lokaliserat i ett strategiskt läge utifrån befintliga strukturer med mycket god tillgänglighet till E6 och kollektivtrafik samt god möjlighet att ansluta till staden gång- och cykelvägnät.

RIKSINTRESSEN

KOMMUNIKATIONER

Riksintresset för väg innefattar E6 och trafikplats Landskrona södra vilka delvis påverkas av planförslaget. I samband med planarbetet har en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) genomförts för att säkerställa att detaljplanens genomförande inte påverkar statlig infrastruktur och riksintresset för E6 negativt. ÅVS:en föreslår åtgärder som behöver utföras till år 2030, 2040 och 2050, se kapitlet *Trafik*. Ett finansierings- och genomförandeavtal ska tecknas mellan kommunen och Trafikverket för att säkerställa genomförande av åtgärderna.

Planförslagets påverkan på riksintresse kommunikationer -väg har bedömts i MKB:n. Se vidare i kapitlet *Miljöbedömning*.

Planförslaget påverkar inte heller riksintresset för järnväg (Väst kustbanan).

En flyghinderanalys har utförts i samband med planarbetet (Luftfartsverket 2022-02-01). Denna har samråtts med berörda flygplatser, som inte har något att erinra. Luftfartsverket har som ägare av CNS-utrustning inget att erinra mot föreslagen etablering. Planförslaget påverkar således inte riksintresser för kommunikationer - luftfart.

HÖGEXPLOATERAD KUST

I stort sett hela Landskrona stad omfattas av riksintresset för kustzon enligt 4 kap 1 och 4 §§ miljöbalken. Riksintresset för kustzonen är avsatt för att hindra exploateringar som kan medföra en påtaglig skada för ett områdes natur och kulturvärden. Enligt 4 kap 5 § Miljöbalken får exploateringar endast komma till stånd som komplettering till befintlig bebyggelse. Om det finns särskilda skäl får bebyggelse uppföras som tillgodoser det rörliga friluftslivet.

Planförslaget bedöms omfattas av undantagsbestämmelsen i 4 kap. 1 § andra stycket miljöbalken, eftersom planförslaget innebär både en utveckling av befintlig tätort (vilket enligt uttalande i förarbetena till bestämmelsen inbegriper bebyggelse och anläggningar som behövs för sysselsättningen i kommunen) och av det lokala näringslivet (vilket enligt uttalande i förarbetena till bestämmelsen inbegriper tillkomst av nya verksamheter i en omfattning som innebär att det finns tillräckliga sysselsättningstillfällen för befolkningen). Att kommunen har en alltjämt hög arbetslöshet, betydligt högre än riskgenomsnittet, och att det behövs fler arbetsplatser i kommunen tydliggörs bl.a. i planbeskrivningen.

Till detta kan läggas att planförslaget och den exploatering som tillåts även uppfyller förutsättningarna för att tillåtas enligt regleringen i bestämmelsens första stycke. Planförslaget påverkar nämligen inte tillgängligheten till kustområdet eller befintligt marint eller kustnära växt- och djurliv. Planförslaget bedöms därför inte påtagligt skada riksintresset eller de samlade natur- och kulturvärdena inom kustlandskapet. Planförslagets påverkan på riksintresse Högexploaterad kust har även bedömts i den till planen framtagna MKB:n. Planförslaget bedöms där inte strida mot eller medföra några

konsekvenser på riksintresseområdet.

TOTALFÖRSVARET

Planförslaget bedöms inte påverka riksintresset för totalförsvaret. Planförslaget har samrått med Försvarsmakten som inte haft några synpunkter.

KULTURMILJÖ

Planförslaget bedöms inte påtagligt påverka eller skada riksintresset för *Rååns dalgång mm (M10)* som finns nordväst om området.

MILJÖKVALITETSNORMER

LUFTKVALITET

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

När verksamheter ska etableras krävs en dialog med miljöförvaltningen för att säkerställa att miljökvalitetsnormer inte överskrids.

VATTENKVALITET

Vattenförekomster inom och omkring planområdet utgörs av Säbybäcken, som angränsar planområdet åt norr.

Planområdet ligger i två delavrinningsområden som mynnar ut i olika delar av Öresund. Mestadelen av planområdet ligger inom delavrinningsområde som naturligt rinner mot N m Öresunds kustvatten (ID: SE555545-124332).

Vattenförekomsten uppnår inte god ekologisk status främst på grund av övergödning, vilket indikeras av höga halter näringsämnen och måttlig status för kvalitetsfaktorn bottenfauna.

Närområdet är kraftigt påverkat av mänsklig verksamhet, vilket ökar läckaget av närsalter och miljögifter till vattnet. Den ekologiska statusen i sjön bedöms idag som måttlig, enligt miljökvalitetsnormen ska God ekologisk status uppnås till år 2027.

Grundvattenstatus/Ytvattenstatus bedöms som kvantitativt och kvalitativt god enligt (<http://www.viss.lst.se/MapPage.aspx>). Planförslagets genomförande bedöms inte medföra sådan påverkan på grundvattnet att miljökvalitetsnormerna inte kan hållas.

Hantering av föroreningar beskrivs ovan, under kapitel *Dagvattenhantering*.

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.

Samtliga halter ökar efter exploatering jämfört med nuläget förutom fosfor (P), kväve (N), bly (Pb) och suspenderad substans (SS) som minskar samt tributyltenn (TBT) som förblir samma som dagsläget. Detta antas delvis 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 kadmium (Cd), nickel (Ni), kvicksilver (Hg) och PAH16. Däremot överstiger ingen av dessa ämnen (efter rening) Landskronas riktvärden enligt dagvattenplanen, vilket innebär

att planen inte riskerar att försämra recipientens möjlighet att uppnå fastställda miljökvalitetsnormer. (Niras 2022-07-07).

Sammanfattningsvis bedöms inte planförslaget medföra några negativa konsekvenser för vatten och vattenkvalité.

Planförslagets påverkan på vattenkvalitet har bedömts i MKB:n. Se vidare i kapitlet *Miljöbedömning*.

HÄLSA OCH SÄKERHET

STÖRNING FRÅN VERKSAMHETER

Planbestämmelserna J och Z, vilka gäller för kvartersmarken inom planområdet, är framtagna av Boverket och avsedda att användas för den typ av verksamhet som planeras på platsen. Användningen J – *Industri* kan användas för områden som ska kunna inrymma all slags produktion, lagring och annan hantering av varor, medan användningen Z – *Verksamheter* är bred och inbegriper olika typer av ytkrävande verksamheter.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning är att platsen, med den föreslagna planutformningen och planregleringen, är lämplig för såväl industri som verksamheter. Det kan noteras att stadens miljönämnd, under samrådet, inte framförde någon erinran gällande att platsen med hänsyn till omgivningspåverkan skulle vara olämplig för det planlagda ändamålet. Verksamhet som avses bedrivas på platsen kan även behöva föregås av en anmälan eller en ansökan om tillstånd enligt miljöbalken.

Skydd för bl.a. bostadsbebyggelsen norr om planområdet har säkerställts genom planens utformning och dess bestämmelser om krav på utförande av skyddsåtgärder för att motverka eventuell omgivningspåverkan.

Mellan kvartersmarken och bostadsområdet i norr har avsatts

ett område som Allmän plats, Natur. Inom naturområdet ska inrymmas bl.a. dagvattendamm, plantering och en vall. Vallen, som ska utföras innan verksamhetsetablering tillåts, kommer att fungera som bullerskydd och visuell avskärmning mellan bostäderna i norr och kommande verksamhet. Den planerade planteringen kommer likaså att fungera som visuell avskärmning.

För trafik till och från verksamhet inom planområdet möjliggörs utfart mot nyanlagd väg, som tydligt avskiljs från bostadsområdet i norr med vallar och plantering.

Planen är även utformad så att den reglerade totalhöjden är lägst i ett område närmst bostadsbebyggelsen. Totalhöjden har här sänkts påtagligt i förhållande till det planförslag som var på samråd, från 22,5 m till 15 m.

Det ska avslutningsvis framhållas att den absoluta målsättningen är att Pågen AB, som redan har förvärvat mark inom planområdet, ska etablera ett nytt bageri på platsen. För verksamheten kommer Pågen AB att söka tillstånd enligt miljöbalken. Pågen AB har påbörjat tillståndprocessen och har nyligen haft samråd med länsstyrelsen och miljöförvaltningen i Landskrona stad. Att avsedd verksamhet

kan bedrivas på platsen, kommer således även att säkerställas i tillståndsprövningen enligt miljöbalken. Befintliga bostäder blir dimensionerande för prövningen.

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

TRAFIKBULLER

TRAFIKBULLERUTREDNING

En bullerutredning har utförts för att utreda konsekvenserna i form av trafikbuller från den föreslagna nya gatan på bostadsbebyggelsen i Säby stationssamhälle. (Akustikforum 2022-02-08).

Trafikbullernivåer, ekvivalenta som maximala, har för fyra scenarion beräknats dels som frifältsvärde vid fasad, dels som utbredningsberäkningar 1,5 m ovan mark ej frifältsvärde.

- Nutida bullersituation 2020,
- Framtida bullersituation 2040 nollalternativ,
- Framtida bullersituation 2040 med planerad väg
- Framtida bullersituation med planerad väg och bullervallar med en höjd av 3,0 meter över mark

Väg	Fordon ÅDT	Tunga %	Hastighet Km/h
E6/E20	64400	19	110/90
Tullstorpsvägen väster om E6/E20	3804	10	70
Tullstorpsvägen öster om E6/E20	2185	6	70
Stenorsvägen	5182	11	70/50
Stenorsvägen - Återvägsgata	413	0	40
Planerad väg del 1 ^a	1600	37,5	60
Planerad väg del 2 ^a	6369	24	60

Indata för beräkning av prognosticerad vägtrafik 2040 med planerad väg.
(Akustikforum, 2022-03-08)

Trafik- och hastighetsdata för vägtrafik har inhämtats från Trafikverkets hemsida, trafik- och hastighetsdata för den planerade vägen har levererats av Kreera Samhällsbyggnad AB. Trafikdata för utbyggt område för E6/E20 har hämtats från Trafikutredning Örja 1:9 av Ramböll daterad 2020-10-29. Vägtrafikdata har räknats upp till 2040 med hjälp av Prognos trafikmängd EVA fr.o.m. 2020-06-15. Trafikdata och prognosticerade trafikdata för spårtrafik har hämtats från Trafikverkets hemsida. Den planerade vägen har slagits ihop med Stenorsvägens trafik efter den första cirkulationsplatsen, ett avdrag för trafik till befintliga och planerade bostäder har gjorts baserat på 7 rörelser per bostad och dygn. Hopslagning och skattning av trafik i återvändsgatan har gjorts av Akustikforum AB.

RIKTVÄRDEN FÖR BEFINTLIGA BOSTÄDER

I infrastrukturpropositionen *"Infrastrukturinriktning för framtida transporter"* 1996/97:53 anges:

"Följande riktvärden för trafikbuller bör normalt inte överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus.
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid.
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad).
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad."

För maximalnivån inomhus nattetid gäller att riktvärdet får överskridas högst 5 gånger per natt under perioden kl. 22-06. För maximalnivån utomhus vid uteplats gäller att riktvärdet får överskridas högst 5 gånger per timme dagtid.

Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan

reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

RIKTVÄRDEN FÖR NYBYGGNATION AV BOSTÄDER

För nybyggnation av bostäder efter 2015 gäller riktvärden enligt förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader SFS 2015:216 t.o.m. SFS 2017:359.

- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
- 60 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad) *
- 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå samt 70 dB(A) maximalnivå utomhus vid uteplats i anslutning till byggnad**

För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller i stället att bullret inte bör överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad.

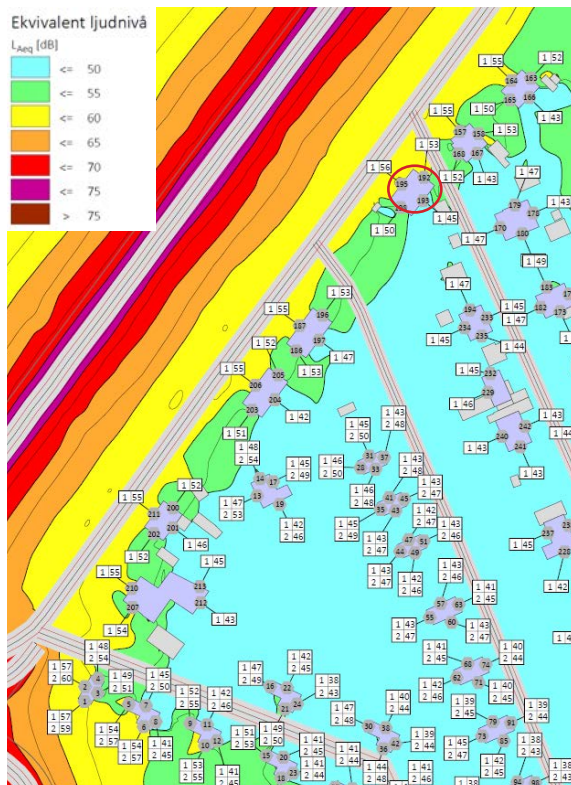
* Om 60 dBA ändå överskrids bör minst hälften av alla bostadsrum i en bostad vara vända mot en sida där 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden, och där 70 dB(A) maximal ljudnivå inte överskrids under nattetid kl. 22.00 och 06.00.

** Om 70 dB(A) ändå överskrids bör nivån inte överskridas med mer än 10 dB och max 5 gånger/ timme under dagtid 06:00 - 22:00.

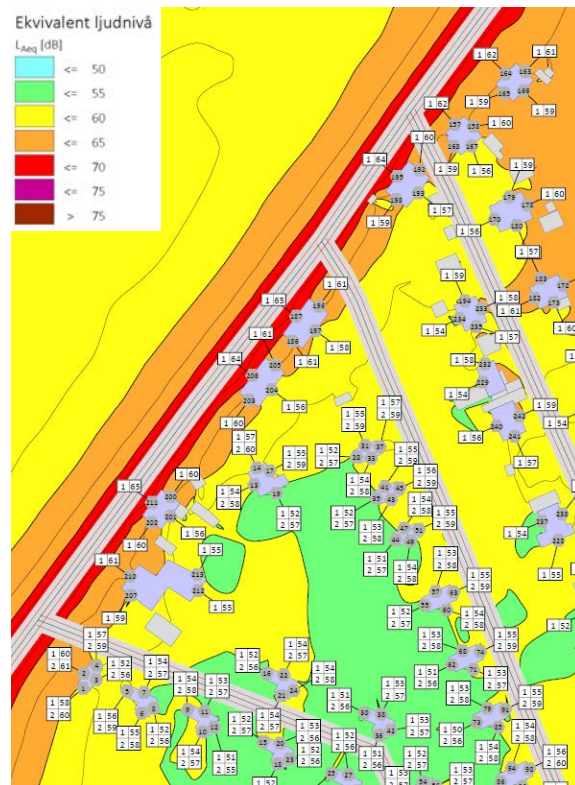
SLUTSATS I BULLERUTREDNINGEN

Då bebyggelse i Säby stationssamhälle är uppförd antingen före år 1997 eller efter år 2015 redovisas bullerutredningens slutsatser för dessa två aspekter nedan. Beräkningen är gjord både för befintlig bebyggelse och ny bebyggelse som föreslås i gällande detaljplan för området. För en fullständig redovisning se bullerutredningen (Akustikforum 2022-03-08).

Anläggandet av den planerade vägen förbättrar ljudmiljön för de fastigheter som ligger närmast Stenorsvägen och underlättar projektering av planerad bostadsbyggnation för Säby stationssamhälle.



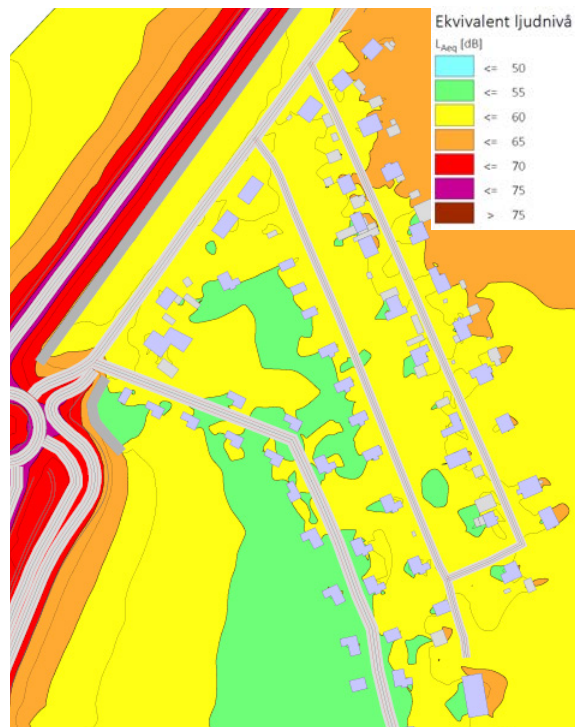
Beräkning av framtida trafikbuller år 2040, enbart från ny planerad gata. (utsnitt ur bilaga 25, Akustikforum 2022-03-08). Befintlig bostad där riktvärdet 55 dBA överskrids är markerad med röd cirkel.



Beräkning av totalt framtida trafikbuller år 2040, nollalternativ utan planförslaget. (utsnitt ur bilaga 2, Akustikforum 2022-03-08).



Beräkning av framtida trafikbuller år 2040, med planerad gata (utsnitt ur bilaga 19, Akustikforum 2022-03-08). Planerad bostad där riktvärdet 60 dBA överskrids är markerad med röd cirkel.



Beräkning av framtida trafikbuller år 2040, med planerad gata och bullervallar (utsnitt ur bilaga 20 Akustikforum 2022-03-08). Riktvärdet 60 dBA för planerad bostad närmast cirkulationsplatsen innehålls nu.

För **befintliga bostadsbyggnader**

uppförda innan 1997 gäller att:

- Ljudnivån från trafik för de byggnader som påverkas av Stenorsvägen minskas från dagens nivåer.
- Byggnader som påverkas trafikbullermässigt av Stenorsvägen och är byggda före våren 1997 behöver uppfylla $LA_{eq24h} = 55$ dB i enlighet med Infrastrukturpropositionen.

För att avgöra vilka byggnader som påverkas av Stenorsvägen jämförs ljudnivåer vid fasad mellan nollalternativ *Framtida bullersituation för 2040* och *Framtida bullersituation med planerad väg 2040*.

Då den väsentliga ombyggnaden av den lokala trafikinfrastrukturen är kommunal samt att det idag är ett väsentligt bidrag av buller från statlig infrastruktur för berörda byggnader utvärderas riktvärde LA_{eq24h} mot endast kommunal infrastruktur. Utvärderingen sker endast mot kommunal infrastruktur av den anledningen att kommunen inte kan åläggas krav på bullerskydd från infrastruktur som ägs av staten samt att det är bullerpåverkan från ombyggnationen av kommunal infrastruktur som ska utvärderas. Resultat av beräkningar för framtida bullersituation 2040 med planerad väg, endast kommunal infrastruktur, (redovisas i Bilaga 25 och bild på föregående sida).

Med ett beräknat överskridande av $LA_{eq24h} = 55$ dB med 1 dB för en befintlig bostadsbyggnad utmed Stenorsvägen (se bild på föregående sida) så är det inte ekonomiskt rimligt att bygga en skärmande bullervall mellan den planerade vägen och Stenorsvägen.

För **planerad bostadsbebyggelse samt bebyggelse uppförd efter 2015** gäller att:

- Fasadnivå inte ska överstiga $LA_{eq24h} = 60$ dB, dock om $LA_{eq24h} = 60$ dB överskrids ska en skyddad sida

finnas tillgänglig för minst hälften av bostadsrummen där $LA_{eq24h} = 55$ dB och $LAF_{max} = 70$ dB behöver innehållas.

- Om en uteplats anordnas i anslutning till byggnaden ska ljudnivå $LA_{eq24h} = 50$ dB och $LAF_{max} = 70$ dB innehållas.
- För planerad byggnation gäller att all infrastruktur både är statlig och kommunal.
- Nybyggnation hanteras generellt i bygglov men för att möjlighet ska finnas att kunna bygga där det finns planer på bostadsbyggnation ska planerade bostadsbyggnader innehålla nybyggnadskrav vid denna ombyggnation av kommunal infrastruktur

För planerade byggnationer ska kunna innehålla nybyggnadskrav behöver den bullervall som planerats att anläggas öster om Cirkulationsplats 1 uppföras med en höjd av minst 3 meter över mark. Bullervallen kan vara en kombination av bullervall och bullerplank dock med en lägsta höjd av 3,0 meter över mark.

Dock bör nämnas att i Framtida bullersituation 2040 nollalternativ så överskrids $LA_{eq24h} = 60$ dB (se utredning bilaga 2, 3 och 4)

Uteplatser för planerad byggnation kommer att i stor utsträckning kräva skärmning för att kunna innehålla ställda krav. Detta ska hanteras i bygglov.

Slutsatsen blir att för att uppfylla Naturvårdsverkets riktlinjer för äldre bebyggelse fram till 2015 så krävs ingen skyddsåtgärd. För att uppfylla detaljplan och därmed förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader SFS 2015:216 t.o.m. SFS 2017:359 för planerade byggnader krävs att en bullervall öster om cirkulationsplats 1 anläggs med en höjd på 3,0 meter över mark. Uteplatser för planerade byggnader kommer att behöva skärmas med lokala skärmar för att uppfylla riktvärden i enlighet med trafikförordningen. Uteplatser

för de byggnader som är uppförda efter 2015 ska ha lösts i bygglovsprocessen. Beräkningar för framtida bullersituation 2040 nollalternativ visar att all planerad och uppförd byggnation efter 2015 sannolikt behöver lokal skärm för uteplats för att innehålla krav enligt trafikbullerförordningen.

SÄKERSTÄLLANDE AV RIKTVÄRDEN FÖR TRAFIKBULLER I DETALJPLANEN

Ljudmiljön i Säby stationssamhälle är redan idag starkt påverkad av omkringliggande infrastruktur, inte minst stalig infrastruktur i form av E6 och Västkustbanan. Ett antal åtgärder föreslås i detaljplanen för att tillkommande trafik som genereras av planförslaget inte ska försämra ljudmiljön i stationssamhället och för att gällande riktvärden ska innehållas.

Placeringen av den nya gatan norr om Säby stationssamhälle säkerställer att genomfartstrafik och tung trafik flyttas bort från den befintliga Stenorsvägen. Därmed förbättras både ljudmiljön och trafiksäkerheten jämfört med nollalternativet.

Riktvärdet på 55 dBA för befintliga bostäder överskrids i bullerberäkningen med 1 dB för en bostad längs Stenorsvägen år 2040. Bullerutredningen konstaterar att det inte är rimligt att uppföra en vall för att reducera denna överskridelse. På plankartan säkerställs dock att avskärmande vall (vall₁) får anläggas inom naturmark sydöst om vägen om behov av detta skulle uppstå.

För de sedan tidigare detaljplanlagda bostäderna längs Stinsvägen, Banmästarevägen och Rallaregården gäller att riktvärdet 60 dBA inte får överskridas. Detta överskrids för en planerad bostad närmast cirkulationsplatsen. På plankartan säkerställs att bullerskydd med en höjd av lägst 2 meter över anslutande marknivå ska anläggas mellan cirkulationsplatsen och den aktuella fastigheten (vall₂). För att säkerställa att skyddet kommer till innan gatan tas i bruk så anger planbestämmelsen

också att att bullerskyddet "ska anläggas senast i samband med anläggandet av intilliggande väg".

Förutom att dämpa trafikbuller så kommer de förelagda bullerskydden även att fungera som visuellt skydd mellan bostadsbebyggelsen och gatan.

KÄNSLIGHETSANALYS TRAFIKBULLERUTREDNING

Inför antagandet av detaljplanen har en känslighetsanalys (Akustikforum 2022-08-16) utförts för att stresstesta bullernivåerna vid ännu högre trafiksiffror än vad som beräknats i ÅVS:en och i den ursprungliga trafikbullerutredningen (Akustikforum 2022-02-08). Avsikten med känslighetsanalysen har varit att säkerställa att ljudnivåer från trafik på de planerade gatorna inte ska bli ett problem i framtiden även om trafikmängden skulle öka till högre nivåer än vad som kan förutses i dagsläget.

Bullerberäkningarna i analysen visar att även om trafiksiffrorna höjs från 1600 fordon till 4000 fordon på den föreslagna vägen söder om Stenorsvägen (vilket resulterar i cirka 9000 fordon längs den föreslagna nya Stenorsvägen norrut) så blir det endast en marginell förändring i bullernivåer gentemot den ursprungliga trafikbullerutredningen. Det beror på att Riktvärdena för trafikbuller kommer fortsatt att innehållas ifall båda de föreslagna bullervallarna uppförs.

FARLIGT GODS

Motorväg E6, som passerar planområdets östra sida är led för farligt gods.

I Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen – Bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport av farligt gods (RIKTSAM) framtagen av Länsstyrelsen i Skåne finns rekommenderade skyddsavstånd till farligt godsled.

Riskhanteringsprocessen skall beaktas i framtagandet av detaljplaner inom 150 meters avstånd från en led för transport av farligt gods.

I RIKTSAM, Vägledning 1 finns riktlinjer baserat på skyddsavstånd. Dessa innebär kortfattat :

- Minsta fria avstånd som eftersträvas mellan bebyggelse och transportled är 30 meter.
- I området närmast efter det bebyggelsefria området bör markanvändningen begränsas. I detta område bör markanvändningen utformas så att få personer uppehåller sig i området och där personerna alltid är i vaket tillstånd. Det område där markanvändningen begränsas är området mellan 30-70 meter från transportleden. Inom detta område kan exempelvis industri, lager och bilservice tillåtas.
- Området där de flesta typer av markanvändning kan förläggas utan särskilda åtgärder eller analyser är 70-150 meter. Undantaget är sådan

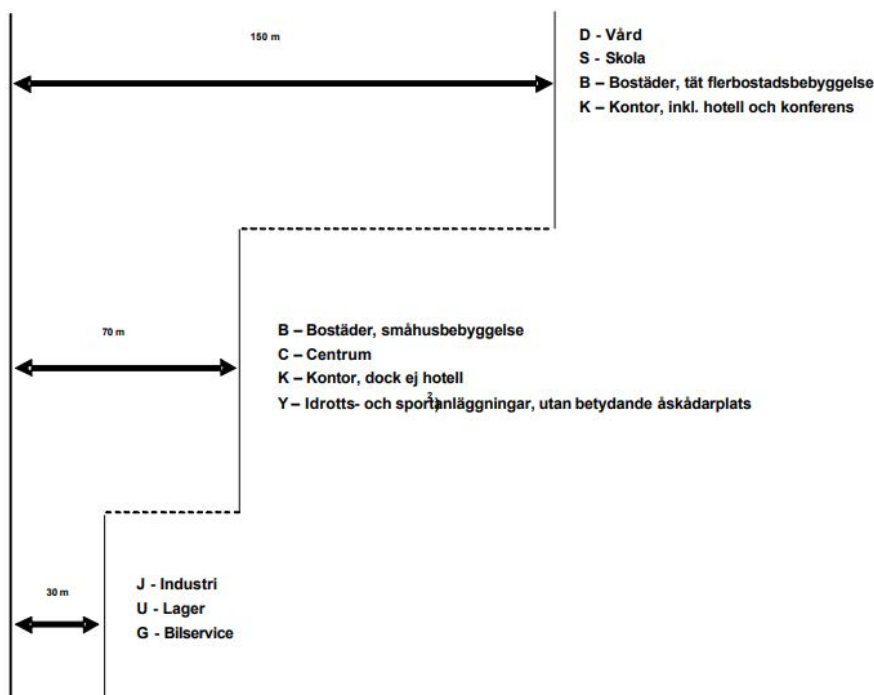
markanvändning som innefattar många eller utsatta personer.

- I området mer än 150 meter från farligt godsled kan övriga typer av markanvändning förläggas utan särskilda åtgärder eller analyser. Här ingår exempelvis vård, skola, bostäder i tät flerbostadsbebyggelse och hotell.

Där avsteg från rekommendationerna/skyddsavstånden görs krävs någon form av riskanalys/riskutredning som visar om den planerade bebyggelsen blir lämplig med hänsyn till behovet av skydd mot olycksrisker.

Markanvändning Z - *verksamheter* nämns inte som exempel i RISKSAM. Z kan dock betraktas som en mindre känslig markanvändning än C - *centrum*, men mer känslig än J - *industri*.

Byggrätten inom planområdet ligger på 75 meters avstånd till närmsta väggkant på E6. Detta innebär alltså att markanvändningen J och Z kan planeras och verksamheter uppföras, utan att någon speciell analys om riskläget för farligt gods utförs.



Exempel på skyddsavstånd för olika verksamheter enligt Vägledning 1, Riktsam.

ÖVERSVÄMNINGSRISK

En översiktlig klimatanalys har tagits fram av DHI 2013 som översiktligt utreder översvämningsrisker inom kommunen vid framtida klimatförändringar (vid befintliga förhållanden). Delar av planområdet i norr beräknas översvämmas vid ett 100-årsregn med ett vattendjup mellan 0,3 – 0,6 meter. Planområdet ligger inte inom område som riskerar att översvämmas vid stigande havsnivåer. ~~eller höga flöden i vattendrag.~~

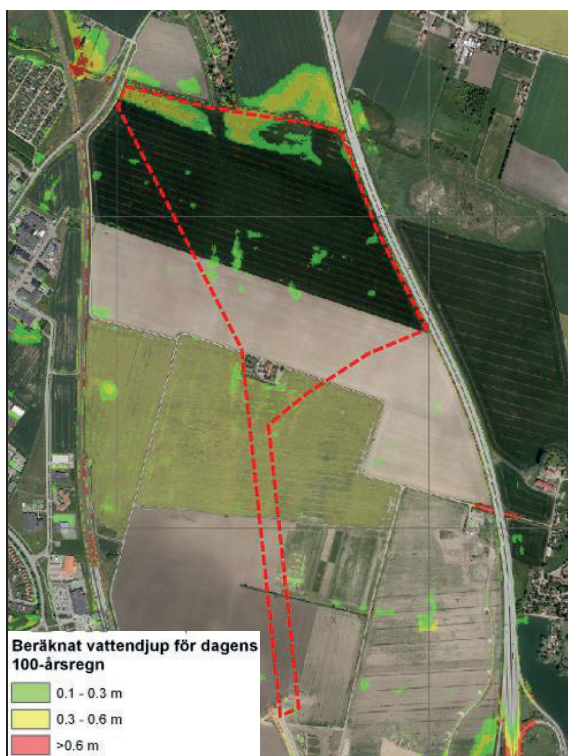
Skyfallshantering för planområdet har studerats i VA- och dagvattenutredningen (Niras 2022-07-07). Planerade åtgärder i form av svackdiken och dagvattendammen kommer att kunna hantera skyfall inom planområdet upptill nederbörd med 100 års återkomsttid samt 1,25 i klimatafaktor. Se vidare under rubriken *Teknisk försörjning*.

SÄBYBÄCKEN

I VA- och dagvattenutredningen har Säbybäcken studerats närmare avseende

status och kapacitet att hantera ett 200-årsflöde. En kapacitetskontroll har utförts med hjälp av modelleringsverktygen Scalgo Live och HEC-RAS för att se om ett 200-årsflöde orsakar översvämning från bäcken.

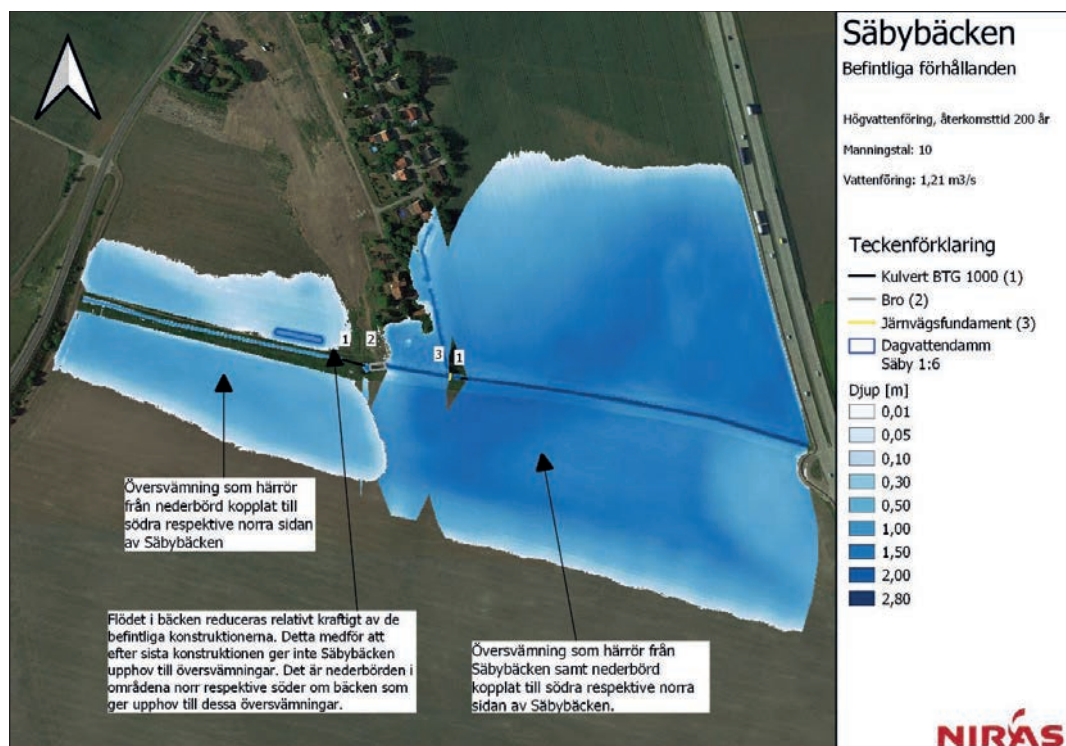
Utedningen konstaterar att "befintliga konstruktioner i Säbybäcken har en mycket uppdämmande funktion och skapar ordentligt med flaskhalsar vilket orsakar stora översvämnings i framför allt området mellan E6:an och till och med Säby stationssamhälle. Vid en god skötsel av Säbybäcken, vilket innebär att angiva sektioner i handlingen "Säbybäckens dikningsföretag 12-LN-192" ska upprätthållas och att samtliga befintliga konstruktioner i bäcken avlägsnas förväntas det inte ske någon påverkan på planområdet vid kraftiga flöden i Säbybäcken. Det ska dock poängteras att vid kraftig nederbörd ansamlas vatten i lågpunkter inom bäckens närområde. De lågpunkter som i dagsläget finns på den södra sidan av Säbybäcken



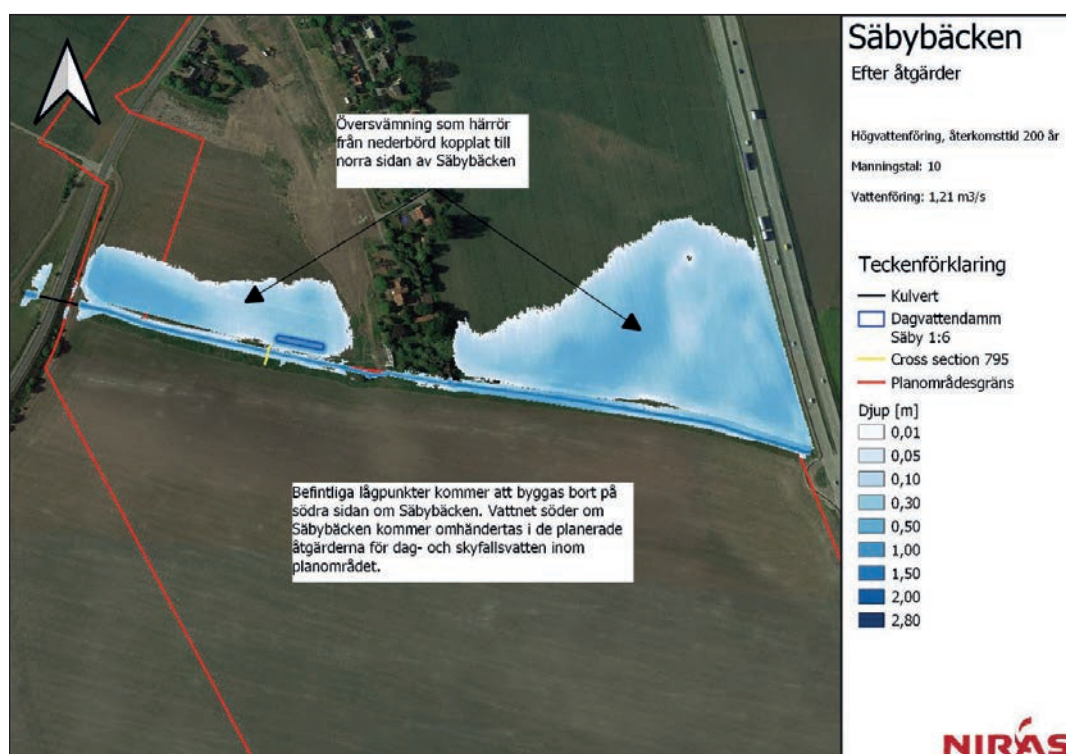
Utdrag ur Översiktlig klimatanalys för Landskrona kommun (DHI 2013).



Ett av de befintliga hindren i Säbybäcken som i nuläget bidrar till översvämning vid kraftig nederbörd.



Befintliga förhållanden. Resultat från HEC-RAS modellering avseende högvattenförling, återkomsttid 200 år, Manningstal 10 = mycket vegetation i diket. Bilden visar översvämning orsakad av befintliga hinder i diket samt ansamling av nederbörd i lågpunkter inom åkermaken. (Niras 2022-07-07)



Efter genomförda åtgärder (hinder avlägsnade samt fördröjningsytor söder om diket). Resultat från HEC-RAS modellering avseende högvattenförling, återkomsttid 200 år, Manningstal 10 = mycket vegetation i diket. Säbybäcken översvämmas ej, de översvämmade ytorna som visas i figuren härrör från nederbörd som ansamlas i befintliga lågpunkter. På den södra sidan av Säbybäcken visas inte några översvämningarna kopplat till nederbörd då planerade åtgärder för dag- och skyfallshantering inom planområdet kommer omhänderta detta vatten. (Niras 2022-07-07)

kommer att försvinna i och med den planerad utbyggnaden. De volymer som lågpunkterna kan fördröja idag kommer inrymmas i de planerade ytorna för skyfallshantering inom planområdet. Lågpunkterna norr om Säbybäcken kommer att kvarstå."

Som delägare i dikningsföretaget kommer staden, tillsammans med övriga delägare, att ta ansvar för att diket återställs till sin föreskrivna kapacitet. Staden har påbörjat processen för en rensningsanmälan till Länsstyrelsen.

Planförslagets påverkan på klimat - översvämningsrisk har bedömts i MKB:n. Inga negativa konsekvenser bedöms uppstå. Se vidare i kapitlet *Miljöbedömning*.

MARKFÖRORENINGAR

Inga kända markföroreningar finns inom området. Marken har historiskt endast använts för jordbruk förutom ett järnvägsspår som anslutit söderifrån till Säby stationssamhälle.

Eftersom endast verksamhetsmark planeras kommer ingen känslig markanvändning att tillåtas.

En miljöteknisk markundersökning har genomförts (WSP, 2021-05-12) med syfte att översiktligt utreda föroreningsituationen inom planområdet. I utredningen görs följande slutsats:

Bekämpningsmedel förekommer vanligtvis i de översta jordlagren i tidigare jordbruksmark. Även föroreningar såsom tungmetaller och PAH kan förekomma i fyllnadsmassor. Jordproverna har därför analyserats med avseende på ett stort antal bekämpningsmedel för att kunna ta reda på om det förekommer några bekämpningsmedel inom området. Dessa analyser visade inte på några analyserade ämnen i halter över laboratoriets detektionsgränser.

Vidare förekommer inga analyserade tungmetaller eller PAH i halter över gällande riktvärden för både känslig markanvändning och mindre känslig markanvändning.

Det föreligger således inget åtgärdsbehov inom undersökningsområdet sett till resultatet av aktuell undersökning. Om exploatering och masshantering av mäktigare jordlager än vad som analyserats samt klassning av djupare massor krävs i ett senare skede rekommenderas att kompletterande undersökningar av djupare jordlager utförs.

Påvisas markföroreningar inom kvartersmark är dessa anmälningspliktiga och fastighetsägaren ansvarar för att kontakta Miljöförvaltningen.

ELEKTROMAGNETISKA FÄLT

En eventuell framtida dragning av järnväg inom närområdet kan komma att påverka närliggande elledningar. I samband med projektering ska en dialog hållas med Landskrona energi för att säkerställa rätt förfarande.

EKOLOGISKA KONSEKVENSER

EKOSYSTEMTJÄNSER (EST)

Begreppet ekosystemtjänster används för att påvisa den nytta människan får från naturens arbete. Naturens mångfald och processer utför oräkneliga uppgifter som vi människor är beroende av för vår överlevnad och välfärd. Ekosystemtjänster är ett begrepp som försöker fånga alla de produkter, tjänster och värden som vi får gratis från naturen av vilka många är omöjliga att ersätta med hjälp av teknik.

Inom planområdet finns idag främst försörjande ekosystemtjänster i form av jordbruksmark. Ekologiska värden finns i Säbybäcken och på den breda vallen mellan DSV och planområdet.

Genom planförslaget tillförs ny naturmark intill Säbybäcken som kan rymma dagvatten- och skyfallshantering med damm och svackdiken, grönstruktur och rekreationsmöjligheter. Genom att arbeta med naturbaserade lösningar t.ex. öppna dagvattendammar, ökar områdets hållbarhet. Genom att den befintliga vallen väster om DSV säkerställs som naturmark i detaljplanen bevaras den miljö för flora och fauna som skapats där. Sammantaget bidrar planförslaget till en ökning av ekologiska värden inom planområdet. För att nå detaljplanens intentioner om att stärka och främja ekosystemtjänster är det därför viktigt att tillräckliga resurser läggs på grönytorna i projektering och anläggningsfasen.

Planförslaget innebär en förlust av jordbruksmark och hårdgöring av mark.



GRUNDLÄGGANDE
PROCESSER



PRODUKTER
FRÅN EKOSYSTEM



TJÄNSTER
FRÅN NATURLIGA
PROCESSER



KÄNSLOMÄSSIGA
VÄRDEN

HUSHÅLLNING MED NATURRESURSER

Av 3 kap. 4 § första stycket miljöbalken framgår att jord- och skogsbruk är av nationell betydelse. Av andra stycket framgår att brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Negativa konsekvenser bedöms uppstå för värdet av åkermarken när jordbruksmarken tas i anspråk för den planerade verksamheten. Idag omges planområdet av jordbruksmark med hög klassning

(klass 9-10). Enligt Jordbruksverket (*Åkerarealens användning efter Kommun, Gröda och År. SiteTitle (sjv.se)*) så uppgick år 2021 den totala åkerarealen i Landskrona kommun till cirka 9 227 hektar. Idag omges planområdet av åkermark, och stora jordbruksområden finns i omgivningen, vilket medför att den negativa påverkan av detaljplanen främst består av arealbortfall. Då planområdet uppgår till 65,7 hektar, är det cirka 0,7 % av kommunens totala areal av jordbruksmark som tas i anspråk för den planerade markanvändningen.

Samttaget bedöms de negativa konsekvenserna som måttliga. Ianspråktagandet av jordbruksmarken bedöms vara förenligt med hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kap miljöbalken då marken tas i anspråk för en markanvändning som bedöms utgöra ett väsentligt samhällsintresse då ett stort antal arbetstillfällen skapas inom kommunen, samt att lokaliseringen inte kan göras på annan plats.

Totalt sett bedöms planförslaget medföra måttliga negativa konsekvenser för hushållning med naturresurser.

Genom den analys (se nedan) som har genomförts i samband med framtagandet av detaljplanen och MKB:n bedöms planförslaget utgöra ett *väsentligt samhällsintresse*. En lokaliseringsutredning har genomförts och visar att behovet av mark inte kan tillgodoses på ett tillfredsställande sätt på någon annan plats. Planförslaget bedöms därför vara förenligt med miljöbalkens hushållningsprinciper.

BEDÖMNING AV VÄSENTLIGT SAMHÄLLSINTRESSE

För att kunna avgöra om exploateringen är ett *"Väsentligt samhällsintresse"* måste uttrycket definieras. I regeringens proposition 1985/86:3 med förslag på hushållning med naturresurser m.m. definieras uttrycket enligt följande;

”Sådana samhällsintressen kan vara t. ex. bostadsförsörjningsbehovet, intresset av att kunna lokalisera bostäder och arbetsplatser nära varandra, att skapa väl fungerande och lämpliga tekniska försörjningssystem samt att säkerställa viktiga rekreationsintressen.”

I föreliggande projekt är *bostadsförsörjningsbehovet* och *att säkerställa viktiga rekreationsintressen* inte aktuellt, varför ingen analys görs avseende dessa uttryck. Dock bedöms uttrycken *Intresset av att kunna lokalisera bostäder och arbetsplatser nära varandra* samt *Skapa väl fungerande och lämpliga tekniska försörjningssystem* vara viktiga för bedömningen om planförslaget är ett *”Väsentligt samhällsintresse”*.

Intresset av att kunna lokalisera bostäder och arbetsplatser nära varandra - Landskrona stad har sedan en längre tid haft en obalans vad gäller arbetslöshet, bidragsberoende, skattekraft och bostadsbestånd. Staden brottas dessutom med en kraftig segregation. Kommunstyrelsen i Landskrona beslutade under år 2010 att försöka vända den negativa trenden genom att ta fram ett handlingsprogram. Syftet med handlingsprogrammet var att skapa en mer balanserad kommun. Handlingsprogrammet vände till en viss del den negativa trenden, och skapade en kommun innehållande en dynamisk stad med kraft och förmåga att driva utvecklingen i positiv riktning. Kommunstyrelsen har följt upp arbetet med ett nytt styrdokument ”Landskronas vägval 2020”, för att säkerställa att den goda trenden bibehålls, men också att den förstärks. Det nya styrdokumentet antogs av kommunfullmäktige i november år 2020.

Dock råder det fortfarande brist på arbetstillfällen, speciellt inom Landskrona stad, och speciellt bland individer som inte har någon utbildning. Därför är det viktigt att fortsatt stödja utvecklingen av

näringslivet och skapa arbetstillfällen, vilket är en nödvändighet för stadens fortlevnad, samt för dess fortsatt positiva utveckling. Arbetsplatser behöver tillskapas i närhet av bostäder och i väl fungerande lägen med goda möjligheter till kommunikationer och kollektivtrafik, så att dessa kommer den stora massan till gagn, även de individer som inte har körkort eller tillgång till bil.

Den aktuella detaljplanen är ett led i att på sikt försöka skapa arbetstillfällen i kommunen. Dess lokalisering i närhet av tågstationen, gång- och cykelvägar, samt dess närhet till Landskrona stad, bedöms vara förenligt med uttrycket *Intresset av att kunna lokalisera bostäder och arbetsplatser nära varandra*. Detaljplaneförslaget följer också de intentioner som anges i styrdokumentet ”Landskrona vägval”, samt den fördjupade översiktsplanen för staden.

Skapa väl fungerande och lämpliga tekniska försörjningssystem

– Den strategiska lokaliseringen av detaljplanen gör att befintliga tekniska försörjningssystem kan nyttjas, såsom vägar, VA-ledningar etc. Vid lokaliseringsutredningen har detta varit ett av kriterierna för avgörandet av lämplig plats. Planförslaget bedöms kunna skapa väl fungerande och lämpliga försörjningssystem.

LOKALISERING

För att möta näringslivets krav på planlagd mark för större ytkrävande verksamheter i goda lägen, krävs stora sammanhängande ytor. Detta bedöms vara den största förutsättningen när olika lokaliseringsalternativ ska identifieras. Vid en scanning av befintliga verksamhetsområden inom kommunen, ges resultatet att någon tillgänglig yta av den storleken inte finns. Etablering av större ytkrävande verksamheter kan därför endast ske genom att ny mark tas i anspråk.

De fem lokaliseringsalternativ som presenterats i lokaliseringsprövningen (se kapitlet *Miljöbedömning*) är de områden som identifierats, som klarar kravet på en sammanhållen yta och ligger i anslutning till befintlig infrastruktur och i ett bra kommunikationsläge. Samtliga alternativ är dock placerade på jordbruksmark, och innebär att jordbruksmark måste ianspråktagas för att en exploatering ska kunna bli möjlig.

För att kunna avgöra val av lokalisering har de fem alternativen studerats utifrån ett antal kriterier, bland annat möjlighet att ansluta planområdet till befintlig infrastruktur (framför allt E6), samt att marken är tillgänglig och/eller möjlig att förvärvas.

Resultatet av lokaliseringsstudierna visar att alternativ fem (nuvarande planområde) uppfyller alla uppställda kriterier, dessutom ligger området i närheten av ett befintligt verksamhetsområde, samt i direkt anslutning till järnvägsstationen, vilket innebär en mycket god kollektivtrafikförsörjning. Då området även kan spåransluta till det planerade Eropaspåret, bedöms även nuvarande planområde medverka till att flertalet av de nationella miljömålen, som exempelvis Begränsad klimatpåverkan, kan uppfyllas i framtiden.

Lokaliseringsutredningen av detaljplanen, visar att det inte finns någon annan plats i kommunen där den tänkta exploateringen kan genomföras på ett tillfredställande sätt. Vald lokalisering uppfyller alla kriterier, och inga av de andra studerade alternativen har ansetts vara mer lämpliga för ändamålet och syftet med detaljplanen. Lokaliseringsalternativet bedöms vara både teknisk och funktionellt rimlig, och ekonomiskt rimlig, bland annat utifrån sitt strategiska läge, där befintlig infrastruktur kan nyttjas.

Se vidare i kapitlet *Miljöbedömning*.

BIOTOPSKYDD

Biotopskyddsområden är biotoper som på grund av sina särskilda egenskaper är värdefulla livsmiljöer för hotade djur- eller växtarter, eller som annars är särskilt skyddsvärda. Enligt 7 kap 11 § miljöbalken får verksamheter inte utföras och åtgärder inte vidtas som kan skada dessa biotoper. Biotoper som har ett generellt skydd i hela landet anges i bilaga 1 och 5 § Förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken mm.

Säbybäcken klassas som biotopskydd, *småvatten och våtmark i jordbruksmark*. Planförslaget bedöms inte påverka biotopen.

SOCIALA KONSEKVENSER

Eftersom planförslaget tillför verksamhetsmark till kommunen skapas möjligheter för nya arbetstillfällen. Överlag gynnar detta stadens socioekonomiska utveckling. Planförslaget möjliggör för tätortsnära arbetsplatser med god tillgång till kollektivtrafik och stadens gång- och cykelvägnät. Detta ökar möjligheten för kommunens invånare att finna arbete inom kommunen och nära bostaden.

Planförslaget bedöms ha begränsad påverkan på frågor som jämställdhet och integration. Sådana frågor är dock lättare att hantera i en välmående kommun, varför tillförandet av nya arbetstillfällen indirekt kan inverka positivt.

Detsamma gäller barnperspektivet. Om stadens socioekonomiska utveckling överlag är gynnsam är detta också välgörande för barnens möjlighet till utveckling i kommunen.

Förutsättningar för att använda kollektivtrafik är god då området ligger nära stationen. Framtida trafikering av stadbuss eller regionbuss planeras av Landskrona stad och Skånetrafiken.

I detaljplanen föreslås nya gång- och cykelvägar. Framför allt en ny gång- och cykelväg till Säbys stationssamhälle kommer att öka tillgänglighet, trafiksäkerhet och trygghet för de boende. Inte minst ur ett barnperspektiv är detta viktigt. Också att den befintliga delen av Stenorsvägen föreslås bli en återvändsgata kommer att medföra ökad trafiksäkerhet och trygghet och avsevärt mindre trafik förbi de befintliga bostäderna. Genom att den befintliga busshållplatsen kan ligga kvar och bussen kan angöra via en ny bussgata i norr möjliggörs för ytterligare kvaliteter för de boende.

LANDSKAPSBILD

Det aktuella området är i idag starkt präglad av stora verksamhetsområden, samt av större infrastruktur såsom E6 och Västkustbanan. Dominerande element i området är DSV:s stora byggnad i öster, järnvägen och dess station i väster, samt Österleden och trafikplats Landskrona södra. Områdets nuvarande åverkan av dessa landskapselement och moderna etablerade strukturer, medför att planområdets känslighet för förändring bedöms som liten.

Planområdets avgränsning bedöms vara placerad naturligt i landskapet. Samtidigt medför planförslaget stora förändringar i områdets landskapsbild och den nya bebyggelsen kommer att bli påtaglig i omgivningen.

I planförslaget säkerställs ett brett naturområde mellan den föreslagna industribebyggelsen och Säby stationssamhälle. På plankartan regleras att det inom naturmarken ska finnas så väl vegetation som skyddsvall som visuell avskärmning mellan bostadsbebyggelsen och de storskaliga industribyggnaderna. dessutom regleras byggnadernas totalhöjd med avsikten att begränsa påverkan på omgivningen. längst i norr, närmast Säby stationssamhälle tillåts endast en totalhöjd på 15 meter.

Planförslaget bedöms i MKB:n medföra måttliga negativa konsekvenser för landskapsbild. Se vidare i kapitlet *Miljöbedömning*.

EKONOMISKA KONSEKVENSER

Se rubriken *Ekonomiska frågor* i kapitlet *Genomförande*.

PLANENS GENOMFÖRANDE

I planbeskrivningen ska kommunen redovisa de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att planen ska kunna genomföras på ett samordnat och ändamålsenligt sätt.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

PLANFÖRFARANDE

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

GENOMFÖRANDETID

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

TIDPLAN

Detaljplanen förväntas kunna antas av kommunfullmäktige hösten 2022.

HUVUDMANNASKAP

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

För allmän plats ansvarar Landskrona stad.

AVTAL

Köpeavtal med åtagande om exploatering har tecknats mellan Landskrona stad och Xtera Fastighetsförvaltning, varigenom kvartersmarken inom detaljplanen har överlåtits. Markområdet ska bebyggas med industrilokaler för bagerianläggning mm som ska nyttjas av bolag inom Pågens koncern.

Framtagen ÅVS tillsammans med Trafikverket redovisar nödvändiga åtgärder föranledda av aktuell exploatering på det statliga vägnätet och dess anslutningar.

För att säkra genomförandet av åtgärderna har ett finansierings- och genomförandeavtal tecknats mellan Staden och Trafikverket. Detta avhandlar åtgärder som ska utföras till och med 2030. För åtgärder som ska genomföras längre fram pågår dialog mellan Staden och Trafikverket och ett medfinansieringsavtal kommer att tecknas för de åtgärder som krävs på statlig infrastruktur.

Ett medfinansieringsavtal för en separerad gång- och cykelbro utmed Stenorsvägen, över Västkustbanan, kommer att tecknas mellan Staden och Trafikverket. Dialog kring avtalet pågår.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Efter detaljplanens granskningsskede har en lantmäteriförrättning genomförts som innebär att:

- En ny fastighet, Örja 1:24, har bildats/styckats av från Örja 1:9.
- Den samfälliga vägen Örja s:1 (område 3) har överförts till Örja 1:9 respektive Örja 1:24.
- Gemensamhetsanläggningen Örja ga:3 (väg) har upphävts inom planområdet.

Dessutom har en förrättning genomförts som innebär att ledningsrätterna 12-LAN-545.4 (starkström), 12-LAN-545.6 (svagström) och 12-LAN-545.7 (starkström) till förmån för Landskrona Energi AB och 12-LAN-545.5 (vatten) till förmån för Landskrona stad upphävts inom fastigheten Örja 1:24.

Kapitlet fastighetsrättsliga frågor har uppdaterats med hänsyn till ovanstående.

FASTIGHETSBILDNING

Planområdet omfattar bl.a. del av Örja 1:9,

Örja 1:24 och del av Tullstorp 5:8. Området är inte tidigare planlagt utan planläggning sker på jungfrulig mark. Mark inom planområdet är utlagt som kvartersmark för industri/verksamhet samt allmän platsmark (gata och natur).

All mark som utgörs av allmän gata och natur ska överföras till en kommunägd fastighet, lämpligen Örja 1:9, se figurerna b, c, d och f på kartskisserna nedan. Figurerna omfattar delar av samfällad mark från Säby s:4 och Tullstorp s:2 samt del av Tullstorp 5:8. Den största delen av den mark som planeras som allmän platsmark ligger inom Örja 1:9.

Överföringen av mark sker i första hand genom frivilliga överenskommelser om fastighetsreglering mellan berörda fastighetsägare och ägare till deläggande fastigheter i samfälligheter. I överenskommelsen regleras även ersättningsfrågan. Om överenskommelse inte kan ske för mark utgörande allmän platsmark, har Landskrona stad möjlighet att lösa in nämnda mark tvångsvis. Vice versa gäller om berörd fastighetsägare begär det, är Landskrona stad skyldig att lösa in mark som enligt planförslaget är utlagt för allmän platsmarksändamål. Lantmäterimyndigheten beslutar om ersättning för mark som inlöses. Mark utlagt för allmän platsmark (figur b, c, d och f) bestäms ersättningen enligt expropriationslagens regler. Ansökan om fastighetsbildning görs hos Lantmäterimyndigheten i Landskrona.

Kvartersfastigheten Örja 1:24 som har ändamålet industri kan delas upp i lämpliga fastigheter enligt reglerna i fastighetsbildningslagen. Om gemensamma anläggningar behövs vid eventuell avstyckning, prövas det enligt villkoren i anläggningslagen. Örja 1:24 har ett tillfälligt vägservitut på Örja 1:9. Servitutet

är förlagt inom allmän gata och upphör att gälla när den allmänna gatan är färdigställd fram till Örja 1:24.

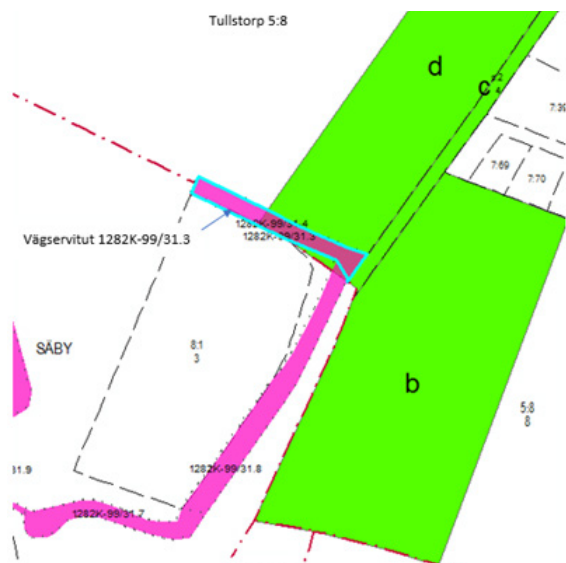
SERVITUT GEMENSAMHETSANLÄGGNING OCH LEDNINGSRÄTT

Vägservituten 1282K-99/31.3-4 och 1282K-99/31.8 bildat 1999-01-25 till förmån för Säby 14:2, 8:1 samt Karlslund 1:1 belastar bl.a. Tullstorp 5:8. Servituten ska ändras och få ny sträckning av väg för anpassning till allmän platsmark enligt detaljplaneförslaget. De delar av vägservituten som är förlagda inom område för allmän platsmark ska upphävas.

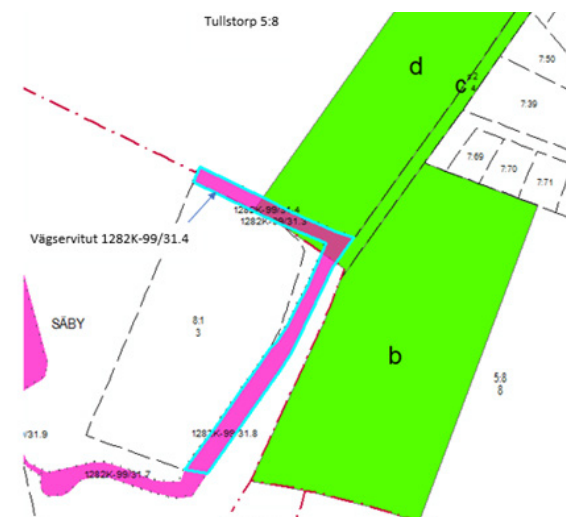
Ledningsrätten 12-545.2 (Vattentäkt) till förmån för ledningshavaren Landskrona stad belastar den kommunägda fastigheten Örja 1:9 utgörande allmän platsmark i planförslaget. Ledningsrätten bör lämpligen upphävas om den inte längre behövs.

Jordbruksarrendatorn Ellenholm & Vadensjö Jordbruks AB samt nyttjanderätt för skyddsvall för DSV Road AB påverkas av planförslaget och nyttjanderätterna ska upphävas då de omfattar mark utgörande industriändamål samt allmän gata. Upphävande av nämnda nyttjanderätter sker mellan berörda parter utan lantmäteriförrättning.

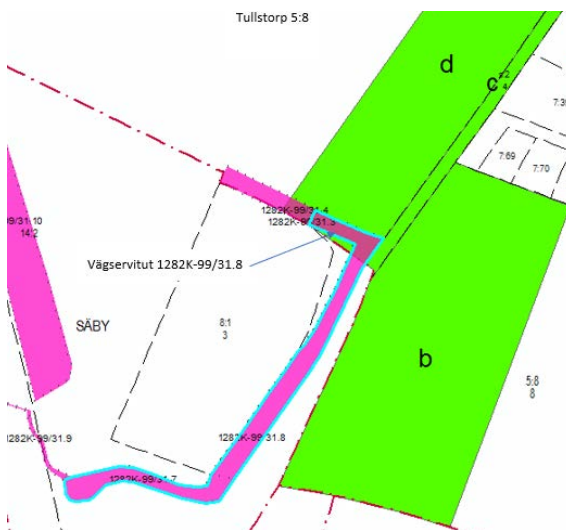
De avtalsservitut till förmån för E.ON Energidistribution AB, Landskrona stad och Landskrona Energi AB samt nyttjanderätter till förmån för TeliaSonera Skanova Access AB som berör planförslaget fortsätter att gälla oförändrat. Alternativt kan de upphävas om de ligger inom kvartersmark. Upphävande av dessa rättigheter sker mellan berörda parter utan lantmäteriförrättning.



Vägsservitut 1282K-99/31.3 (turkos markering).



Vägsservitut 1282K-99/31.4 (turkos markering).



Vägsservitut 1282K-99/31.8 (turkos markering).

FASTIGHETSKONSEKVENSER

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 planförslaget och innebär inget ställningstagande från lantmäterimyndighetens sida.

För att genomföra detaljplanen i syfte att skapa fastighet vars användning överensstämmer med detaljplanen krävs fastighetsbildning.

Konsekvenser för berörda fastigheter och rättighetshavare:

SÄBY S:4

Figur f planläggs som allmän platsmark (gata) och överförs genom fastighetsreglering till den kommunägda fastigheten Örja 1:9.

TULLSTORP 5:8

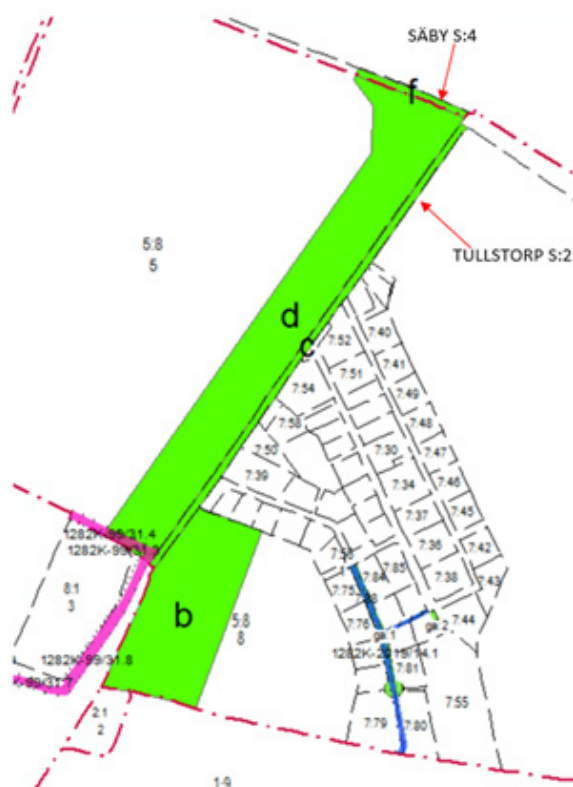
Figur b och d planläggs för allmän platsmark (gata och natur) och överförs genom fastighetsreglering till kommunägda fastigheten Örja 1:9.

Fastigheten består efter genomförd fastighetsbildning av flera skiften. Skifte 8 nås i nordöst av allmän gata och fastigheten är efter fastighetsbildningen lämplig som jordbruksfastighet.

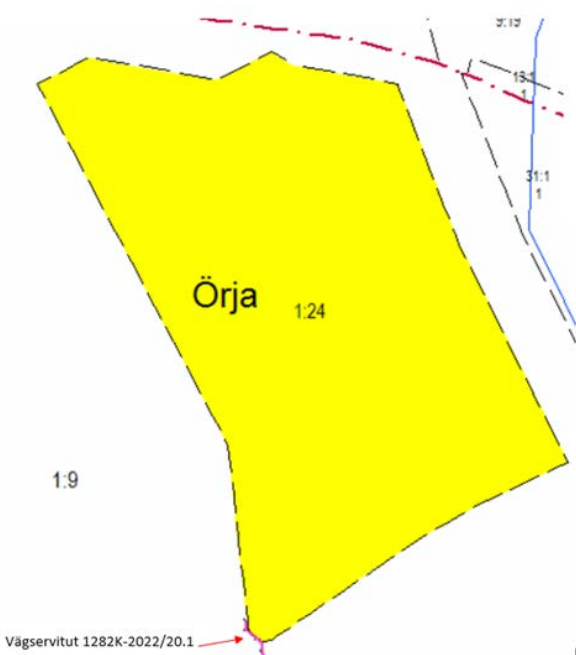
De avtalsservitut som berör regleringsområden kan förordnas att fortsätta att gälla efter yrkande av rättighetshavaren alt. ägaren av belastad fastighet. Om nyttjanderätten inte ska gälla längre, kan den istället upphöra att gälla efter medgivande från rättighetshavaren.

TULLSTORP S:2

Figur c planläggs som allmän platsmark (gata och natur) och överförs genom fastighetsreglering till den kommunägda fastigheten Örja 1:9.



Karta fastighetskonsekvenser, norra delen av planområdet.



Karta fastighetskonsekvenser, södra delen av planområdet.

ÖRJA 1:9

Fastigheten utökas med mark för allmän platsmark, se figurerna b, c, d och f.

Ledningsrätten 12-545.2 (Vattentäkt) till förmån för ledningshavaren Landskrona stad belastar den kommunägda fastigheten Örja 1:9 utgörande allmän platsmark i planförslaget. Ledningsrätten fortsätter gälla oförändrat efter genomförandet av detaljplanen.

Nyttjanderätten till förmån för DSV Road AB berör allmän gata i söder och upphävs. De eventuellt övriga avtalsservitut och nyttjanderätter som berör fastigheten fortsätter att gälla oförändrat. Alternativt kan de rättigheter som inte ska gälla längre, upphävas.

Nyttjanderätten (jordbruk) till förmån för Ellenholm & Vadensjö Jordbruks AB upphävs då ytan planläggs som allmän platsmark och kvartersmark utgörande industriändamål.

Nyttjanderätten (skyddsvall) till förmån för DSV Road AB berör område som planläggs för allmän platsmark. Berör nyttjanderätten allmän gata är det lämpligt att det upphävs inom denna del.

LEDNINGSHAVARE LANDSKRONA
ENERGIDISTRIBUTION AB
LANDSKRONA ENERGI AB

De rättigheter som är förlagda inom allmän platsmark fortsätter att gälla oförändrat.

LEDNINGSHAVARE TELIASONERA
SKANOVAACCESS AB

De nyttjanderätter som är förlagda inom allmän platsmark fortsätter att gälla oförändrat.

VÄGSERVITUT 1282K-99/31.3

SÄBY 14:2, TULLSTORP 5:8

Vägservitutet till förmån för Säby 14:2 ändras och upphävs inom det område som enligt planförslaget är utlagt som allmän platsmark (gata).

VÄGSERVITUT 1282K-99/31.4

SÄBY 8:1, SÄBY 14:2, TULLSTORP 5:8
Vägservitutet till förmån för Säby 8:1
ändras och upphävs inom det område som
enligt planförslaget är utlagt som allmän
platsmark (gata).

VÄGSERVITUT 1282K-99/31.8

KARLSLUND 1:1, SÄBY 14:2, TULLSTORP 5:8
Vägservitutet till förmån för Karlslund
1:1 för att nå pumpanläggning utanför
planförslaget ändras och upphävs inom det
område som enligt planförslaget är utlagt
som allmän platsmark (gata).

Ansökan om lantmäteriförrättning
görs hos Lantmäterimyndigheten i
Landskrona. Lantmäteriförrättning medför
förrättningskostnader för sökanden.

EKONOMISKA FRÅGOR

ANSVARSFÖRDELNING

Staden ansvarar, som huvudman, för
drift och iordningsställande av allmän
platsmark inom planområdet. Någon
gatukostnadsavgift kommer inte att
tas ut av Exploatören. Staden ska även
stå för utbyggnad av allmänna VA- och
dagvattenanläggningar enligt gängse
kommunal standard samt i enlighet med
de behov som Exploatören har för sin
verksamhet inom kvartersmark.

Exploatören ansvarar i huvudsak för
kostnader inom kvartersmark. Dessa
är t.ex. byggnation, anläggningsavgifter
och bygglovsavgift. VA, dagvatten och
bygglovsavgifter debiteras i enlighet med,
av staden, antagna taxor. Staden står
kostnaden för arkeologiska undersökningar
samt eventuella miljöföroreningar inom
kvartersmark. Staden ansvarar för rivning
av befintliga bostads- och gårdsbyggnader
belägna inom kvartersmark.

PLANEKONOMI

Framtagandet av detaljplanen bekostas av
Mark- och exploateringsavdelningen,
Landskrona stad.

TEKNISKA FRÅGOR

Den dagvattenutredning som upprättats
till detaljplanen (Niras, 2019-10-09)
ska tillsammans Landskrona stads
dagvattenpolicy och dagvattenplan ligga till
grund för projektering av området. Korrekt
höjdsättning av området, kvartersmark och
allmän plats, är avgörande för att avrinningen
och dagvattenhanteringen ska fungera.
Projektering ska ske i dialog med NSVA.

Geoteknisk grundundersökning ska tas fram
av byggherren inför byggnation.

Brandvattenförsörjningen utformas i samråd
med Räddningstjänsten och NSVA. Brand-
posterna ska uppfylla kraven i VA V P76 och
VAV P83.

MEDVERKANDE

Planhandlingarna har upprättats av
Planavdelningen.

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

Grundkartan har upprättats av MBK och
GIS-avdelningen.

Genomförandebeskrivningen har
framtagits i samråd med mark- och
exploateringsavdelningen.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Planavdelningen

Landskrona den 23 augusti 2022

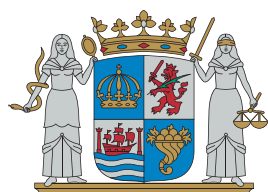
Johanna Karlsson
Planarkitekt

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



LANDSKRONA STAD

