PROJEKTBYGGAREN

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

DETALJPLAN FÖR ÖRJA 31:1 OCH DEL AV TOFTA 14:21(KRONAN ÖSTRA)

LANDSKRONA STAD

GRANSKNINGSHANDLING 2025-04-08



PROJEKTBYGGAREN TEKNIK SYD AB

Kontoret i Karlskrona: Stortorget 10, 371 34 Karlskrona

www.projektbyggaren.se

Ansvarig: Jessica Andersson

Granskad av: Fredrik Kastberg

SAMMANFATTNING

Bakgrund
Landskrona kommun har sedan lång tid tillbaka en obalans vad gäller arbetslöshet, bidragsberoende, skattekraft och bostadsbestånd. Kommunen brottas dessutom med en kraftig segregation. Kommunstyrelsen i Landskrona stad beslutade under år 2010 att försöka vända den negativa trenden, vilket föranledde att styrdokumentet ”Landskrona vägval” togs fram. Dokumentet antogs i kommunfullmäktige den 26 mars år 2012. Kommunstyrelsen har efter detta följt upp arbetet med ett nytt styrdokument, ”Landskronas vägval 2020”. Det nya styrdokumentet antogs av kommunfullmäktige i november år 2020.

Processen med att vända den negativa utvecklingen inom kommunen har medfört att nya bostadsområden samt verksamhetsetableringar har uppförts, och sker således även fortlöpande. Trots att den negativa trenden delvis har vänt, så råder det emellertid fortfarande brist på arbetstillfällen i Landskrona, speciellt i staden. Arbetslösheten i Landskrona uppgick år 2023 till 9,8 %, att jämföra med riksgenomsnittet samma år om 6,4 %, vilket är en av de högsta siffrorna i landet. Därför är det viktigt att fortsatt stödja utvecklingen av näringslivet.[1]

För att minska arbetslösheten behöver arbetsplatser tillskapas nära bostäder samt i strategiska lägen i övrigt vad gäller närhet till kommunikationer, teknisk infrastruktur etcetera. 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.

Syftet med detaljplanen
Detaljplanens syfte är att möjliggöra för verksamhet- och industriändamål med tillhörande teknisk infrastruktur. Detaljplanen prövar möjligheten för industri (J) och verksamheter (Z) inom hela planområdet i enlighet med Landskrona stads fördjupade översiktsplan.

I den framtida exploateringen inom planområdet ska även arkitektoniska kvaliteter säkerställas då området med sitt läge är en viktig entré till Landskrona stad och angränsar till omkringliggande åkerlandskap.

Alternativ lokalisering
Olika lokaliseringsalternativ har studerats i processen för föreliggande detaljplan. Den viktigaste utgångspunkten har varit att identifiera en sammanhängande yta för stora ytkrävande verksamheter i ett strategiskt läge med goda kommunikationer. Utförd lokaliseringsutredning, visar att vald lokalisering uppfyller i princip samtliga av de uppställda kriterierna. Inga av de andra lokaliseringsalternativen har ansetts vara mer lämpliga för ändamålet och syftet med detaljplanen.

Lokaliseringsalternativet bedöms vara både teknisk och funktionellt rimligt, samt ekonomisk rimligt, bland annat utifrån sitt strategiska läge där goda möjligheter finns att befintlig infrastruktur kan nyttjas. Planområdet ligger också i direkt anslutning till befintligt industriområde, Kronan. Vidare bidrar detaljplanen till att i framtiden kunna skapa ett hållbart transportsystem då anslutande detaljplan möjliggör ett industrispår som de verksamheter som etablerar sig inom planområdet kan nyttja i framtiden.

[1] https://www.ekonomifakta.se/Fakta/Regional-statistik/Alla-lan/Skane-lan/Landskrona/?var=17255&graph=/17255/115,212-1,2/all/

Detaljplaneförslaget

Planförslaget medger markanvändningen industri (J) och verksamheter (Z) inom hela planområdet. Användningen *Industri* används för områden för produktion, lager, partihandel och annan jämförlig verksamhet. Användningen *Verksamheter* tillämpas för service, lager, tillverkning med tillhörande försäljning, partihandel och annan jämförlig verksamhet med begränsad omgivningspåverkan. Även komplement till verksamheterna ingår i användningen. Samma markanvändning tillåts i den angränsande detaljplanen i väster, för Kronans industriområde. Längs med planområdets norra och östra delar, samt i ett område i söder, finns ett stråk av natur.

Största byggnadsarea anges till 90% av fastighetsarean inom användningsområdet. Exploateringsgraden är den samma i de angränsande detaljplanerna. Detaljplanen säkerställer bebyggelsens nockhöjd till maximalt 15 meter samt 25 meter.

Effekter och konsekvenser

Nedanstående tabell sammanfattar de konsekvenser som bedöms uppstå av föreslagen detaljplan. Åtgärder har i vissa fall hanterats inom ramen för detaljplanen, andra avses att hanteras med avtal som ligger utanför planprocessen.

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

Aspekt	Planförslaget	Nollalternativet
Riksintresseområden för kommunikationer enligt 3 kap miljöbalken	Obetydliga/Inga konsekvenser	Obetydliga/Inga konsekvenser
Hushållning med naturresurser (jordbruk)	Små negativa konsekvenser	Obetydliga/Inga konsekvenser
Vatten och vattenkvalité	Små positiva konsekvenser	Måttliga negativa konsekvenser
Klimat	Obetydliga/Inga konsekvenser	Obetydliga/Inga konsekvenser

Tabellen visar att två av aspekterna är alternativskiljande vid en jämförelse mellan detaljplaneförslaget och nollalternativet; *Hushållning med naturresurser (jordbruk)* samt *Påverkan på vatten och vattenkvalité.* För övriga aspekter bedöms konsekvenserna som obetydliga.

E6 ligger väster om planområdet och är av riksintresse enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Enligt de beräkningar som är utförda i trafikutredningen (SWECO 2025), så uppstår det kapacitetsproblem i trafikplats Landskrona S i både nollalternativet och planalternativet. Ett antal åtgärder har därför tagits fram för att säkerställa både framkomlighet och trafiksäkerhet på omgivande vägnät, bland annat föreslås en droppe i korsningen med den södergående påfartsrampen från väg 17. Ett avtal gällande åtgärden finns mellan Landskrona stad och Trafikverket. Därför förutsätts vid bedömningen av konsekvenserna för aspekten att åtgärden är genomförd. *Inga negativa konsekvenser* bedöms uppstå för riksintresse för kommunikationer (E6) varken i nollalternativet eller i planalternativet.

Vad gäller påverkan på jordbruk, bedöms detaljplaneförslaget medföra *små negativa konsekvenser.* 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, och att lokaliseringen bedöms vara den lämpligaste.

Vad gäller vatten och vattenkvalité har beräkningar av föroreningar i dagvattnet visat att andelen föroreningar minskar till omgivande recipienter i detaljplaneförslaget med planerat dagvattensystem. *Små positiva konsekvenser* bedöms uppstå.

Gällande nollalternativet visar beräkningarna att för några av ämnena överskrids rekommenderade gränsvärden för föroreningsmängder i dagvatten, vilket bidrar till en negativ påverkan på recipienter samt vattenförekomster. Nollalternativet bedöms medföra *måttliga negativa konsekvenser*.

Miljökvalitetsnormer

Planområdet omfattas av MKN för luftföroreningar samt MKN för vatten och vattenkvalitet. Vad gäller MKN för buller omfattas Landskrona stad av normen, då den endast berör orter som har mer än 100 000 invånare. Dock har en bullerutredning (SWECO 2025) tagits fram för projektet. Resultatet av beräkningarna av trafikbuller visar att gällande rekommenderade gränsvärden inte överskrids.

Resultatet av beräkningarna i dagvattenutredningen (Projektbyggaren 2025) visar att föroreningsmängderna i dagvattnet ökar jämfört med nollalternativet, när inga fördröjningsåtgärder vidtas. Resultatet av föroreningsberäkningarna visar att föreslagna fördröjningsåtgärder i form av dammar och avvattningsstråk/svackdiken ger en föroreningsavskiljning av dagvattnet från området. När fördröjningsåtgärder vidtas, är föroreningshalterna lägre i detaljplanen än i nollalternativet. Dessutom ligger alla föroreningshalter under riktvärdet. Då andelen föroreningsmängder i dagvattnet minskar i detaljplanen (vid åtgärder) jämfört med nollalternativet, bedöms positiva effekter uppstå för miljökvalitetsnormerna för vatten samt för omgivande recipienter. Planförslaget medför en positiv påverkan på MKN för vatten.

Nationella miljömål

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

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1 INLEDNING 8

1.1 MILJÖBEDÖMNINGENS SYFTE OCH INNEHÅLL 8

1.2 UPPFYLLELSE AV SAKKUNSKAP 8

2 BAKGRUND OCH SYFTE MED PROJEKTET 9

2.1 BAKGRUND TILL PROJEKTET 9

2.2 DETALJPLANENS SYFTE 10

3 AVGRÄNSNING 11

3.1 BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN 11

3.2 AVGRÄNSNING 11

4 METOD 13

4.1 BEDÖMNINGSGRUNDER 15

4.2 OSÄKERHETER 15

4.3 ÅTGÄRDER OCH ÅTGÄRDSREGLERING 15

5 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR 16

5.1 NUVARANDE MARKANVÄNDNING 16

5.2 PLANFÖRHÅLLANDEN OCH ANGRÄNSANDE PLANERING 16

6 ALTERNATIV 18

6.1 NOLLALTERNATIV 18

6.2 ALTERNATIV LOKALISERING 18

6.3 ALTERNATIV UTFORMNING 27

6.4 DETALJPLANEFÖRSLAGET 27

7 BESKRIVNING OCH BEDÖMNING AV BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN 30

7.1 RIKSINTRESSEOMRÅDEN FÖR KOMMUNIKATIONER 30

7.2 BULLER 37

7.3 HUSHÅLLNING MED NATURRESURSER (JORDBRUK) 40

7.4 VATTEN OCH VATTENKVALITÉ 47

7.5 KLIMAT 52

8 MILJÖMÅL 57

9 BEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN 59

9.1 DETALJPLANENS MILJÖKONSEKVENSER 59

9.2 ÖVERENSTÄMMELSE MED MILJÖBALKEN 60

10 SLUTSATS 63

11 UPPFÖLJNING 65

12 PRÖVNINGAR ENLIGT MILJÖBALKEN 66

13 REFERENSER 67

1 INLEDNING

Projektbyggaren Teknik Syd AB samt WSP, har på uppdrag av Örja Lantbruk AB arbetat fram föreliggande miljökonsekvensbeskrivning (MKB). MKB:n är en del av den miljöbedömning som görs för detaljplanen avseende Örja 31:1 och del av Tofta 14:21 (Kronan Östra), Landskrona kommun. Arbetet med miljöbedömningen och att ta fram MKB-dokumentet har skett integrerat med planarbetet.

Miljökonsekvensbeskrivningen har arbetats fram av Projektbyggaren Teknik Syd AB. Uppdragsansvarig är Jessica Andersson. Kontaktperson på Landskrona kommun är Jonathan Nygaard, planarkitekt.

1.1 MILJÖBEDÖMNINGENS SYFTE OCH INNEHÅLL

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. De metoder som används för miljöbedömningen bör således väljas både med utgångspunkt att kunna identifiera och värdera planens betydande miljöpåverkan och med avsikt att utröna vilka miljöaspekter som, och på vilket sätt dessa, bör integreras i planen för att en hållbar utveckling ska främjas.

I samband med planer och program skiljer man vanligen på begreppen miljö(konsekvens) bedömning och miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Med begreppet miljökonsekvensbeskrivning menas endast dokumentet, medan begreppet miljökonsekvensbedömning avser hela processen, inklusive samråd och att upprätta ett MKB-dokument. Utöver att miljökonsekvensdömningen ska bidra till att planen miljöanpassas syftar processen också till att ge allmänheten, organisationer, myndigheter och andra intressenter möjlighet att påverka planens innehåll och utformning. 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.

1.2 UPPFYLLELSE AV SAKKUNSKAP

Miljökonsekvensbeskrivningen har tagits fram med den sakkunskap som krävs i fråga om projektets särskilda förutsättningar och förväntade miljöeffekter.

Ansvarig för miljökonsekvensbeskrivningen har varit Jessica Andersson, planeringsarkitekt och specialist på MKB och miljöbedömningar. Hon har arbetat med miljö- och hållbarhetsfrågor kring samhällsbyggnadsplanering i över tjugo år. Jessica är en erfaren person av att leda, upprätta, samordna och granska olika konsekvensbeskrivningar enligt SMB-direktivet (direktiv 2001/42/EG) och MKB-direktivet, direktivet (2011/92/EU).

2 BAKGRUND OCH SYFTE MED PROJEKTET

2.1 BAKGRUND TILL PROJEKTET

Landskrona kommun har sedan lång tid tillbaka en obalans vad gäller arbetslöshet, bidragsberoende, skattekraft och bostadsbestånd. Kommunen brottas dessutom med en kraftig segregation. Kommunstyrelsen i Landskrona stad beslutade under år 2010 att försöka vända den negativa trenden, vilket föranledde att ett handlingsprogram togs fram, styrdokumentet *”Landskrona vägval*”[2]. Syftet med handlingsprogrammet var att skapa en mer balanserad kommun. *”Landskrona vägval”* antogs i kommunfullmäktige den 26 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 efter detta följt upp arbetet med ett nytt styrdokument, *”Landskronas vägval 2020”*. Det nya styrdokumentet antogs av kommunfullmäktige i november år 2020.

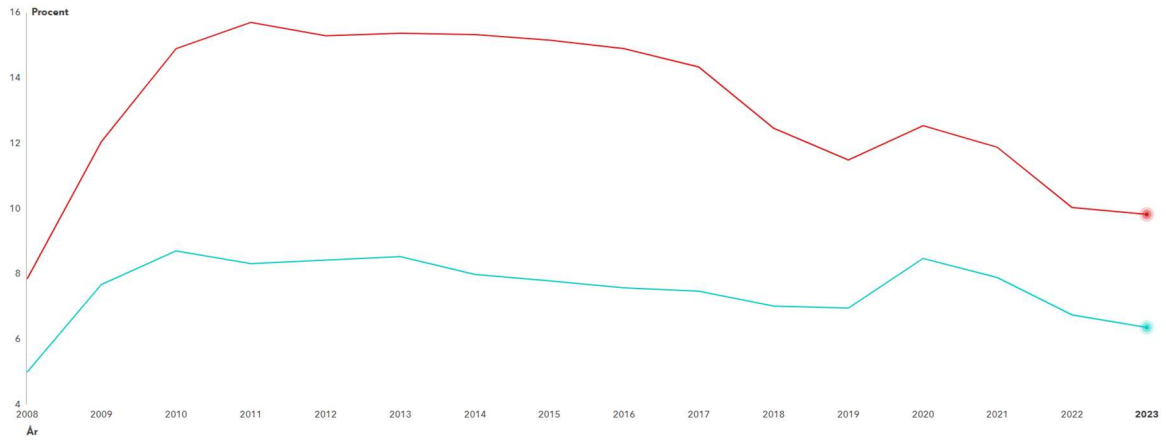
Den negativa utvecklingen inom kommunen har i dagsläget till viss del vänt, vilket i sin tur har bidragit till att nya bostadsområden har uppförts. Sedan år 2010, har 1 195 bostäder byggts i kommunen, vilket har gett påtagliga positiva effekter. I takt med nyproduktionen har även ett omfattande renoveringsarbete genomförts i det befintliga fastighetsbeståndet. Även nya verksamhetsetableringar har uppförts, och sker således även fortlöpande. I industriområdet Kronan har full byggrätt nästan helt utnyttjats, och nya företag har etablerats. Ett nytt handelsområde, vid Weibullsholm, har också bidragit till den positiva utvecklingen.

Trots att den negativa trenden delvis har vänt, så råder det emellertid fortfarande brist på arbetstillfällen i Landskrona, speciellt i staden. Arbetslösheten i Landskrona uppgick år 2023 till 9,8% att jämföra med riksgenomsnittet samma år om 6,4 %.[3] Se figur 1.

På grund av att arbetslösheten fortfarande är hög, är det viktigt att fortsatt stödja utvecklingen av näringslivet. Genom en satsning på näringslivet och olika verksamheter skapas fler arbetstillfällen, vilket är nödvändigt för stadens fortlevnad och dess fortsatt positiva utveckling. En satsning på näringslivet är också i linje med antagna politiska styrdokument. För att kunna skapa nya verksamhetsområden, måste tillgänglig mark finnas, vilket saknas i dagsläget. Kommunen behöver därför tillgängliggöra mer mark för verksamhetsetableringar då det offensiva planarbetet i kombination med effektiva relationer med marknadens aktörer är en grundläggande förutsättning för en fortsatt positiv utveckling i Landskrona. Föreliggande projekt är ett led i en sådan satsning.

[2] https://www.landskrona.se/kommun-politik/overgripande-projekt/landskrona-vagval/

[3] https://www.ekonomifakta.se/Fakta/Regional-statistik/Alla-lan/Skane-lan/Landskrona/?var=17255&graph=/17255/115,212-1,2/all/



Figur 1. Diagram som visar arbetslösheten i Landskrona jämfört med riksgenomsnittet. Röd linje är arbetslöshet i Landskrona kommun. Blå linje är arbetslöshet i Sverige. Källa: www.ekonomifakta.se

2.2 DETALJPLANENS SYFTE

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för verksamhet- och industriändamål med tillhörande teknisk infrastruktur. Detaljplanen prövar möjligheten för industri (J) och verksamheter (Z) inom hela planområdet i enlighet med Landskrona stads fördjupade översiktsplan. Detaljplanen möjliggör även anläggande av Ställverk (E1-Ställverk) för att bidra till elströmsförsörjning i Landskrona och regionalt.

I den framtida exploateringen inom planområdet ska även arkitektoniska kvaliteter säkerställas då området med sitt läge är en viktig entré till Landskrona stad och angränsar till omkringliggande åkerlandskap.

3 AVGRÄNSNING

3.1 BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

Då syftet med detaljplanen är industri/verksamheter, medför detaljplanen indirekt en betydande miljöpåverkan, varför en undersökning inte behöver göras (4 kap. 34 § PBL).

3.2 AVGRÄNSNING

Enligt 6 kap. 10 § ska ett avgränsningssamråd hållas med de kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter som på grund av sitt särskilda miljöansvar kan antas bli berörda av planen. Syftet med avgränsningssamrådet är att samråda om miljökonsekvensbeskrivningens omfattning och detaljeringsgrad. Samråd har genomförts 2023-09-11, och länsstyrelsen håller med om avgränsningen.

3.2.1 Sakmässig avgränsning

Miljökonsekvensbeskrivningen avgränsades vid avgränsningssamrådet till att beskriva påverkan, effekt och konsekvens på de aspekter som redovisas i tabell 1. följande aspekter:

- Hushållning med mark- och vatten och fysisk miljö i övrigt – avgränsat till påverkan på jordbruksmark samt riksintresse för kommunikationer.
- Klimat – avgränsat till ökade flöden, risk för översvämning, skyfall
- Vatten – dagvatten (flöde, föroreningsmängder)
- Människors hälsa – avgränsat till påverkan av trafikbuller samt verksamhetsbuller.

Tabell 1. Aspekter som bedöms medföra en betydande miljöpåverkan, avgränsning av aspekt samt beskrivning i vilket avsnitt i MKB:n som aspekten redovisas.

Aspekt	Avgränsning av aspekt	Redovisas i avsnitt
Hushållning med mark- och vatten och fysisk miljö i övrigt	Avgränsat till att beskriva detaljplanens påverkan på jordbruksmark samt riksintresse för kommunikationer.	Avsnitt 7.1 Riksintresse för kommunikationer Avsnitt 7.3 Hushållning med naturresurser (Jordbruk)
Klimat	Avgränsat till att beskriva detaljplanens påverkan på ökade flöden, risk för översvämning, skyfall	Avsnitt 7.5 Klimat
Vatten	Avgränsat till att beskriva detaljplanens påverkan på dagvatten (flöde, föroreningsmängder) och därmed MKN för vatten	Avsnitt 7.4 Vatten och vattenkvalité
Människors hälsa	Avgränsat till att beskriva detaljplanens påverkan av trafikbuller samt verksamhetsbuller.	Avsnitt 7.2 Buller

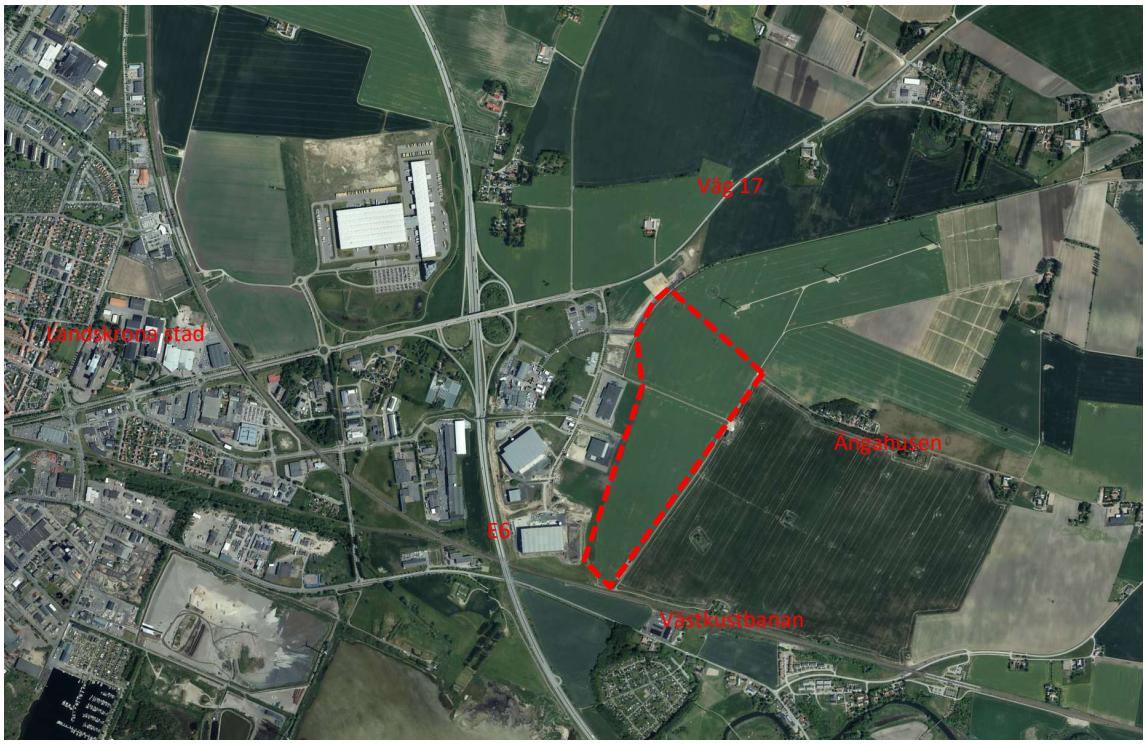
3.2.2 Tidsmässig avgränsning

Tidshorisonten i miljökonsekvensbeskrivningen är satt till cirka tio år. Vid denna tidpunkt förväntas planförslaget ha genomförts, det vill säga vid denna tidpunkt förväntas detaljplanens byggrätt vara fullt utnyttjad.

3.2.3 Geografisk avgränsning

Den betydande miljöpåverkan som kan antas uppkomma med anledning av ett genomförande av detaljplanen kan sträcka sig olika långt beroende på vilken miljöaspekt som behandlas.

Planområdet ligger öster om Landskrona tätort, och i anslutning till väg E6 och väg 17, direkt öster om verksamhetsområdet Kronan, se figur 2. Norr om planområdet går Eslövsvägen, och i söder löper Västkustbanan.



Figur 2. Planområdet.

4 METOD

Miljökonsekvensbeskrivningen identifierar och beskriver den betydande miljöpåverkan som kan uppkomma till följd av planens bestämmelser för de miljöaspekter som identifierats i samband med avgränsningen. För att beskriva planförslagets betydande miljöpåverkan används begreppen *påverkan, effekt, konsekvens* och *förslag på åtgärder.*

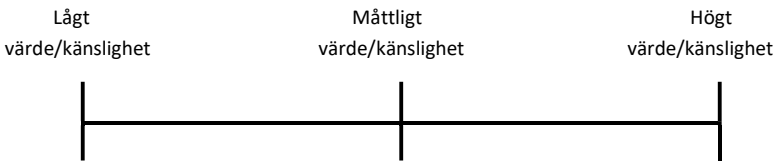
Påverkan är den förändring av fysiska eller beteendemässiga förhållanden som projektet medför, till exempel i form av tunnelmynningar och ramper eller trafik.

Effekt är den direkt mätbara förändringen i miljön. Exempel på effekter kan vara försvagning av en upplevelse, förändring av siktlinjer, förlust av habitat eller förändrade luftföroreningshalter. Till exempel kan effekter som är permanenta och som innebär helt utraderande av värden anses vara större än kortvariga effekter som berör enstaka objekt/delar av objekt.

Konsekvens är den verkan de uppkomna effekterna har på en viss företeelse, till exempel människors hälsa och välbefinnande eller biologisk mångfald. Genom att kombinera värde/känslighet med effekt kan slutsatser kring vilka konsekvenserna blir och deras storlek uppskattas. Ibland är det inte möjligt att göra en konsekvensbedömning. I dessa fall redovisas endast påverkan och effekter.

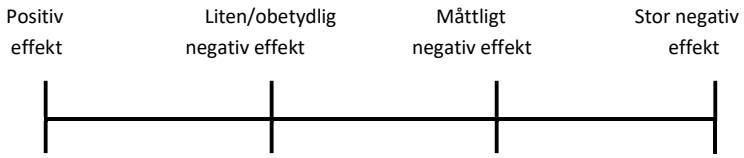
Förslag på åtgärder är de förslag som vidtas för att undvika eller att minimera negativa konsekvenser.

För att bedöma värden och känslighet för respektive aspekt har dessa värderats enligt en tregradig skala, se figur 3. Värdet eller känsligheten beror bland annat på egenskaper såsom storlek, unicitet, robusthet och koppling till omgivningen. Bedömningen av värdet/känsligheten utgörs primärt av en kvalitativ eller kvantitativ värdering utförd av experter inom området. Bedömningarna är i olika grad baserade på tidigare nationella eller lokala värderingar, klassificeringar och standarder.



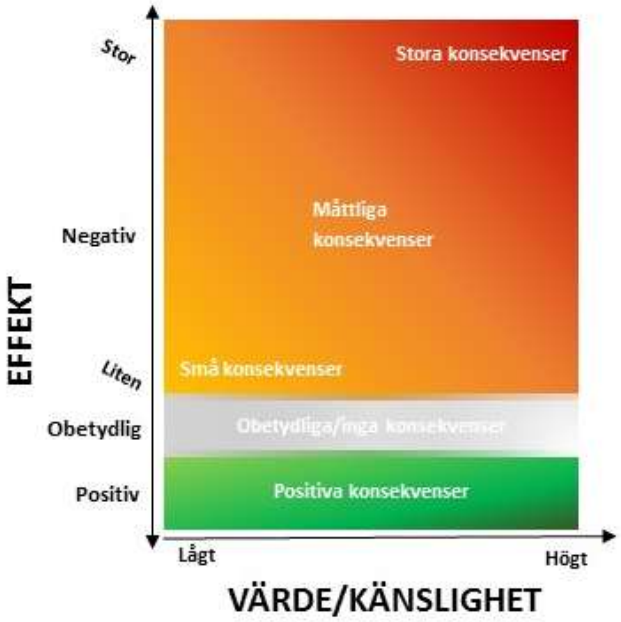
Figur 3. Bedömningsskala för värde/känslighet.

För att bedöma effekter för respektive aspekt har en fyrgradig skala använts (figur 4). Bedömningarna är i olika grad baserade på nationella, regionala eller lokala krav och riktlinjer och beaktar även effektens specifika karaktär, såsom dess omfattning, varaktighet, frekvens och reversibilitet. Bedömningen kan antingen vara kvalitativ eller kvantitativ och utförd av experter inom området.

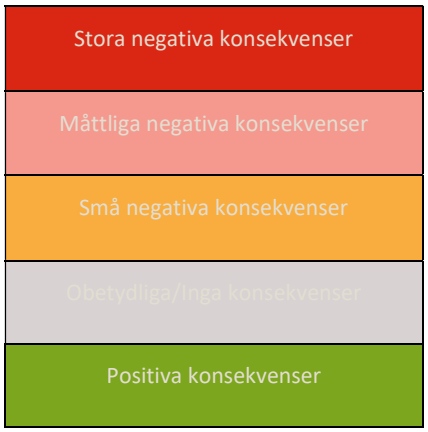


Figur 4. Bedömningsskala för effekt.

Genom att väga samman det berörda området eller objektets värde och/eller känslighet med den effekt som bedöms uppkomma kan slutsatser dras om vilka konsekvenser detta medför samt deras omfattning (figur 5). Konsekvenser har graderats enligt en femgradig skala (figur 6).



Figur 5. Illustration av metodiken för konsekvensbedömning. Bedömningen görs utifrån en sammanvägning av berört värde och/eller känslighet och de effekter som bedöms uppkomma.



Figur 6. Bedömningsskala för effekter och konsekvenser.

4.1 BEDÖMNINGSGRUNDER

För att beskriva och värdera de förändringar som ett genomförande av planen kan medföra används olika juridiska, eller på annat sätt vedertagna, mål, riktlinjer och regelverk. Dessa kallas med en gemensam term för *bedömningsgrunder*. Bedömningsgrunder kan vara av såväl övergripande som specifik karaktär.

Övergripande bedömningsgrunder används främst för att bedöma om planen främjar en långsiktigt hållbar utveckling och om planen tar tillräcklig miljöhänsyn. Den andra typen av bedömningsgrunder är mer specifika till sin karaktär och är relaterade till en viss miljöaspekt. Dessa utgörs bland annat av olika normer, preciserade mål, riktvärden och myndighetsrekommendationer.

Specifika bedömningsgrunder används för att mer precist identifiera och värdera planens betydande miljöpåverkan. De specifika bedömningsgrunder som använts vid bedömningarna redovisas under respektive sakområde i avsnitt 7 (Beskrivning och bedömning av betydande miljöpåverkan).

4.2 OSÄKERHETER

MKB-arbetet har genomförts enligt gällande praxis och lagstiftning. För konsekvensbedömningen har olika typer av checklistor använts. Rumsliga analyser har genomförts med kartmaterial som grund. I de fall då bedömningen har kunnat baseras på gällande riktvärden eller normer har en sådan jämförelse gjorts.

MKB:n har genomförts utifrån bedömningar om en framtida situation. En stor osäkerhet är hur samhället utvecklas framöver. Ytterligare en stor osäkerhet som påverkar bedömningar om risker inom planområdet är att det i dagsläget är oklart vilka verksamheter som väljer att etablera sig inom området. Det är alltid osäkert om all information som behövs för en korrekt bedömning har varit tillgänglig. Bedömningarna i MKB riskerar att bli subjektiva även om flera olika personer har läst dokumentet och haft synpunkter på text och innehåll.

4.3 ÅTGÄRDER OCH ÅTGÄRDSREGLERING

En MKB ska utgöra ett underlag för allmänhet och beslutsfattare som beskriver en detaljplans påverkan på hälsa och miljö. En MKB är i sig inte bindande, och de åtgärder som föreslås i MKB-dokumentet säkerställs därmed inte genom att de är angivna i dokumentet. För att säkerställa att åtgärderna genomförs måste de därför regleras i andra bindande dokument. Detta kan ske genom att åtgärderna regleras med planbestämmelse eller genom att de ingår i ett exploateringsavtal om sådant upprättas för detaljplanen. Exploateringsavtalet tecknas mellan kommun och exploatör och reglerar genomförandefrågor för detaljplanen.

Åtgärderna som föreslås i miljökonsekvensbeskrivningen är uppdelade dels i åtgärder som kommer att regleras i detaljplanen, dels i andra åtgärder.

5 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

5.1 NUVARANDE MARKANVÄNDNING

Planområdet består nästan uteslutande av odlad jordbruksmark. I den nordvästra delen av planområdet är jorden klassificerad som klass 10, i den sydvästra delen som klass 9. Norr om planområdet finns ett antal vindkraftverk.

Väster om planområdet ligger ett fullt utbyggt verksamhetsområde. Tanken är att föreliggande detaljplan ska komplettera detta. I området finns logistikcenter, Alfa Laval, Oatly etcetera. I nordväst finns bensinstation och snabbmatsrestaurang. Till verksamhetsområdet finns en nyligen utbyggd infart från väg 17. I söder går Västkustbanan, och i väster E6.

Cirka 300 meter öster om planområdet ligger Ängahusen, som är ett mindre område med friliggande enbostadshus.

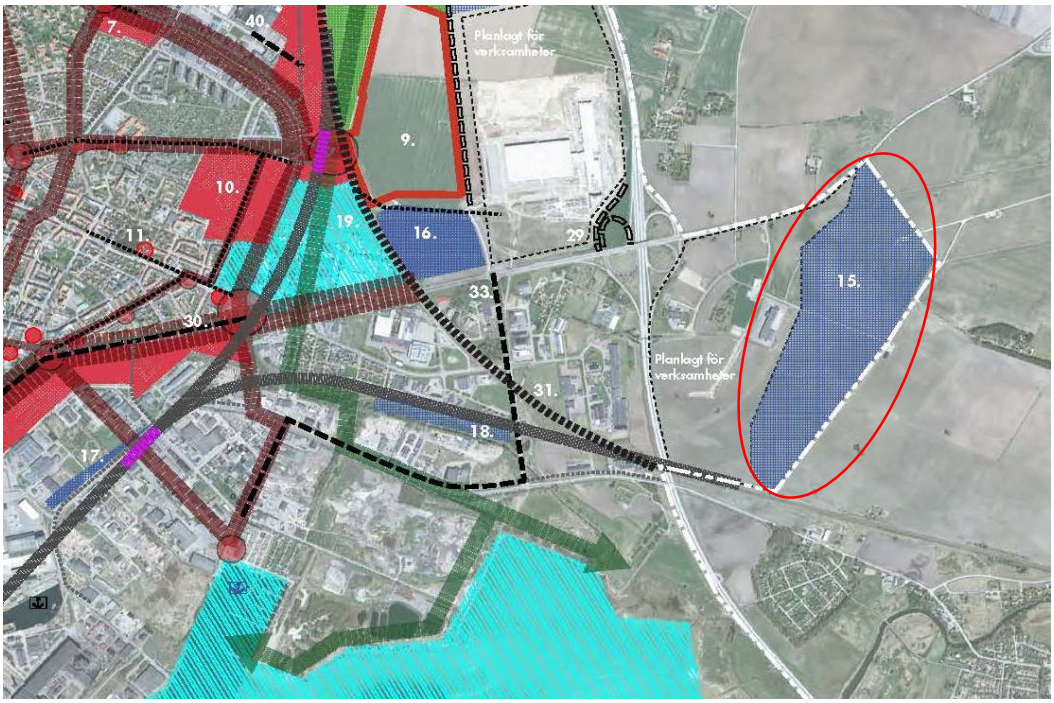


Figur 7. Nuvarande markanvändning inom och i närheten av planområdet.

5.2 PLANFÖRHÅLLANDEN OCH ANGRÄNSANDE PLANERING

5.2.1 Översiktsplan

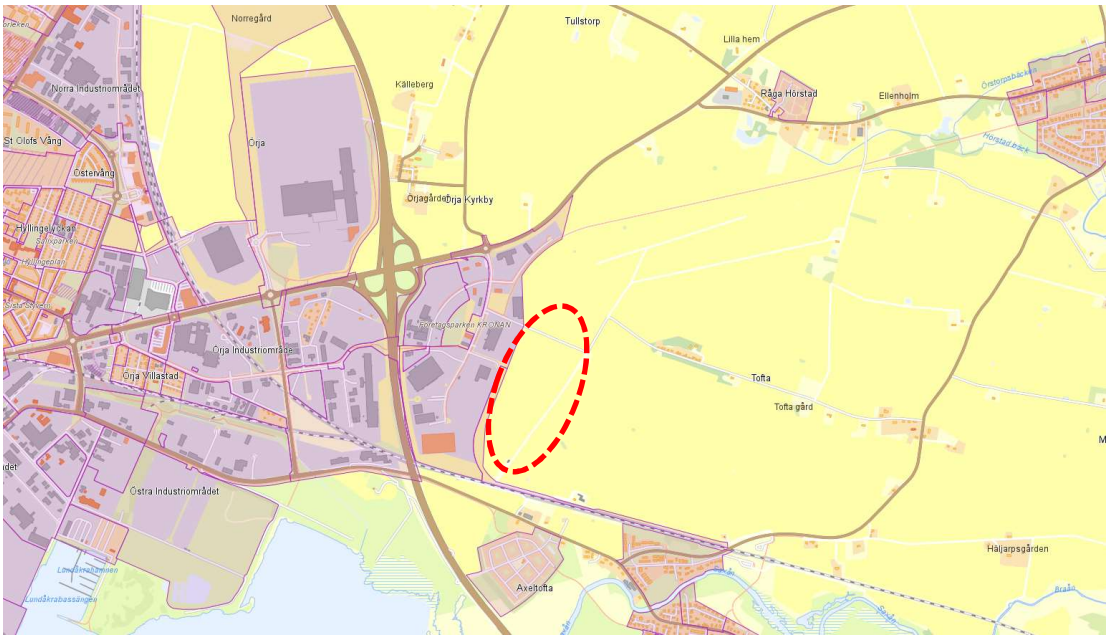
Landskrona kommuns översiktsplan är antagen 2016-02-29. För centralorten hänvisar översiktsplanen till den fördjupade översiktsplanen för Landskrona tätort, där planområdet är utpekat som verksamhetsområde (nummer 15 enligt markanvändningskartan). Området benämns som Kronan Öster, se figur 8.



Figur 8. Planområdet (markerad med röd cirkel) anges som verksamhetsområde i den fördjupade översiktsplanen för Landskrona stad. Källa. Fördjupad översiktsplan för Landskrona stad.

5.2.2 Detaljplaner

Planområdet omfattas inte av några gällande detaljplaner. I direkt anslutning till planområdet finns ett antal fastställda detaljplaner, se figur 9. Dessa utgörs av *”Del av Örja 30:2 m. fl, Kronan södra”* samt *”Kronan Södra Örja 3:20 m fl.”* Detaljplanerna reglerar industri, verksamheter samt industrispår.



Figur 9. Lila områden utgör detaljplanelagda områden. Planområdets läge illustreras med röd cirkel.

6 ALTERNATIV

6.1 NOLLALTERNATIV

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

6.2 ALTERNATIV LOKALISERING

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.

6.2.1 Utbyggnad av verksamheter i Landskrona kommun

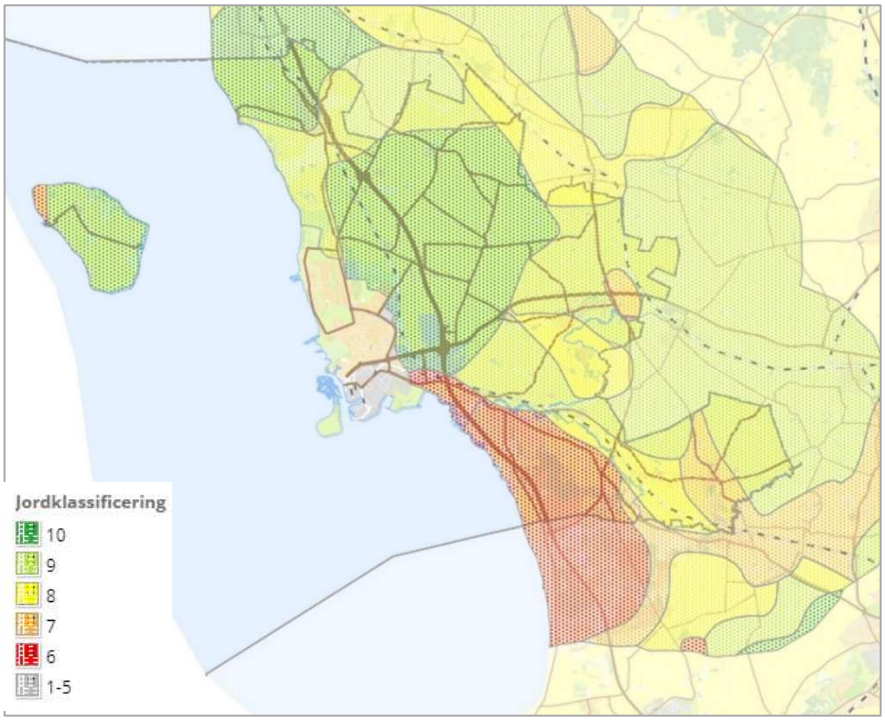
Inom kommunen finns det sedan lång tid tillbaka ett stort behov av stora sammanhållande ytor i läge med goda kommunikationer, samt områden med goda tekniska förutsättningar för en exploatering av ytkrävande aktörer. Planlagd mark för ytkrävande näringslivsetableringar, med de stora sammanhållna ytor som efterfrågas, saknas emellertid i kommunen, och för att staden ska kunna möta näringslivets krav behöver därför 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 for att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk”.*

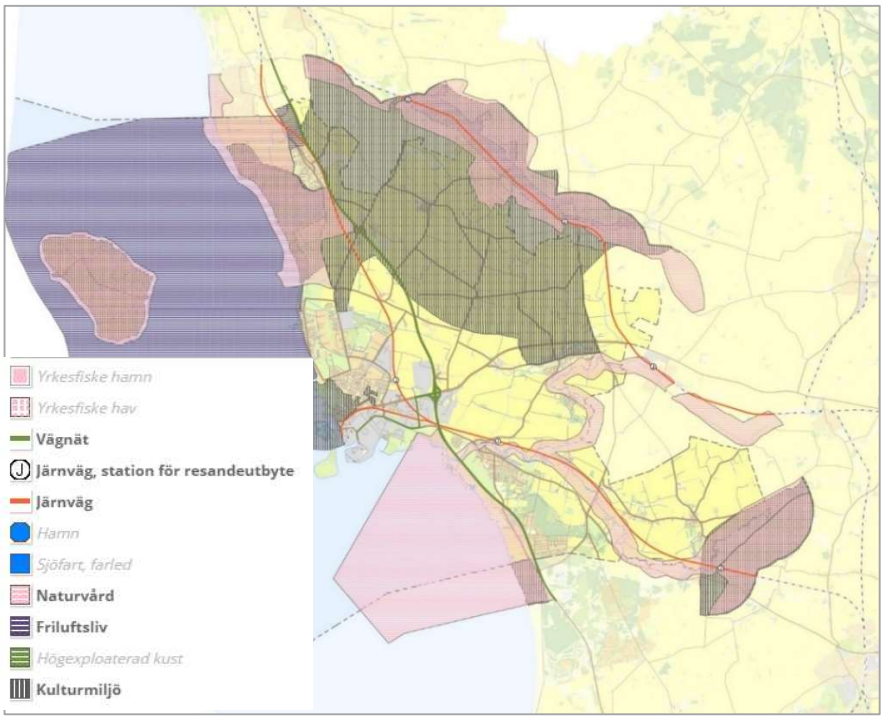
Förutom att en stor andel av kommunens mark består av brukningsvärd jordbruksmark, så omfattas också stora delar av riksintresseområden enligt 3 och 4 kap miljöbalken (se figur 10), vilket också bidrar till att försvåra lokaliseringen av verksamhetsområden.

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 som ligger öster om E6.



Figur 10. Skrafferat område visar jordbruksmark, samt dess klassificering.

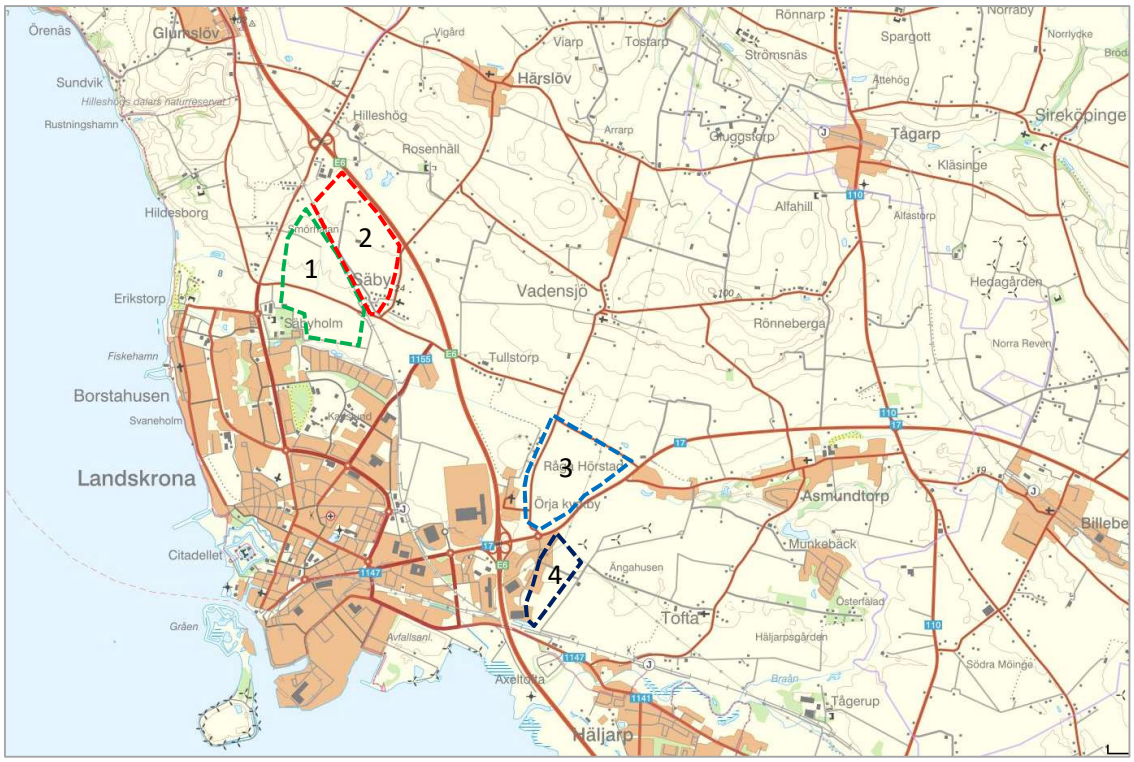


Figur 11. Riksintresseområden inom Landskrona kommun.

6.2.2 Studerade lokaliseringsalternativ

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

För att identifiera ett större sammanhållande markområde som kan bli föremål för en etablering av verksamheter, har kommunen inventerat både de områden som är utpekade som verksamhetsområden i den fördjupade översiktsplanen, samt andra möjliga områden. Resultatet av inventeringen gav fyra lokaliseringsalternativ (se figur 12) där samtliga alternativ klarar kravet på en större sammanhållen yta som ligger i anslutning till befintlig infrastruktur med goda kommunikationer. Samtliga av dessa lokaliseringsalternativ ligger på jordbruksmark, vilket innebär att jordbruksmark måste ianspråktas, oavsett vilket alternativ som väljs.



Figur 12. Lokaliseringsalternativ.

För att kunna avgöra val av lokalisering 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
4. Marken är tillgänglig (ägs av kommunen eller kan förvärvas).

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

Nedan redovisas hur respektive lokaliseringsalternativ uppfyller kriterierna.

6.2.2.1 Lokaliseringsalternativ 1 – Säbyholm

ÖVERENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLAN

Området är inte utpekat 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 utpekat 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 utpekat för stadsbebyggelse i den fördjupade översiktsplanen.

En exploatering inom området följer inte intentionerna i översiktsplanen eller den fördjupade översiktsplanen.

MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Området ägs till största delen av Landskrona stad.

RIKSINTRESSE

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 riksintressetområdet 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.

Området ligger inom riksintresse för kustzonen enligt 4 kap § 4 MB. En exploatering inom området bedöms inte strida mot riksintresset.

LANDSKAPSBILD

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

MÖJLIGHET ATT ANSLUTA OMRÅDET TILL BEFINLTIG INFRASTRUKTUR (FRAMFÖR ALLT E6)

Det aktuella området har relativt god tillgänglighet till väg E6. Möjligheter kan finnas att ansluta området till annan infrastruktur, men kapaciteten måste utredas. Inget annat verksamhetsområde finns i närområdet som alternativet kan ansluta till och samutnyttja befintlig infrastruktur som vägar och uppvärmning etcetera.

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

JORDBRUKSMARK
Lokaliseringsalternativet är beläget på jordbruksmark.

PÅVERKAN PÅ BOENDEMILJÖ
Området gränsar till ett område som är utpekat för stadsbebyggelse i den fördjupade översiktsplanen. En etablering inom området bedöms kunna påverka boendemiljön väsentligt.

6.2.2.2 Lokaliseringsalternativ 2 - Säby

ÖVERENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLAN
Området är inte utpekat 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.

MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN
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.

RIKSINTRESSE
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 riksintressetområdet 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.

Området ligger inom riksintresse för kustzonen enligt 4 kap § 4 MB. En exploatering inom området bedöms inte strida mot riksintresset.

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

MÖJLIGHET ATT ANSLUTA OMRÅDET TILL BEFINLTIG INFRASTRUKTUR (FRAMFÖR ALLT E6)
Tillgängligheten till E6 bedöms som mindre god. Inget annat verksamhetsområde finns i närområdet som alternativet kan ansluta till och samutnyttja befintlig infrastruktur som vägar och uppvärmning etcetera.

KOLLEKTIVTRAFIK
Endast regionbuss 260 (Landskrona-Härslöv-Tågarp-Ekeby) är nära ansluten till området.
Tillgängligheten till E6 bedöms som mindre bra. Inget annat verksamhetsområde finns i närområdet

som alternativet kan ansluta till och samutnyttja befintlig infrastruktur som vägar och uppvärmning etcetera. Området har en koppling till väg 17 genom cirkulationsplatsen.

JORDBRUKSMARK
Lokaliseringsalternativet är beläget på jordbruksmark.

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

6.2.2.3 Lokaliseringsalternativ 3 – Örja Östra

ÖVERENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLAN
Området är inte utpekat 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.

MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN
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 privatägt och nyttjas som jordbruksmark.

RIKSINTRESSE
Strax väster om området går E6 som är av riksintresse enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Påverkan kan ske indirekt genom ökade transporter. Inga övriga riksintressen berörs.

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

MÖJLIGHET ATT ANSLUTA OMRÅDET TILL BEFINLTIG INFRASTRUKTUR (FRAMFÖR ALLT E6)
Lokaliseringsalternativet bedöms har en mycket bra anslutning till väg E6. Inget annat verksamhetsområde finns i närområdet som alternativet kan ansluta till och samutnyttja befintlig infrastruktur som vägar och uppvärmning etcetera.

KOLLEKTIVTRAFIK
Kollektivtrafikanslutningen bedöms vara relativt god, då nära anslutning finns till en regionbusslinje, 240 (Landskrona-Rå-G:a Hörstad-Asmundtorp-Billeberga-Svalöv).

JORDBRUKSMARK
Lokaliseringsalternativet är beläget på jordbruksmark.

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

6.2.2.4 Lokaliseringsalternativ 4 – Kronan Östra

ÖVERENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLAN
Området ligger utanför det område som omfattas av Landskrona stads översiktsplan (2016), och omfattas i stället av den fördjupade översiktsplanen för Landskrona tätort (2014). Här pekas

området ut som verksamhetsområde på längre sikt. Alternativet följer intentionerna i den fördjupade översiktsplanen.

MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN
Marken är privatägd.

RIKSINTRESSE
Strax väster om området går E6 som är av riksintresse enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Påverkan kan ske indirekt genom ökade transporter. Västkustbanan, söder om området, är också av riksintresse för infrastruktur enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Riksintresset berörs inte. Inga övriga riksintressen berörs.

LANDSKAPSBILD
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 inte landskapsbilden negativt. Området bedöms dock inte som känsligt för förändring, då det redan idag finns verksamhetsområden och större infrastruktur i området.

MÖJLIGHET ATT ANSLUTA OMRÅDET TILL BEFINLTIG INFRASTRUKTUR (FRAMFÖR ALLT E6)
Alternativet har redan idag mycket god trafikförsörjning genom sitt läge vid trafikplats Landskrona Södra i korsningen mellan Eslövsvägen /väg 17/E6. Från väg 17 leder Örjaleden in i verksamhetsområdet och området nås därifrån via Företagsvägen. Vidare har en cirkulationsplats anlagts mellan väg 17 och Örjaleden, vilket förbättrar tillgängligheten till området ytterligare. Det finns även en medlöpande infart direkt från väg 17 in till fastigheterna Bollspelaren 13 och 14. Alternativet ansluter direkt till det befintliga verksamhetsområdet i väster. Samutnyttjning av ledningar och övrig infrastruktur kan enkelt ordnas. Dessutom finns det ett säkerställt industrispår direkt i anslutning till planområdet i söder genom gällande detaljplan. Industrispåret är tänkt att ansluta till Västkustbanan. Goda möjligheter finns att inom de verksamheter som etablerar sig i framtiden att nyttja industrispåret. Ledningsnät för fjärrvärme byggs för närvarande ut i anslutning till området.

KOLLEKTIVTRAFIK
Kollektivtrafikanslutningen är god. På väg 17, öster om den nya cirkulationsplatsen finns busshållplats. Regionbuss 240 går mellan Landskrona och Svalöv med 20 minuters turtäthet under rusningstrafik. Avståndet till järnvägsstationen i Landskrona är cirka två kilometer. Häljarps tågstation ligger cirka 1,5 meter från området.

JORDBRUKSMARK
Lokaliseringsalternativet är beläget på jordbruksmark.

PÅVERKAN PÅ BOENDEMILJÖ
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.

6.2.3 Val av lokaliseringsalternativ

Tabell 2 redovisar en sammanfattning av vilka av lokaliseringsalternativen som uppfyller vilka kriterier. Där JA/NEJ anges, innebär att risk finns för att *en viss* påverkan kan uppstå, eller att kriteriet *till viss del* är uppfyllt.

Tabell 2. Tabellen visar om de olika kriterierna uppfylls eller ej. Där JA/NEJ anges, innebär risk för *en viss* påverkan.

	Alternativ 1 - Säbyholm	Alternativ 2 - Säby	Alternativ 3 – Örja Östra	Alternativ 4 – Kronan Östra
Kriterie 1 – Följer den fördjupade översiktsplanen/översiktsplanen	NEJ	NEJ	NEJ	JA
Kriterie 2 - Möjlighet att ansluta planområdet till befintlig infrastruktur	JA/NEJ	NEJ	JA/NEJ	JA
Kriterie 3 - Närhet till kollektivtrafik	NEJ	NEJ	JA	JA
Kriterie 4 - Marken är tillgänglig (ägs av kommunen eller kan förvärvas).	JA	NEJ	NEJ	JA
Kriterie 5 – Ingen påverkan på riksintresseområde	NEJ	NEJ	JA	JA
Kriterie 6 – Begränsad påverkan på landskapsbild	NEJ	NEJ	NEJ	JA/NEJ
Kriterie 7 – Begränsad påverkan på boendemiljö	NEJ	NEJ	NEJ	JA/NEJ

Lokaliseringsutredningen visar att alternativ fyra, kronan Östra, till stora delar uppfyller de kriterier som har angetts samt uppfylla syftet med detaljplanen. Motiven är följande:

- 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. På väg 17, öster om den nya cirkulationsplatsen finns busshållplats. Regionbuss 240 går mellan Landskrona och Svalöv med 20-minuters turtäthet under rusningstrafik. Avståndet till järnvägsstationen i Landskrona är cirka två kilometer. Häljarps tågstation ligger cirka 1,5 meter från området.
- 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 är privatägd, men ägaren vill upplåta marken till verksamheter.
- Enskilt bedöms inte planförslaget bidra till att det uppstår kapacitetsproblem i trafikplatsen väg 25 Landskrona Södra och omgivande vägnät, varför ingen påverkan uppstår på riksintresse för kommunikationer (E6).

- Ligger i direkt anslutning till befintligt verksamhetsområde, och utgör en komplettering till detta. Befintlig infrastruktur som vägar, järnväg, VA-ledningar etcetera kan utnyttjas, vilket skapar väl fungerande och lämpliga tekniska försörjningssystem. Ledningsnät för fjärrvärme byggs för närvarande ut i anslutning till området.
- 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. Alternativet har redan idag mycket god trafikförsörjning genom sitt läge vid trafikplats Landskrona Södra i korsningen mellan Eslövsvägen /väg 17/E6. Från väg 17 leder Örjaleden in i verksamhetsområdet och området nås därifrån via Företagsvägen. Vidare har en cirkulationsplats anlagts mellan väg 17 och Örjaleden, vilket förbättrar tillgängligheten till området ytterligare. Det finns även en medlöpande infart direkt från väg 17 in till fastigheterna Bollspelaren 13 och 14.
- Ett säkerställt industrispår finns i direkt i anslutning till planområdet i söder genom detaljplanen *"Kronan Södra Örja 3:20 m fl.* Industrispåret är tänkt att ansluta till Västkustbanan. Goda möjligheter finns att inom de verksamheter som etablerar sig i framtiden att nyttja industrispåret. Detta bedöms vara positivt även ur klimatsynpunkt, och bidrar till att skapa hållbara transporter.
- Ligger mellan E6 och Västkustbanan. Påverkan på landskapsbilden bedöms som mycket begränsad, då landskapsbilden redan idag är påverkad av både befintligt verksamhetsområde, samt befintlig infrastruktur.
- Inom planområdet finns inga boende. Cirka 300 meter öster om planområdet ligger Ängahusen, vars boendemiljö kan påverkas av en exploatering inom området. Vid behov kan åtgärder säkerställas i detaljplanen som begränsar de negativa konsekvenserna.
- Områdets lokalisering medför möjligheter att ansluta till järnvägsinfrastruktur, vilket i förlängningen verkar positivt för att uppnå både de nationella samt lokala miljömålen.

En exploatering enligt lokaliseringsalternativ 4, bedöms kunna tillfredsställa näringslivets efterfrågan avseende 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.

Med utgångspunkt från ovanstående diskussion fattade Stadsbyggnadsnämnden i Landskrona kommun beslut om planuppdrag 2021-09-21 , SBN §24, för *alternativ 4*, efter en förfrågan om planuppdrag från mark- och exploateringsavdelningen.

6.3 ALTERNATIV UTFORMNING

I kommunens gällande översiktsplan var planområdets areal cirka 49 hektar. Då jordbruksmark tas i anspråk, har beslut fattats att begränsa planområdets areal till 40,5 hektar, vilket är en minskning med nästan tio hektar. Även exploateringsgraden har studerats. Då jordbruksmark tas i anspråk, bör planförslaget utformas med en så hög exploateringsgrad som möjligt för att utnyttja jordbruksmarken effektivt när den tas i anspråk. Samma exploateringsgrad som föreslås i detaljplaneförslaget (90 % av fastighetsarean inom användningsområdet) är också samma som i angränsande detaljplaner.

Vidare har höjderna på byggrätterna studerats. I den anslutande detaljplanen i väster, Kronan Södra, regleras den maximala nockhöjden till 22,5 meter. För att ytterligare effektivisera utnyttjandet av marken då jordbruksmark tas i anspråk, föreslås en maximal nockhöjd på 25 meter i föreliggande detaljplaneförslag.

Då planområdet ligger i direkt anslutning till befintligt verksamhetsområde, finns infrastruktur redan utbyggt och möjligheterna till samutnyttjande är stora. Exploateringsgraden bör vara hög så att kapaciteten i befintlig infrastruktur utnyttjas så mycket som möjligt.

6.4 DETALJPLANEFÖRSLAGET

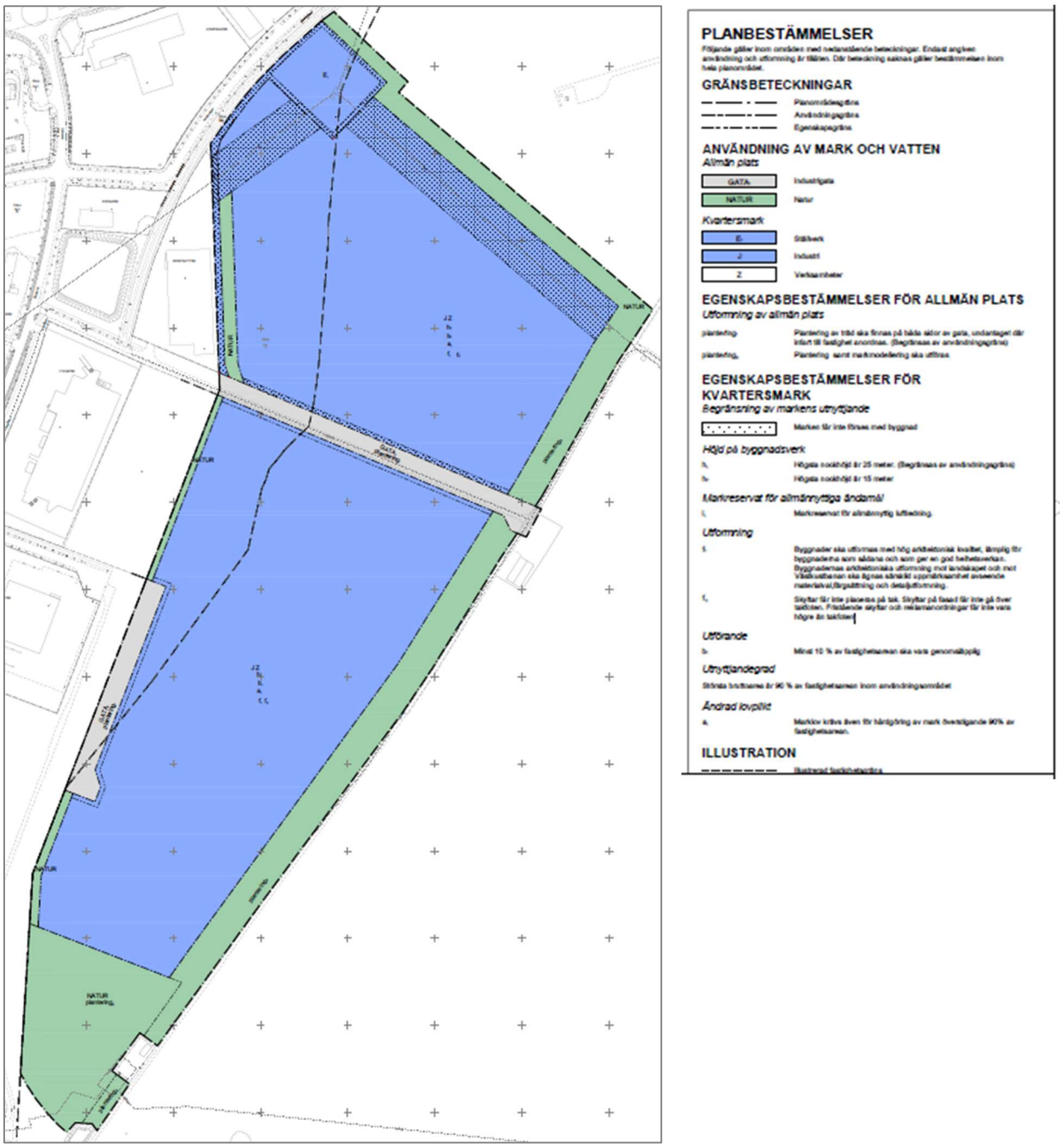
6.4.1 Allmän beskrivning

Planförslaget medger markanvändningen industri (J) och verksamheter (Z) inom hela planområdet. Användningen *Industri* används för områden för produktion, lager, partihandel och annan jämförlig verksamhet. Användningen *Verksamheter* tillämpas för service, lager, tillverkning med tillhörande försäljning, partihandel och annan jämförlig verksamhet med begränsad omgivningspåverkan. Även komplement till verksamheterna ingår i användningen. Samma markanvändning tillåts i den angränsande detaljplanen i väster.

Planområdet är uppdelat i en norra och en södra del, och avskiljs med en gata. Plantering av träd ska finnas på båda sidor av gatan. I området finns ett antal stråk med natur längs med plangränsen som ska planteras. I söder finns ett större naturområde där plantering samt markmodellering ska utföras. Minst 10 % av fastighetsarean ska vara genomsläpplig. Mot områdets norra delar finns ett stråk med prickmark, det vill säga marken får inte förses med byggnad. I den norra delen av planområdet föreslås ett område där ett ställverk avses placeras E_1. Från E-området löper ett markreservat för luftledning åt öster, samt åt sydväst.

Största bruttoarea är 90 % av fastighetsarean inom användningsområdet. Planbestämmelsen syftar till att begränsa byggrätten samtidigt som placeringen av byggnader är flexibel. Exploateringsgraden är den samma i de angränsande detaljplanerna. Detaljplanen säkerställer bebyggelsens nockhöjd till maximalt 15 meter i de södra delarna av området, samt 25 meter i planområdets norra delar.

Inom planområdet ska byggnader utformas med hög arkitektonisk kvalitet, lämplig för byggnaderna som sådana och som ger en god helhetsverkan. Byggnadernas arkitektoniska utformning mot landskapet och mot Västkustbanan ska ägnas särskild uppmärksamhet avseende materialval, färgsättning och detaljutformning.



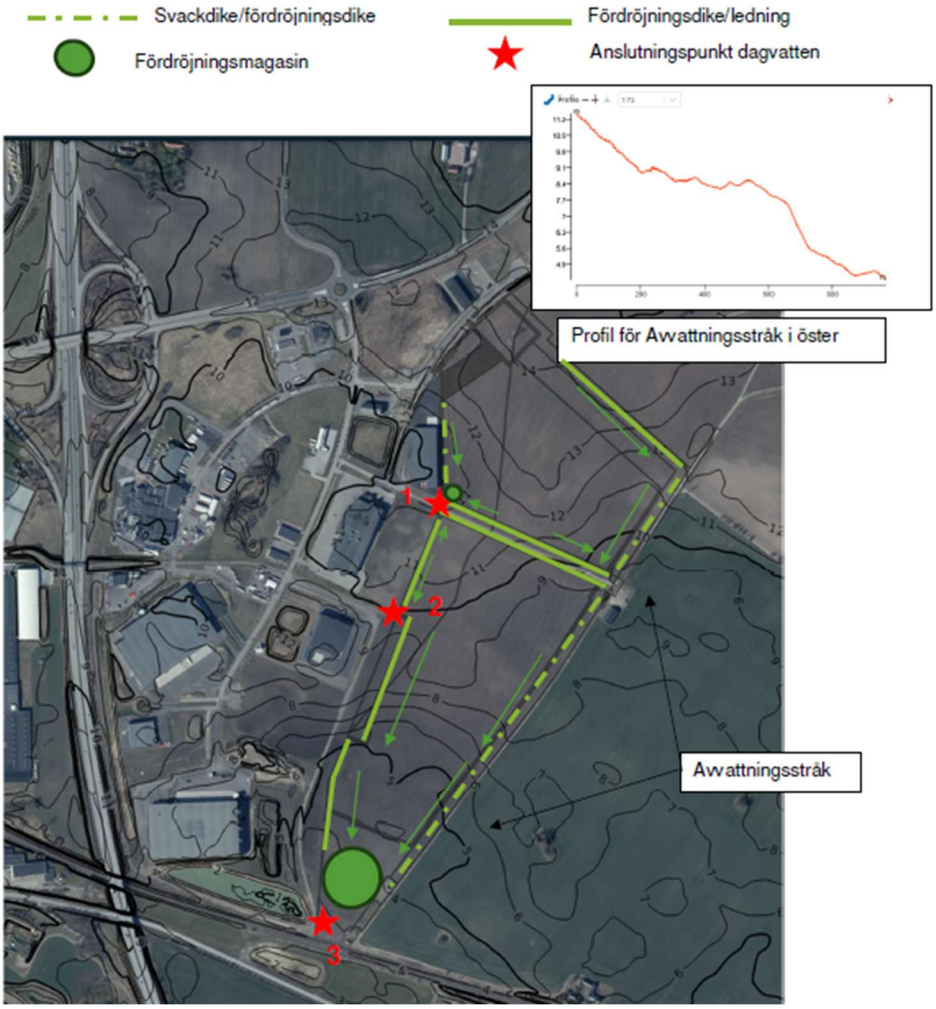
Figur 13. Detaljplaneförslaget.

6.4.2 Dagvattenhantering

Med tanke på planområdets utformning och dess naturliga höjdförhållanden finns det möjlighet att skapa ett avrinningsstråk/svackdike i det område som är markerat som *Natur* längs med planområdets norra, nordvästra och hela östra sida. Även i planområdets södra del finns en större yta som är markerad med *Natur* på plankartan. Här finns en möjlighet att skapa ett större fördröjningsmagasin, vilket kommer att behövas då cirka 70 % av planområdet är tänkt att avledas söderut. Vid anläggandet av industrigata bör det göras plats för ett mindre dike eller fördröjningsdike för att få en trögare avledning, samt rening av gatans dagvatten.

Eftersom kraven på det dagvattenflöde som får avledas från planområdet är ställda efter den befintliga naturmarksavrinningen blir fördröjningsvolymerna stora. Detta då det är de längre ihållande regnen som blir dimensionerande. Fördröjning av dagvatten kommer därför behöva ske genom flera fördröjningsåtgärder. Dels i magasin/fördröjningsdamm, dels i det planerade avrinningsstråk/svackdike som går från norr till söder i de östra delarna av planområdet. Följande fördröjningsåtgärder föreslås (se figur 14):

1) Anslutningspunkt 1: anslutning sker till befintlig D600 vg+8,0m i Ängahusvägen. Befintlig marknivå är ca 10,4 m vilket ger möjlighet att ansluta ett svackdike/fördröjningsdike.
2) Anslutningspunkt 2: anslutning sker till befintlig dagvattenledning vg+7,59m. Befintlig marknivå är ca 9,5 m vilket ger möjlighet att ansluta ett svackdike/fördröjningsdike.
3) Anslutningspunkt 3: Avleds via dike till Trafikverkets dike/trumma.



Figur 14. Föreslagen dagvattenhantering.

Då dagvattnet från planområdet är tänkt att ledas via fördröjningsdammar och avvattningsstråk/svackdiken så kommer vid händelse av brand även eventuellt släckvatten att ledas hit. Vi händelse av olycka rekommenderas det att fördröjningsåtgärderna förses med en avstängningsanordning så att räddningstjänsten kan hindra vattnet från att nå recipienten innan sanering har skett.

7 BESKRIVNING OCH BEDÖMNING AV BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

I följande kapitel beskrivs förutsättningarna för detaljplaneområdet samt detaljplaneförslagets miljökonsekvenser. Detaljplanens konsekvenser utgår från att maximal byggrätt utnyttjas. Där negativa konsekvenser bedöms uppstå föreslås, där så är möjligt, åtgärder för att eliminera eller mildra konsekvenserna. I avsnittet beskrivs även nollalternativet konsekvenser.

7.1 RIKSINTRESSEOMRÅDEN FÖR KOMMUNIKATIONER

Aspekten avgränsas till att utreda detaljplanens påverkan på riksintresse för kommunikationer.

7.1.1 Bedömningsgrunder

Riksintresseområden ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada området. Begreppet påtaglig skada är centralt för tillämpningen av hushållningsbestämmelsen om riksintressen. Bedömningen av vad som utgör en påtaglig skada är alltid platsspecifik och knuten till åtgärdens art och omfattning. Generellt gäller att ett ingrepp som innebär att ett område förlorar de värden som motiverat dess utpekande ska bedömas som påtagligt skadligt.[4]

Riksintresse för kommunikationer regleras av miljöbalkens 3 kapitel 8 § och består av objekt som fyller en viktig funktion för internationella, nationella och regionala transporter av personer och varor. Dessa objekt ska skyddas mot åtgärder som kan försvåra tillkomst eller utnyttjande av transportnätet. Detta inbegriper en god transportkvalitet och tillgänglighet till andra regioner, god tillgänglighet för samtliga trafikanter med god trafiksäkerhet och god miljö ur estetisk och hälsomässig synpunkt.

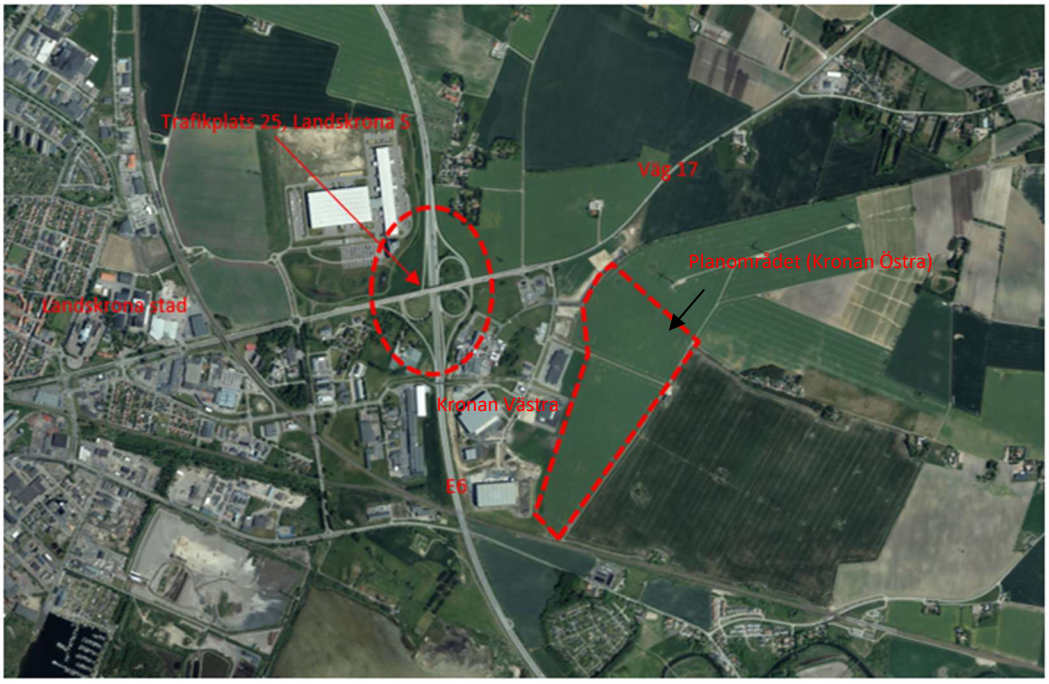
Inom ramen för projektet har en trafikutredning upprättats (SWECO 2025). Utredningen kan ses i sin helhet som bilaga till övriga planhandlingar.

7.1.2 Förutsättningar

Strax väster om planområdet går E6 som är av riksintresse enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Vägen ingår i det nationella stamvägnätet och är en av landets mest trafikerade motorvägar. Den är en viktig pulsåder för både Sverige och Norge. E6 har också en viktig roll för regional arbetspendling. Andelen tung trafik på E6 är hög, cirka 20 %. Skyltad hastighet är 110 km/tim.

Trafikplats 25, Landskrona Södra (se figur 15), utgör en betydande anslutningspunkt för Landskrona stad med omgivning, och är den trafikplats med E6 som ligger närmast det aktuella planområdet. Väg 17 (Eslövsvägen), går norr om planområdet och är huvudsaklig infart från E6 till Landskrona stad. Den är en viktig regional väg som förbinder mellersta Skåne med E6 och nordöstra Skåne.

[4] Allmänt råd SNV NFS 2005:17



Figur 15. Trafikplats 25.

Sydöst om trafikplats Landskrona S ligger *Kronan-området* där *Kronan Västra* i dagsläget är utbyggt till 85 procent och ytterligare ett verksamhetsområde planeras; *Kronan Östra* (aktuellt planområde), se figur 15. Hela verksamhetsområdet avses anslutas till det övergripande vägnätet via cirkulationsplats på väg 17 öster om trafikplats Landskrona S.

7.1.3 Nollalternativet och planförslagets konsekvenser

I trafikutredningen för aktuellt projekt(SWECO 2025) har ett antal olika scenarier beräknats för trafikflöden. Punkter för simulering och beräkning kan ses i figur 16.



Figur 16. Beräkningspunkter för befintliga trafikflöden. Källa. Trafikutredning Sweco 2025.

I *Nollalternativet* ingår dels nuläget, dels allmän trafikökning till år 2040 respektive 2050 för utvalt vägnät. Uppräkning av allmän trafik har genomförts till prognosår 20245. I *Jämförelsealternativet* (JA), det vill säga planalternativet, inkluderas även planalternativets trafikalstring på 50 respektive 100 procent beroende på prognosår. Kronan Västra är helt utbyggt i samtliga jämförelsealternativ.

Nedan redovisas trafikflöden för de olika trafikscenarion som studeras. Observera att trafikflödena är dubbelriktade i respektive punkt, se tabell 3 för förmiddagens maxtimme och tabell 4 för eftermiddagens maxtimme.

Tabell 3. Trafikflöden för de olika trafikscenariona, *förmiddagens maxtimme*. Källa. Trafikutredning SWECO 2025.

Placering i modell	Vägnamn	Nuläge	2040 Nollalt	2040 JA 50 % Kronan Ö	2050 Nollalt	2050 JA 100 % Kronan Ö
A	Väg 17	1560	1848	1889	2026	2067
B	Dagab	136	136	139	136	139
C	Norregårdsleden	0	0	0	0	0
D	DSV	172	172	175	172	175
E	E6 norr	4253	5084	5136	5593	5645
MAX (F5)	Infart Max	15	18	18	20	20
F1	Vadensjövägen	180	214	218	234	239
F2	Väg 17	1061	1250	1287	1368	1404
F3A	Örjaleden	32	32	37	32	37
F3B	Företagsvägen V	63	63	74	63	74
F3C	Ängahusvägen	38	38	111	38	111
F3D	Företagsvägen Ö	38	38	44	38	44
F3E	Bensinstationer	76	76	89	76	89
F3F		6	6	74	6	74
G	E6 söder	4169	4984	5013	5484	5513
H	Söderleden	678	809	820	890	901

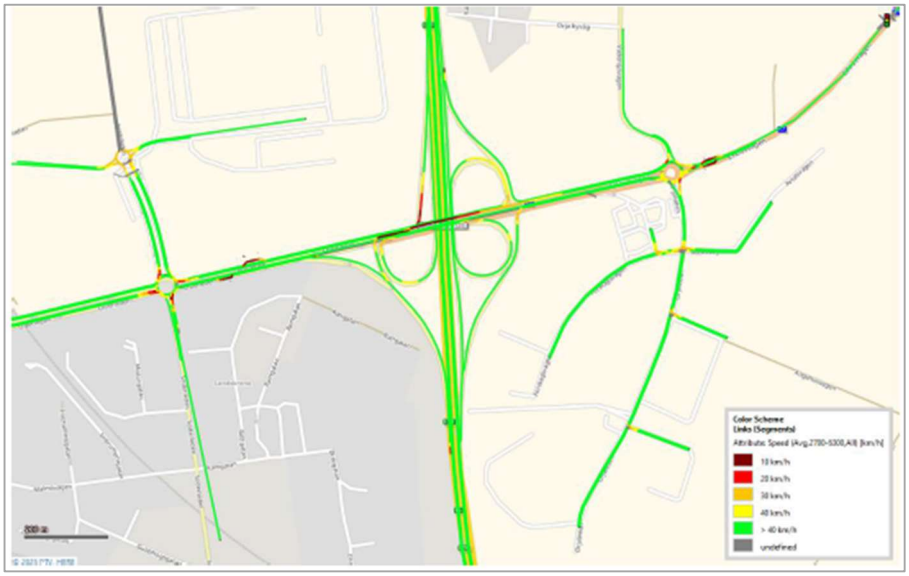
Tabell 4. Trafikflöden för studerade trafikscenarion, *eftermiddagens maxtimme*. Källa. Trafikutredning SWECO 2025.

Placering i modell	Vägnamn	Nuläge	2040 Nollalt	2040 JA 50 % Kronan Ö	2050 Nollalt	2050 JA 100 % Kronan Ö
A	Väg 17	1859	2212	2232	2431	2451
B	Dagab	106	106	107	106	107
C	Norregårdsleden	0	0	0	0	0
D	DSV	244	244	245	244	245
E	E6 norr	4871	5820	5889	6401	6470
MAX (F5)	Infart Max	0	0	0	0	0
F1	Vadensjövägen	192	227	234	248	256
F2	Väg 17	1068	1253	1307	1368	1422
F3A	Örjaleden	41	41	49	41	49
F3B	Företagsvägen V	83	83	97	83	97
F3C	Ängahusvägen	50	50	146	50	146
F3D	Företagsvägen Ö	50	50	58	50	58
F3E	Bensinstationer	99	99	117	99	117
F3F		7	8	97	8	97
G	E6 söder	5022	6000	6078	6599	6677
H	Söderleden	555	660	663	725	728

För att kunna bedöma konsekvenserna av ovanstående trafikflöden i de olika scenarierna har en simuleringsmodell tagits fram. Resultatet av simuleringsmodellen visar att det är eftermiddagens trafiksituation som är mest ansträngd, både nollalternativet och i planalternativet.

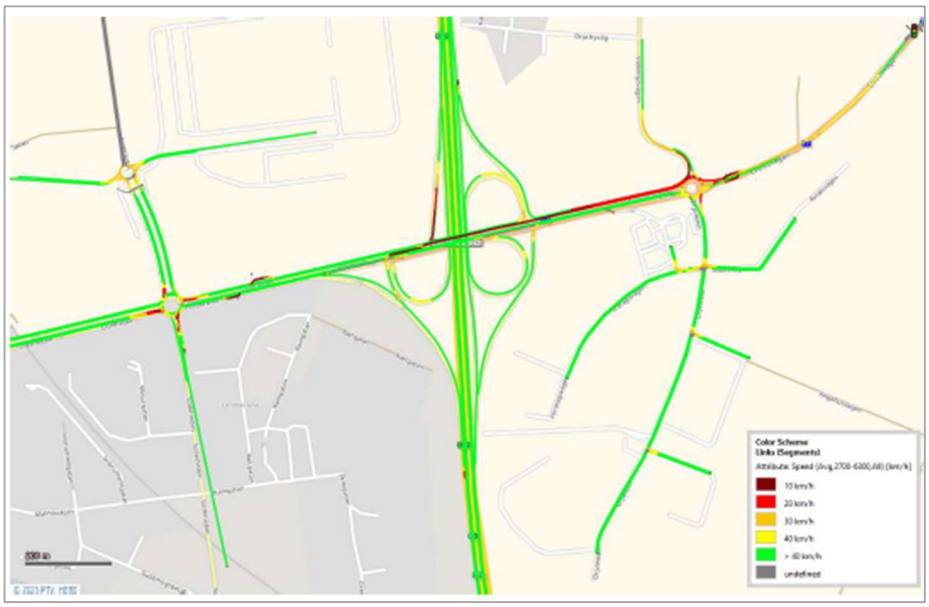
7.1.3.1 Nollalternativet

Resultatet av simuleringen av nollalternativet visar att under *år 2040* (eftermiddag), under eftermiddagens maxtimme, blir trafiksituationen något ansträngd med hastighetssänkningar för västergående trafik på väg 17, se figur 17. En kö uppstår för de trafikanter som ska köra på södergående påfartsramp till E6. Även vid avfartsrampen från E6 södergående uppstår viss köbildning, men kön når aldrig E6.



Figur 17. Medelhastighet under eftermiddagens maxtimme år 2040 med enbart allmän trafikökning. Källa. Trafikutredning SWECO 2025.

Även för eftermiddagens maxtimme *år 2050* (eftermiddag) blir trafiksituationen ansträngd, med låga hastigheter för västergående trafik längs väg 17. Situationen innebär köer som sträcker sig till cirkulationsplatsen vid Kronanområdet, vilket kan resultera i att hela cirkulationsplatsen blir låst. Dessa köer påverkar även genomgående trafik från öster in till Landskrona. Även på södergående avfart från E6 uppstår längre köer, men det finns fortfarande marginal på rampen.



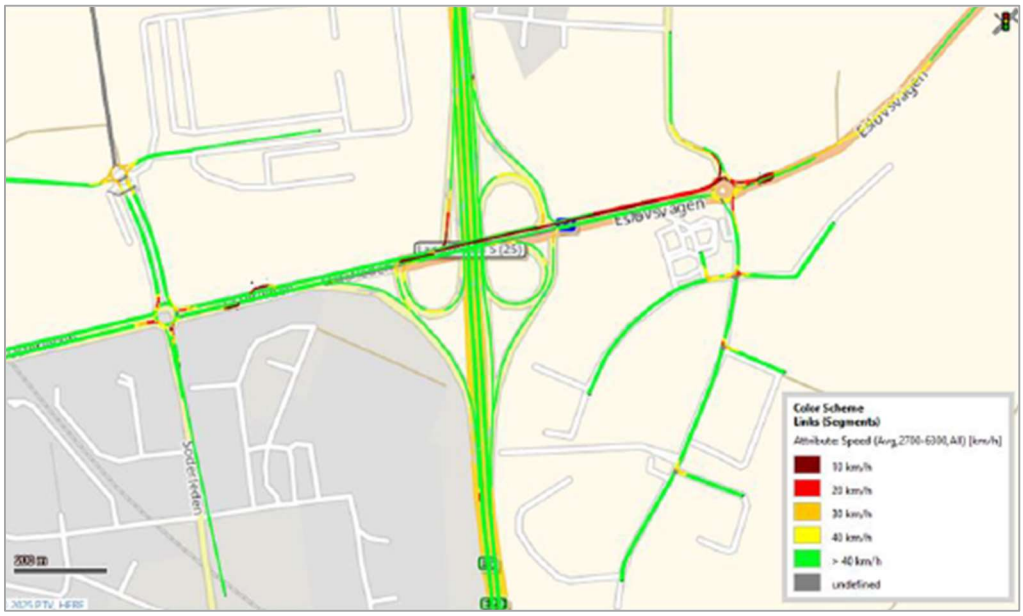
Figur 18. Medelhastighet under eftermiddagens maxtimme år 2050 med enbart allmän trafikökning. Källa. Trafikutredning SWECO 2025.

När maxkölängden studeras, där vänstersväng måste utföras till södergående påfartsramp, så framgår att kölängden blir lång och når cirkulationsplatsen på väg 17 långa perioder under maxtimmen. I simuleringsmodellen kan utläsas att vid åtta av tio vardagar blir maxkölängden någon gång under maxtimmen så pass lång att cirkulationsplatsen nås.

7.1.3.2 Detaljplanen

I detaljplanealternativet har trafik till följd av planområdets exploatering adderats. Även i detta scenario antas *Kronan Västra* vara fullt utbyggd.

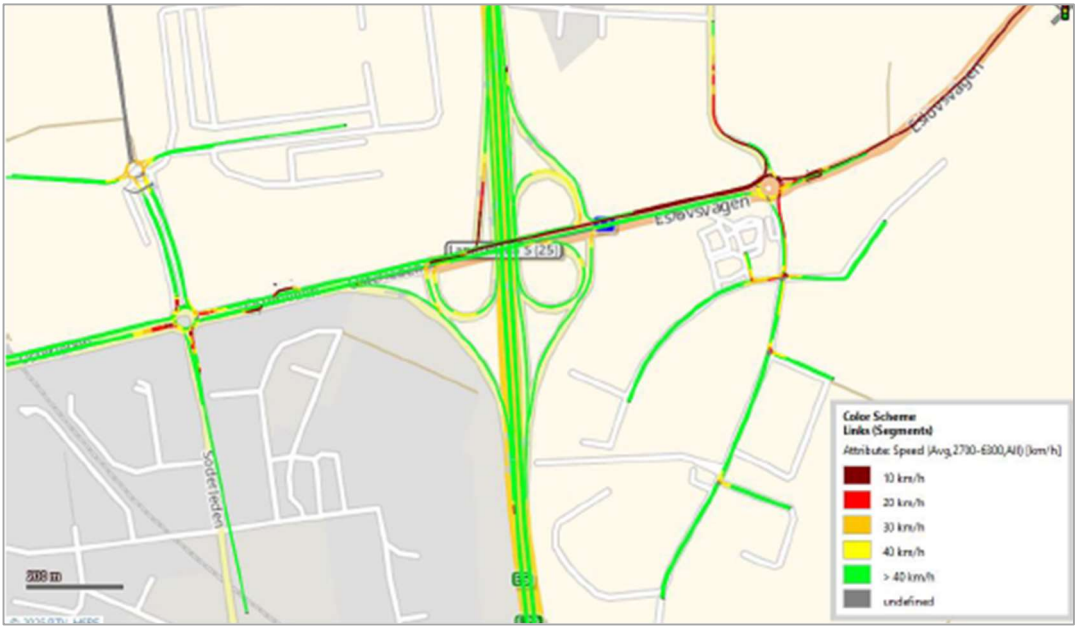
Resultatet av simuleringarna för *år 2040* (eftermiddagen) visar att på eftermiddagen blir trafiksituationen mer ansträngd på framför allt väg 17 när Kronan Östra är utbyggd till 50 procent jämfört med nollalternativet, se figur 19. Även vid avfartsrampen från E6 södergående uppstår viss köbildning, men kön når aldrig E6.



Figur 19. Medelhastighet under förmiddagens maxtimme år 2040 med allmän trafikökning och 50 procent av *Kronan Östras* exploatering. Källa. Trafikutredning SWECO 2025.

I figur 19 ses att kön blir för lång på väg 17 i västgående riktning och blockerar cirkulationsplatsen med Vadensjövägen/Örjaleden. När maxkölängden studeras där vänstersväng måste utföras till södergående påfartsramp, framgår det att kölängden blir lång och når cirkulationsplatsen på väg 17 långa perioder under maxtimmen. Köerna påverkar även genomgående trafik från öster in till Landskrona. I simuleringsmodellen kan utläsas att vid nio av tio vardagar blir maxkölängden någon gång under maxtimmen så pass lång att cirkulationsplatsen nås.

Simuleringsresultatet för *år 2050* (eftermiddagen) visar att trafiksituationen blir ännu mer ansträngd när Kronan Östra är utbyggd till 100 procent, framför allt på väg 17, se figur 20. Precis som i nollalternativet kommer kön bli för lång på väg 17 i västgående riktning och blockera cirkulationsplatsen med Vadensjövägen/Örjaleden. Även vid avfartsrampen från E6 södergående uppstår längre köer vilket riskerar att påverka södergående trafik på E6.



Figur 20. Medelhastighet under eftermiddagens maxtimme år 2050 med allmän trafikökning och 100 procent av Kronan Östras exploatering. Källa. Trafikutredning SWECO 2025.

Det kan konstateras att en oacceptabel kösituation uppstår. Ibland är trafiksituationen så ansträngd att vissa fordon på väg 17 hindras från att köra in i området och infrastrukturella åtgärder måste uppföras för att ett trafiksäkert system ska kunna uppnås.

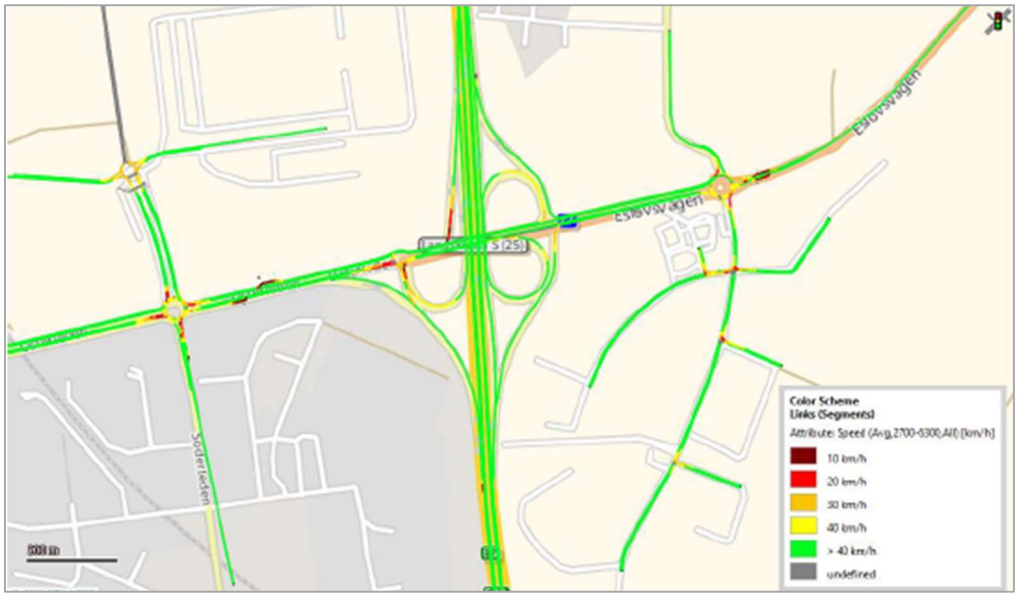
7.1.4 Sammanfattande bedömning

Då det uppstår kapacitetsproblem i trafikplats Landskrona S i både nollalternativet och planalternativet, har ett antal åtgärder för att säkerställa både framkomlighet samt trafiksäkerhet i området tagits fram. För att hantera de negativa konsekvenser som uppstår i ett *nollalternativ,* föreslås följande:

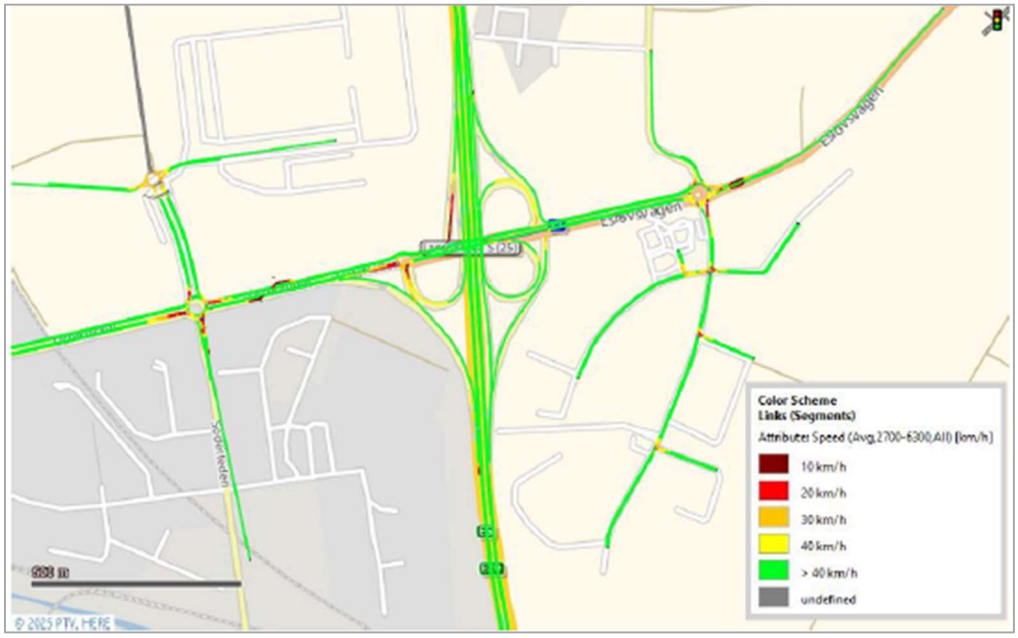
- Droppe i korsningen med den södergående påfartsrampen från väg 17
- Fria höger- och vänstersvängkörfält i cirkulationsplats väster om E6
- En fullt utbyggd trafikplats
- Ett fritt högersvängskörfält i den östra cirkulationsplatsen för trafik från Kronanområdet.

I trafikutredningen (SWECO 2025) har det studerats huruvida dessa åtgärder är tillräckliga även när planområdet är utbyggt. Resultatet visar att enbart åtgärden *Droppe i korsningen med den södergående påfartsrampen från väg 17* är tillräcklig när planområdet är utbyggd till 50 procent år 2040 samt 100 procent år 2050, se figur 21 och 22. I dessa scenarier antas även Kronan Västra vara fullt utbyggt samt att allmän trafikökning till respektive prognosår ingår.

Ytterligare studier huruvida de resterande åtgärderna påverkar trafiksituationen år 2040 och år 2050 har inte utförts, men bedömningen är att kapaciteten kommer vara fortsatt vara god trots en exploatering av planområdet med 100 procent.



Figur 21. Eftermiddag år 2040 (50 procent Kronan Östra utbyggt) samt åtgärd *"Droppe i korsningen med den södergående påfartsrampen från väg 17".* Källa. Trafikutredning SWECO 2025.



Figur 22. Eftermiddag år 2050 (100 procent Kronan Östra utbyggt) samt åtgärd *"Droppe i korsningen med den södergående påfartsrampen från väg 17"*. Källa. Trafikutredning SWECO 2025.

Sammantaget visar trafikutredningen (SWECO 2025) att det framför allt är korsningspunkten vid södergående avfartsramp samt södergående påfartsramp som identifierats som kritiska, där åtgärder bör genomföras, detta gäller i både nollalternativet samt i planalternativet.

Trafikutredningen visar inte på att några ytterligare åtgärder behövs i den östra cirkulationsplatsen om enbart planområdet byggs ut. Åtgärd såsom fri högersväng till väg 17 österut kan dock fortfarande bli aktuell om trafikflödet på väg 17 är högre än vad som simulerats i utredningen, men detta är relativt osannolikt.

Ett avtal gällande åtgärd *”Droppe i korsningen med den södergående påfartsrampen från väg 17”* finns mellan Landskrona stad och Trafikverket. Därför förutsätts vid bedömningen av konsekvenserna för aspekten att åtgärden är genomförd.

Inga negativa konsekvenser bedöms uppstå för riksintresse för kommunikationer (E6) varken i nollalternativet eller i planalternativet.

7.1.5 Skadeförebyggande åtgärder

7.1.5.1 Åtgärder som är reglerade via detaljplanen

Inga åtgärder föreslås som är reglerade via detaljplanen.

7.1.5.2 Övriga åtgärder och rekommendationer

Inga övriga åtgärder föreslås.

7.2 BULLER

Aspekten avgränsas till att utreda bedöma detaljplanens effekter och konsekvenser för trafikbuller och verksamhetsbuller.

7.2.1 Bedömningsgrunder

Nedan redovisas gällande bedömningsgrunder för verksamhetsbuller och trafikbullerpåverkan.

7.2.1.1 Verksamhetsbuller

I Naturvårdsverkets rapport 6538 - Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller återfinns riktvärden för industri- och verksamhetsbuller vid bostäder, undervisningslokaler och vårdlokaler.

Tabell 5. Riktvärden för buller från industri vid bostäder, undervisningslokaler och vårdlokaler.

Utgångspunkt	Leq dag (06–18)	Leq kväll (18–22)	Leq natt (22–06)	Leq lör-, sön- och helgdagar (06–18)
Utgångspunkt för olägenhetsbedömning vid bostäder, skolor, förskolor och vårdlokaler	50 dBA	45 dBA	40 dBA	45 dBA

Nivåerna i tabellen ovan avser immissionsvärden vid bostäder, förskolor, skolor och vårdlokaler. För förskolor, skolor och vårdlokaler bör nivåerna tillämpas för de tidpunkter då lokalerna används. På skol- och förskolegårdar avser nivåerna de delar av gården som är avsedda för lek, rekreation och pedagogisk verksamhet. Utöver detta gäller:

- Maximala ljudnivåer (LFmax > 55 dBA) bör inte förekomma nattetid klockan 22–06 annat än vid enstaka tillfällen.
- Vissa ljudkaraktärer är särskilt störningsframkallande. I de fall verksamhetens buller karakteriseras av ofta återkommande impulser som vid nitningsarbete, lossning av metallskrot och liknande eller innehåller ljud med tydligt hörbara tonkomponenter bör värdena i tabell 5 sänkas med 5 dBA.

— I de fall den bullrande verksamheten endast pågår en del av någon av tidsperioderna ovan, eller om ljudnivån från verksamheten varierar mycket, bör den ekvivalenta ljudnivån bestämmas för den tid då den bullrande verksamheten pågår. Dock bör den ekvivalenta ljudnivån bestämmas för minst en timme, även vid kortare händelser

7.2.1.2 Buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder

När buller förekommer i bostadsmiljöer är det vid tillämpning av miljöbalken viktigt att bedöma om situationen är sådan att god miljökvalitet inte nås eller om olägenhet för människors hälsa kan befaras. Detta ger exempelvis en grund för att avgöra om klagomålsärenden är befogade eller inte.

Enligt praxis tillämpas de långsiktiga målen i infrastrukturpropositionen 1996/97:53 för god miljökvalitet för att bedöma om god miljö råder. I tabell 6 framgår vilka nivåer som i normalfallet bör underskridas för att en god miljökvalitet ska nås utanför befintliga bostäder. Nivåerna utgår från infrastrukturpropositionen 1996/97:53 och anknytande dokument från centrala myndigheter.

Tabell 6. Riktvärden för buller vid befintliga bostäder (frifältsvärden).

	Bostads fasad (Leq24h)	Bostads uteplats (Leq24h)	Bostads uteplats (Lmax)
Buller från väg	55 dBA	~ 55 dBAII	70 dBAI
Buller från spår	60 dBA	55 dBA	70 dBAI

[1] Tidsvägning Fast. Får överskridas max 5 ggr/genomsnittlig maxtimme, dag och kväll (kl. 06-22)[6].

[2] Varken propositionen eller praxis har någon tydlig angivelse för ekvivalent nivå för vägbuller vid uteplats. Enligt Naturvårdverket är en tänkbar nivå för att nå en god miljökvalitet 55 dBA Leq24h (samma som för spår samt ambitionsnivå enligt anknytande dokument från centrala myndigheter[7])

Det ska alltid göras en samlad bedömning i det enskilda fallet. Både lägre och högre nivåer än vad som anges i infrastrukturpropositionen kan utgöra gräns för när en god miljö nås eller när olägenhet för människors hälsa undviks. Vid bedömningen bör den samlande situationen vid bostaden beaktas, såväl buller inomhus som utomhus. Vid bedömningen bör även samverkan med andra trafikrelaterade störningar beaktas, exempelvis vibrationer och luftföroreningar. Varje störning var för sig kan exempelvis bedömas som ringa men sammantaget kan störningen bedömas ge upphov till att en god miljö inte nås eller att en olägenhet för människors hälsa kan befaras. Av detta skäl går det inte att ange en absolut gräns.

För nya bostadsbyggnader gäller särskilda regler angående tillsynen enligt miljöbalken. Vid beslutet om detaljplan eller bygglov enligt plan- och bygglagen ska det vid förhöjda bullernivåer göras en bedömning om vilka nivåer som får förekomma med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa. I de fall då det i planbeskrivningen till detaljplan eller i bygglovet har angetts beräknade bullervärden och nivåerna inte överskrider dessa får i normalfallet ytterligare krav inte ställas via tillsyn enligt miljöbalken (se 26 kap. 9a §). Begränsningen i tillsynen enligt miljöbalken gäller nya bostadsbyggnader i de fall ärenden om detaljplan eller bygglov har påbörjats efter 1 januari 2015.

Inom ramen för detaljplanen har en bullerutredning upprättats, Bullerutredning - Detaljplan för Örja 31:1 och del av Tofta 14:21, Industri- och verksamhetsbuller, Sweco 2025. Utredningen kan ses i sin helhet som bilaga till övriga planhandlingar. Bedömningar av konsekvenser utgår från denna utredning.

7.2.2 Förutsättningar

Närmaste bostadsfastigheter ligger öster om planområdet, Ängahusen. Avståndet till planområdet är cirka 300 meter.

7.2.3 Nollalternativet och planförslagets konsekvenser

7.2.3.1 Verksamhetsbuller

Beräkningsresultaten visar att riktvärden för verksamhetsbuller innehålls vid alla tidsperioder och beräkningsfall vid schablonberäkningen för generell industri. Beräkningsresultaten för båda utbyggnadsexempel visar att med den skärmning som tillkommer utav byggnadskroppar innehålls riktvärden för alla tidsperioder. Inga negativa konsekvenser bedöms uppstå.

För nollalternativet uppstår inget buller från verksamheter då nuvarande markanvändning antas fortsätta (jordbruksmark).

7.2.3.2 Buller från vägtrafik vid befintliga bostäder

Beräkningsresultaten för trafikbullerberäkningarna visar att den största ökningen av ekvivalenta ljudnivåer vid bostadsbyggnader sker vid byggnader som vid utbyggnad får en ökning, men ändå har lägre än 30 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad.

Antalet fastigheter med bostäder som överskrider 55 dBA ekvivalent ljudnivå ökar inte mellan noll- och utbyggnadsalternativen för år 2050. Inget av beräkningsfallen ger överskridande av 70 dBA vid fasad.

Inga negativa konsekvenser bedöms uppstå.

7.2.4 Skadeförebyggande åtgärder

7.2.4.1 Åtgärder som är reglerade via detaljplan

Inga åtgärder regleras i detaljplanen.

7.2.4.2 Övriga åtgärder och rekommendationer

När det är känt vilka verksamheter som kommer upprättas behöver bullerpåverkan utredas vidare för att säkerställa att inte närliggande bostäder och andra byggnader överskrider gällande riktvärden.

7.3 HUSHÅLLNING MED NATURRESURSER (JORDBRUK)

Aspekten avgränsas till att utreda detaljplanens påverkan på ianspråktagande av jordbruksmark.

7.3.1 Bedömningsgrunder

Jordbruk är en näring av nationell betydelse. Miljöbalken förordar en mycket restriktiv hållning till att upplåta jordbruksmark för exploatering. Jordbruksmarken är en resurs att förvalta och får endast bebyggas i undantagsfall. En god odlingsjord utvecklas genom biologiska processer och genom ett långsiktigt arbete för de som brukar den.

Att ta jordbruksmark i anspråk för exploatering är i princip oåterkalleligt eftersom det innebär stora ingrepp i jordmånen. Jordbrukslandskapen rymmer även andra värden i form av ett levande kulturlandskap, arbetstillfällen, energiproduktion, värdefulla biotoper och besöksnäring. Om jordbruksmark ska exploateras bör det ske först efter noga överväganden kring jordbruksmarkens brukningsvärde, en bedömning om det är ett väsentligt samhällsintresse som ska ta marken i anspråk och om att det går att lokalisera detta väsentliga samhällsintresse på någon annan mark. Hänsyn skall även tas till jordbruksmarkens biologiska produktionsvärden och odlingslandskapets kulturmiljövärden.

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.

Länsstyrelsen i Skåne har upprättat en publikation. *Markhushållning i planeringen Jordbruksmarken i Skåne (2015:27).* Syftet med publikationen är att ge en bakgrund till frågan om markhushållning, med fokus på jordbruksmarken i Skåne, samt sätta in frågan i ett regionalt, nationellt och globalt sammanhang. Planeringsunderlaget visar hur Länsstyrelsen Skåne ser på jordbruksmarkens värde i kommunernas planering, ur ett resurshushållningsperspektiv och som en regional och mellankommunal fråga. I publikationen ange att de starka kollektivstråken är strukturbildande och ny bebyggelse bör lokaliseras till goda kollektivtrafiklägen med tillgång till service.

Den svenska åkermarken klassificerades under 1970-talet i en 10-gradig skala där klass 10 utgjorde den högsta klassen. Klass 8–10 jordar finns enbart i Skåne där de med cirka 200 000 hektar utgör nästan hälften av åkermarken. Klassningen bygger på markens produktionsförmåga sett som det ekonomiska avkastningsvärdet på 70-talet. Ändrade prisförhållanden och teknisk utveckling med mera har delvis ändrat förutsättningarna för klassningen, men i avsaknad av bättre material brukar den ändå användas i olika sammanhang.

7.3.2 Förutsättningar

Det aktuella planområdet består till största delen av brukad åkermark. I den nationella åkermarksgraderingen som utfördes år 1971, var Skåne det enda länet med klass åtta till tio-jordar (där tio är den högsta klassningen). Klassningen ger en indikation gällande jordens produktionsförmåga, men har vissa brister. Den tar till exempel inte med odlingen av

trädgårdsväxter och är inte uppdaterad sedan 1970-talet. Det finns en risk att jordens produktionsvärde underskattas om man enbart fokuserar på graderingen. Även de jordar i Skåne som klassats lägre ger jämförelsevis stora skördar.[5]

Planområdet består nästan uteslutande av odlad jordbruksmark. I den nordvästra delen av planområdet är jorden klassificerad som klass 10, i den sydvästra delen som klass 9.

7.3.3 Nollalternativets konsekvenser

I nollalternativet fortsätter dagens markanvändning inom planområdet. Att ha tillgång till jordbruksmark inom kommunen, och att förutsättningar finns för lokalproducerade råvaror främjar resurshushållning.

Då andelen jordbruksmark som i detta fall berörs är mycket begränsad (cirka 0,44 % av Landskrona kommuns totala andel jordbruksmark), bedöms inte effekterna av att bibehålla jordbruksmarken för fortsatt brukning vara så stora att positiva konsekvenser kan bedömas. Bedömningen för nollalternativet är därför att konsekvenserna på hushållning med naturresurser får anses som *obetydliga.*

7.3.4 Detaljplaneförslagets konsekvenser

För att kunna bedöma effekter och konsekvenser av planförslaget på hushållning med naturresurser (jordbruk) måste en bedömning göras om planförslaget är *förenligt med 3 och 4 kap i miljöbalken*, samt länsstyrelsens publikation *Markhushållning i planeringen - Jordbruksmarken i Skåne (2015:27).*

7.3.4.1 Förenlighet med miljöbalken

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.

Nuvarande 3 kap. 4 § miljöbalken är hämtad från den tidigare naturresurslagen (NRL) där en motsvarande och i princip identisk bestämmelse återfanns i 2 kap. 4 §. Specialmotiveringen i förarbetena till 3 kap. 4 § miljöbalken är mycket kortfattade, varför man i stället kan finna stöd i specialmotiveringen i förarbetena till 2 kap. 4 § NRL. Av specialmotivering till 2 kap. 4 § NRL (prop. 1985/86:3) framgår följande:

- Med *brukningsvärd jordbruksmark* avses mark som med hänsyn till läge, beskaffenhet och övriga förutsättningar är lämpad för jordbruksproduktion.
- *Väsentliga samhällsintressen* kan till exempel vara bostadsförsörjningsbehovet, intresset av att kunna lokalisera bostäder och arbetsplatser nära varandra, att skapa väl fungerande och lämpliga försörjningssystem samt att säkerställa viktiga rekreationsintressen.

[5] Markhushållning i planeringen, Jordbruksmarken i Skåne. Länsstyrelsen 2015:27.

- I ärenden som rör tillstånd till exploateringsföretag som berör brukningsvärd jordbruksmark måste utredas om inte lokalisering av företaget på *ett tillfredställande sätt* kan ordnas på annan mark. Med uttrycket *”tillfredställande*” avses att lokaliseringen av exploateringsföretaget ska vara fullt godtagbar från samhällsbyggnadssynpunkt. Självfallet inryms däri att den alternativa lokaliseringen ska vara tekniskt och funktionellt lämplig samt ekonomiskt rimlig.
- Det *ianspråktagande* som avses innefattar åtgärder som på ett varaktigt sätt drar marken ur biologisk produktion. Det är naturligt att tänka på utbyggnad av bostadsområden, industrier, upplag, vägar, ledningar etcetera.

Hur ovanstående begrepp tolkas är därför centralt för hur 3 kap 4 § i miljöbalken ska kunna efterföljas. Därför görs en bedömning/analys om den markanvändning som föreslås i detaljplaneförslaget kan innefattas i dessa.

BRUKNINGSVÄRD JORDBRUKSMARK

I proposition 1985/85:3 som är ett förarbete till naturresurslagen, numer ersatt av Miljöbalken, står *”med brukningsvärd jordbruksmark avses mark som med hänsyn till läge, beskaffenhet och övriga förutsättningar är lämpad för jordbruksproduktion.”* För att jordbruksmark ska klassas som brukningsvärd krävs att marken brukats. Idag brukas jorden, vilket innebär att den är brukningsvärd.

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. exemplifieras 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.”[6]

I föreliggande projekt är inte *bostadsförsörjningsbehovet* och att *säkerställa viktiga rekreationsintressen* 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 kan innefattas i begreppet ”*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 lyckades till viss del vända den negativa trenden, och skapade till viss den en

[6] Regeringens proposition 1985/86:3 med förslag på hushållning med naturresurser m.m. Sid 53.

kommun innehållande en dynamisk stad med kraft och förmåga att driva utvecklingen i positiv riktning.

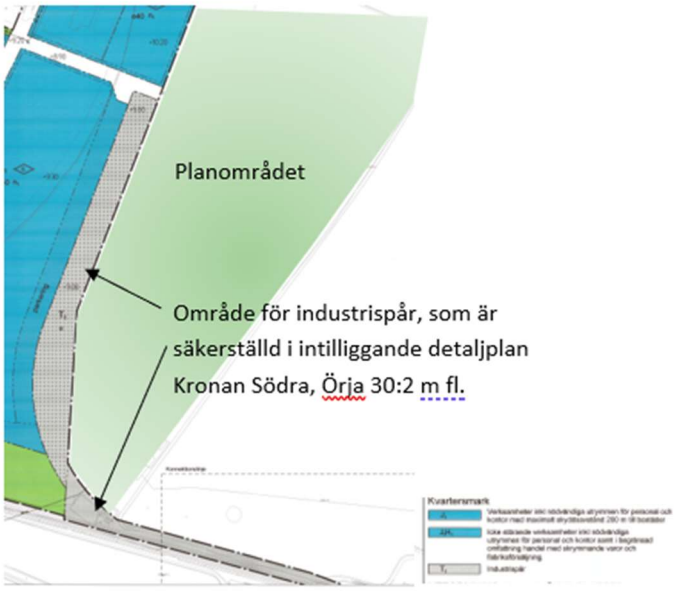
Kommunstyrelsen har nu följt upp arbetet med ett nytt styrdokument *”Landskronas vägval 2020”,* för att säkerställa att den goda trenden bibehålls, men också att den förstärks. Det nya styrdokumentet antogs av kommunfullmäktige i november år 2020.

Dock råder det fortfarande brist på arbetstillfällen, speciellt inom Landskrona stad, därför är det viktigt att fortsatt stödja utvecklingen av näringslivet och skapa arbetstillfällen för alla, 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 alla till gagn, även de individer som inte har körkort eller tillgång till bil.

Den nu aktuella detaljplanen är ett led i att på sikt försöka skapa arbetstillfällen i kommunen, och med utgångspunkt av den problematik som Landskrona har gällande brist på arbetstillfällen, bedöms projektet 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 – Det strategiska läget i direkt anslutning till E6, väg 17 samt Västkustbanan skapar goda kommunikationer, både för företagets transporter samt för personer som arbetar inom området. Dessutom finns det ett säkerställt industrispår direkt i anslutning till planområdet i söder genom detaljplanen Kronan Södra Örja 3:20 m fl., se figur 23.

Industrispåret är tänkt att ansluta till Västkustbanan. Goda möjligheter finns att inom de verksamheter som etablerar sig i framtiden att nyttja industrispåret. Detta bedöms vara positivt även ur klimatsynpunkt, och bidrar till att skapa hållbara transporter.



Figur 23. Anslutande detaljplan möjliggör ett industrispår som de verksamheter som etablerar sig inom planområdet kan nyttja i framtiden. Detta skapar hållbara transporter. Källa. www.landskrona.se

Vidare ligger också planområdet i direkt anslutning till ett befintligt verksamhetsområde (Kronan södra), och utgör en komplettering till detta. Befintlig infrastruktur som vägar, järnväg, VA-ledningar etcetera kan samutnyttjas, vilket skapar väl fungerande och lämpliga tekniska försörjningssystem samt medverkar positivt till hållbar resursförsörjning.

I den norra delen av planområdet föreslås ett område där ett ställverk avses placeras E_1. Från E-området löper ett markreservat för luftledning åt öster, samt åt söder. Ställverket är ett allmännyttigt ändamål, och gagnar Landskronas infrastruktur totalt sett.

Vidare ligger också planområdet i ett område med goda kollektivtrafikmöjligheter, som bidrar till god tillgänglighet för alla. Planförslaget bedöms kunna skapa väl fungerande och lämpliga försörjningssystem.

LOKALISERING

Ytterligare information kan ses i avsnitt 6.2 Alternativ lokalisering

Olika lokaliseringsalternativ har studerats i processen för föreliggande detaljplan. Den största utgångspunkten har varit att identifiera en sammanhängande yta för stora ytkrävande verksamheter i ett strategiskt läge med goda kommunikationer.

Utförd lokaliseringsutredning, visar att det inte finns någon annan plats inom kommunen, förutom aktuell lokalisering, där den tänkta exploateringen kan genomföras *på ett tillfredställande sätt.* Vald lokalisering uppfyller i stort sett alla kriterier. Inga av de andra studerade lokaliseringarna har ansetts vara mer lämpliga för ändamålet och syftet med detaljplanen. Lokaliseringsalternativet bedöms vara både *teknisk och funktionellt rimlig*, samt *ekonomisk rimlig,* bland annat utifrån sitt strategiska läge där goda möjligheter finns att befintlig infrastruktur kan nyttjas. Vidare bidrar detaljplanen till att i framtiden kunna skapa ett hållbart transportsystem då anslutande detaljplan möjliggör ett industrispår som de verksamheter som etablerar sig inom planområdet kan nyttja i framtiden.

IANSPRÅKTTAGANDE

Den markanvändning som föreslås i detaljplanen medför att marken på ett varaktigt sätt tas ur biologisk produktion, det vill säga att det är oåterkalleligt att marken går tillbaka till en jordbruksproduktion. Att bygga på den aktuella jordbruksmarken medför att naturresurser för livsmedelsproduktion och lokala försörjningsresurser minskar.

7.3.4.2 Sammanfattande bedömning av förenlighet med miljöbalken

Etableringen av verksamheter bedöms utgöra ett *väsentligt samhällsintresse* eftersom det skapar flera hundra nya arbetstillfällen på rimligt avstånd från bostäder samt med goda allmänna kommunikationer i direkt anslutning till staden. Att skapa nya arbetstillfällen är av allra största vikt för Landskrona då kommunen är en av de kommuner som har högst antal arbetslösa i Sverige. Arbetslösheten i Landskrona uppgick år 2023 till 9,8 %, att jämföra med riksgenomsnittet samma år om 6,4 %.[7]

[7] https://www.ekonomifakta.se/Fakta/Regional-statistik/Alla-lan/Skane-lan/Landskrona/?var=17255&graph=/17255/115,212-1,2/all/

En lokaliseringsutredning har genomförts inom ramen för projektet, och föreliggande lokalisering har bedömts vara det alternativ som i princip uppfylla alla kriterier. Läget i direkt anslutning till E6 innebär att transporter direkt kommer ut till ett stort vägnät utan att köra igenom stadsbebyggelse eller bostadsområden. Planområdet har redan idag en mycket god trafikförsörjning som kan nyttjas i befintligt projekt.

Ett industrispår finns säkerställt i direkt i anslutning till planområdet i söder genom detaljplanen *"Kronan Södra Örja 3:20 m fl.* Industrispåret är tänkt att ansluta till Västkustbanan. Goda möjligheter finns att inom de verksamheter som etablerar sig i framtiden att nyttja industrispåret, vilket är positivt ur klimatsynpunkt, och bidrar till att skapa hållbara transporter.

Planområdet ligger också i anslutning busshållplatser samt i anslutning till GC-vägar som också bidrar till god tillgänglighet för alla. På ett relativt kort avstånd finns också järnvägsstationen. Då befintligt VA-system har kapacitet, kan även detta nyttjas vid en exploatering. Inom planområdet finns inte några boende, och det är relativt långt till närmaste bostäder, cirka 300 meter. Påverkan för befintliga bostäder bedöms som mycket begränsad. Påverkan på landskapsbilden bedöms som mycket begränsad, då landskapsbilden redan idag är påverkad av både befintligt verksamhetsområde, samt befintlig infrastruktur.

Enligt Jordbruksverket så uppgick år 2022 den totala åkerarealen i Landskrona kommun till cirka 9207 hektar.[8] 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 40,5 hektar, är det cirka 0,44 % av kommunens totala areal av jordbruksmark som tas i anspråk för den planerade markanvändningen, vilket är en mycket begränsad andel.

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.

7.3.4.3 Förenlighet med "Markhushållning i planeringen Jordbruksmarken i Skåne (2015:27)

Länsstyrelsen i Skåne har upprättat en publikation, Markhushållning i planeringen Jordbruksmarken i Skåne (2015:27). I publikationen anges att de starka kollektivstråken är strukturbildande och ny exploatering bör lokaliseras till goda kollektivtrafiklägen med tillgång till service.

Kollektivtrafikanslutningen till planområdet är god. På väg 17, öster om den nya cirkulationsplatsen finns busshållplats. Regionbuss 240 går mellan Landskrona och Svalöv med 20-minuters turtäthet under rusningstrafik. Avståndet till järnvägsstationen i Landskrona är knappt två kilometer. Häljarps tågstation ligger cirka 2,0 kilometer bort och kan nås via Toftavägen och Ängahusvägen.

Sträckan mellan Landskrona centrum och planområdet är cirka 2,0–2,5 kilometer. I centrum finns stadens restaurang- och kulturutbud, Citadellet, Stadshuset, affärer, arbetsplatser, kontakten med

[8] Åkerarealens användning efter Kommun, Gröda och År. SiteTitle (sjv.se)

hamnen, trafiken till Ven mm. Mellan Landskrona centrum och stationen ligger Lasarettsområdet, skolor och gymnasium. På väg norrut från centrum finns också småbutiker längs huvudgatorna.

Nordväst och norr om planområdet finns en supercykelväg. Denna går mellan Landskrona stad och Billeberga via Asmundtorp. På vägen passerar den planområdet. Ytterligare en supercykelväg finns strax söder om planområdet. Denna går mellan Landskrona och Häljarp, och anslutning från och till denna från planområdet finns via Toftavägen i söder.

Separat gång- och cykelväg finns också längs med Örjaleden, Företagsvägen samt delar av Axeltoftavägen. Goda möjligheter finns att gå och cykla på ett trafiksäkert och tillgängligt sätt till planområdet.

Sammanfattningsvis bedöms planområdets centrala läge med goda möjligheter att åka kollektivt samt cykla eller gå, följa de intentioner som anges i länsstyrelsens publikation *Markhushållning i planeringen Jordbruksmarken i Skåne (2015:27).*

7.3.5 Sammanfattande bedömning

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 ovanstående analys bedöms planförslaget utgöra ett *Väsentligt samhällsintresse.*

Länsstyrelsen i Skåne har upprättat en publikation, *Markhushållning i planeringen Jordbruksmarken i Skåne (2015:27).* Planområdet uppfylla de kriterier som anges i publikationen.

Enligt Jordbruksverket [9] så uppgick år 2022 den totala åkerarealen i Landskrona kommun till cirka 9207 hektar. Idag omges planområdet av jordbruksmark, och stora jordbruksområden finns i omgivningen, vilket medför att den negativa påverkan av detaljplanen främst består av arealbortfall. Då planområdet uppgår till 40,5 hektar, är det cirka 0,44 % av kommunens totala areal av jordbruksmark som tas i anspråk för den planerade markanvändningen, vilket är en mycket begränsad andel. Totalt sett bedöms planförslaget medföra *små negativa konsekvenser* för hushållning med naturresurser.

7.3.6 Skadeförebyggande åtgärder

7.3.6.1 Åtgärder som är reglerade via detaljplanen

Största bruttoarea är 90 % av fastighetsarean inom användningsområdet.

7.3.6.2 Övriga åtgärder och rekommendationer

Det är av stor vikt att höjdsättningen sker omsorgsfullt och med fokus på masshantering. Då området är mycket stort är det av stor vikt att området planeras och höjdsätts så att hantering av massor sker så långt som det är möjligt inom planområdet.

[9] Åkerarealens användning efter Kommun, Gröda och År. SiteTitle (sjv.se)

7.4 VATTEN OCH VATTENKVALITÉ

Aspekten avgränsas till att bedöma detaljplanens påverkan på vatten och vattenkvalité, det vill säga föroreningsmängder i dagvatten, och därmed MKN för vatten.

7.4.1 Bedömningsgrunder

Landskrona kommun har en gällande dagvattenpolicy.[10] I dagvattenpolicyn finns principer hur dagvatten vid ny- och ombyggnation ska hanteras, bland annat anges att när nya områden byggs för industrier, kontor och annan verksamhet krävs fördröjning av dagvatten. Exempel på lokalt omhändertagande för områden med industrier och kontor är att dagvatten rinner av till gräsytor, makadamstråk eller svackdiken som anläggs i kanten av fastigheten. Gröna tak, utkastare från stuprör, regnträdgårdar och dammar är andra exempel.

Landskrona kommun har också en dagvattenplan[11] I denna anges bland annat riktvärden för föroreningsbelastning etcetera.

År 2000 trädde EU:s gemensamma regelverk om vatten, det så kallade Vattendirektivet, i kraft. Syftet med direktivet är att säkra en god vattenkvalitet i Europas yt- och grundvatten. Sjöar, vattendrag, kust- och grundvatten som är tillräckligt stora omfattas av Vattendirektivet och kallas då formellt för vattenförekomster.

Miljökvalitetsnormerna omfattar ekologisk och kemisk ytvattenstatus samt kemisk- och kvantitativ grundvattenstatus. Den ekologiska statusen bedöms på en femgradig skala; hög, god, måttlig, otillfredsställande och dålig medan kemisk ytvattenstatus har två klasser; god eller uppnår ej god. Grundvattens kemiska och kvantitativa status klassas som god eller otillfredsställande. Dessa beskrivs i VISS (Vatteninformationssystem Sverige).

Inom ramen för projektet har en dagvattenutredning upprättats (Projektbyggaren 2025). Denna kan ses som bilaga till övriga planhandlingar.

7.4.2 Förutsättningar

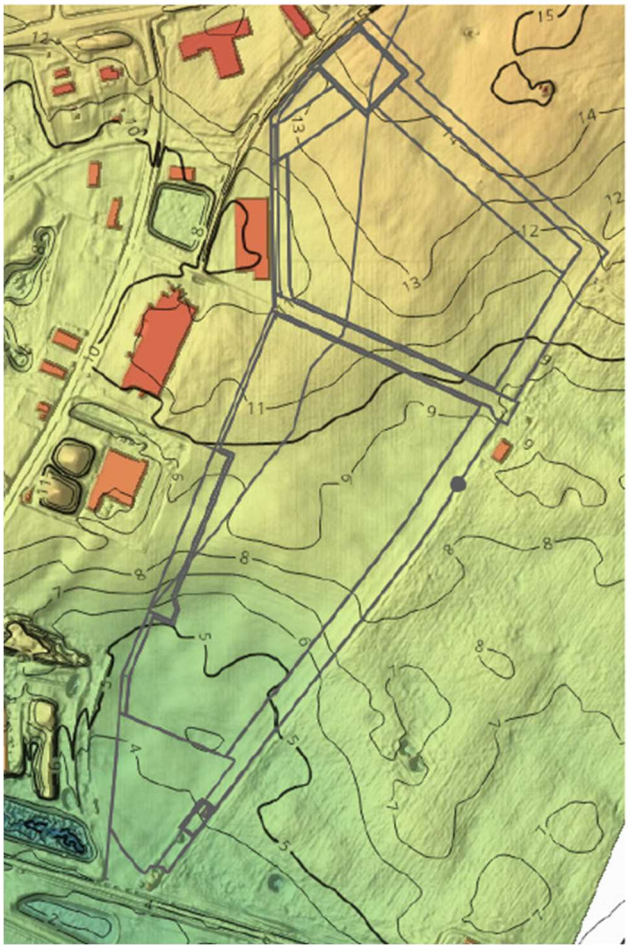
Topografin inom planområdet varierar mellan +14 och +3,5 meter där de lägre nivåerna återfinns i den södra delen av området mot Västkustbanan, se figur 18. En geoteknisk undersökning har genomförts år 2025. Enligt SGU:s jordartskarteringar inom och kring området dominerar morängrovlera och postglacial sand som jordart vilket även bekräftas av de geotekniska undersökningarna. Jorddjupet ned till berg är uppskattat och varierar mellan 20–50 meter inom området. Genomsläppligheten bedöms som hög där den postglaciala sanden brer ut sig och låg i de områden som har morängrovlera.

Enligt Länsstyrelsen kartering finns inga potentiellt förorenade områden inom eller i direkt anslutning till planområdet. I enlighet med den undersökning av markmiljö som genomfördes av i januari år 2025 så har inte några föroreningshalter över vare sig MKM eller känslig markanvändning(KM) påvisats i jord. I och med att fastigheten planeras omvandlas från åkermark

[10] Dagvattenpolicy Landskrona, Landskrona stad, Åstorps kommun & NSVA, 2012

[11] Dagvattenplan Landskrona stad, Landskrona stad & NSVA, 2018

till industriverksamhet har provresultaten jämförts mot Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM).

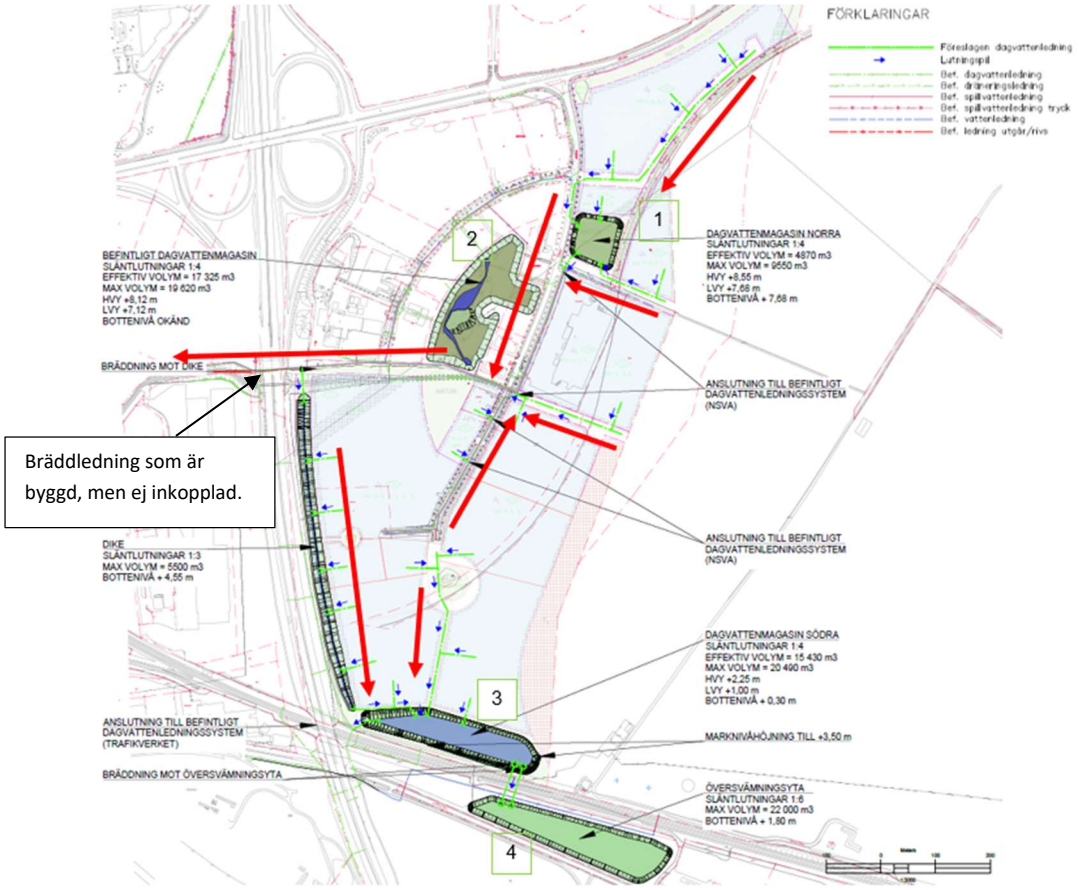


Figur 24.Topografi med höjdkurvor, planområdet markerad med svart.

Området som ligger väster om det aktuella planområdet omfattas av en detaljplan (Detaljplan för del av Örja 30:2 m fl, Kronan södra delen, Landskrona. Diarienummer PLAN 2017–4). I samband med att detaljplanen togs fram, utfördes en dagvattenutredning där ett förslag på hantering av dagvatten inom planområdet togs fram. Det föreslagna dagvattensystemet från utredningen är delvis idag utbyggt. Dagvattendammarna nr 1, 3 och 4 (se figur 25) är byggda och tagna i bruk. Dagvattendamm 2 är delvis utbyggd i form av ett naturområde.

Alla dagvattenledningar som föreslogs i dagvattenutredningen har inte blivit utbyggda eller tagna i bruk. Exempelvis är den bräddledning som ligger mellan fördröjningsdiket utmed E6 och befintliga dagvattenledningar inte påkopplad på systemet (se figur 25), vilket medför att dagvattnet inte kan brädda över i diket utan fortsätter avledas västerut.

Dagvatten från de södra delarna av det intilliggande planområdet Kronan södra (väster om planområdet) avleds till dagvattenmagasinet i söder (3), se figur 25. Från magasinet leds vattnet till en översvämningsyta som ligger söder om Västkustbanan (4) för att avlasta magasinet vid större regntillfällen. Dagvattnet från den södra dammen (3) avleds till befintligt dagvattenledningssystem vid E6.



Figur 25. Översikt över dagvattensystem för de södra delarna av detaljplan Kronan södra, röda pilar markerar dagvattnets nuvarande rinnväg.

Dagvattnet har sin huvudsakliga avrinning mot recipienten Lundåkrabukten, vars tillkomst är naturlig. I Lundåkrabukten mynnar Saxån, vilken är belägen ca en km söder om planområdet. En norm är en lägstanivå. Ingen verksamhet får tillåtas riskera att belasta recipienten på ett sådant sätt att kvaliteten blir sämre än den som anges i normen.

Miljökvalitetsnormen för Lundåkrabukten är *God ekologisk status* (till år 2039) samt *God kemisk ytvattenstatus*, se tabell 7. Statusklassning från år 2017–2021 anger ekologisk status som måttlig med hänvisning till näringsämnen och då framför allt fosfor. Vattenförekomsten har påverkanskällor från reningsverk och förorenade områden samt från jordbruk, transport och infrastruktur, skogsbruk och urban markanvändning. Kemisk status för Lundåkrabukten uppnår inte god status med anledning av uppvisade halter av naftalen, kvicksilver och bromerad difenyleter. Pågående åtgärder är kommunal anslutning av små avlopp i Kävlinge och Svalöv.

Tabell 7. Miljökvalitetsnorm/mål och statusklassning för recipienten Lundåkrabukten

Lundåkrabukten	Ekologisk status	Kemisk status
Statusklassning	Måttlig	Uppnår ej god
Norm	God ekologisk status 2039	God kemisk ytvattenstatus

Planområdet ligger inom grundvattenförekomsten *SV Skånes kalkstenar* där statusklassningen är god både vad gäller kemisk och kvantitativ status. Grundvattenmagasinet är en sedimentär bergförekomst.

Tidigare fanns det ett markavvattningsföretag i anslutning till planområdet. Detta är numera upphävt/nedlagt enligt uppgift från Länsstyrelsen i Skåne län.

7.4.3 Nollalternativets konsekvenser

Beräkningar av föroreningshalter för nollalternativet har genomförts i upprättad dagvattenutredning (Projektbyggaren 2025). Utgångspunkten för beräkningarna är att nuvarande dagvattenflöden kvarstår, då ingen exploatering avses uppföras i nollalternativet.

Resultatet av beräkningarna visar att riktvärdena i Landskronas dagvattenplan överskrids i nollalternativet för ett flertal ämnen såsom kväve, bly, kadmium, kvicksilver och suspenderad substans (SS), se tabell 3. Kväve och suspenderad substans överskrider riktvärdena med god marginal, men detta är också normala ämnen som återfinns inom jordbruksverksamhet. Utsläppen av dagvatten från planområdet bedöms motverka miljökvalitetsnormerna för vatten, samt påverka omgivande recipienter negativt. Nollalternativet bedöms medföra *måttliga* negativa konsekvenser.

7.4.4 Detaljplaneförslagets konsekvenser

Beräkningar av föroreningshalter för detaljplanen har genomförts (Projektbyggaren 2025). Föroreningshalterna samt mängder har beräknats utifrån schablonvärden, vilket har tagits i beaktning när resultaten har analyseras. Som jämförelse används riktvärden framtagna av Landskrona stad, i enlighet med deras dagvattenplan. I nedanstående tabell, tabell 8 och 9, redovisas resultaten av beräkningarna avseende föroreningsmängder i dagvattnet efter utbyggnad *utan* åtgärder samt efter utbyggnad *med* åtgärder. Rött markerar de ämnen där riktvärdet överskrids.

Tabell 8. Dagvattnets utsläpp av föroreningar halter (ug/l) från området i befintlig situation, efter utbyggnad utan åtgärder samt efter utbyggnad med åtgärder. Data är framtagen med hjälp av StormTac.

Ämne	Nuläge (Nollalternativ) (ug/l)	Framtida exploatering utan åtgärder (ug/l)	Framtida exploatering med åtgärder (ug/l)	Riktvärde Landskrona
P	150	250	120	160
N	3900	1700	1100	2000
Pb	8,3	17	4,2	8
Cu	12	35	13	18
Zn	54	200	53	75
Cd	0,7	1,2	0,35	0,4
Cr	2,3	12	2,9	10
Ni	1,5	14	4,2	15

SS	73 000	85 000	20 000	40 000
Oil	180	2 000	220	400
BaP	0,007	0,12	0,03	0,03

Tabell 9. Dagvattnets utsläpp av föroreningar i mängd (kg/år) från området i befintlig situation, efter utbyggnad utan åtgärder samt efter utbyggnad med åtgärder. Data är framtagen med hjälp av Stormtac.

Ämne	Nuläge (Nollalternativ) (Kg/år)	Framtida exploatering utan åtgärder (Kg/år)	Framtida exploatering med åtgärder (Kg/år)
P	14	51	24
N	390	330	210
Pb	0,81	3,3	0,84
Cu	1,2	7,1	2,5
Zn	5,3	40	11
Cd	0,069	0,24	0,07
Cr	0,23	2,4	0,58
Ni	0,15	2,7	0,85
SS	7200	17000	3900
Oil	18	410	43
BaP	0,0007	0,025	0,0075

Resultatet av beräkningarna visar att föroreningsmängderna i dagvattnet ökar jämfört med nollalternativet, när inga fördröjningsåtgärder vidtas. Resultatet av föroreningsberäkningarna visar att föreslagna fördröjningsåtgärder i form av dammar och avvattningsstråk/svackdiken ger en föroreningsavskiljning av dagvattnet från området. När fördröjningsåtgärder vidtas, är föroreningshalterna lägre i detaljplanen än i nollalternativet. Dessutom ligger alla föroreningshalter under riktvärdet. Då andelen föroreningsmängder i dagvattnet minskar i detaljplanen (vid åtgärder) jämfört med nollalternativet, bedöms positiva effekter uppstå för miljökvalitetsnormerna för vatten samt för omgivande recipienter.

Sammantaget bedöms detaljplanen medföra *små positiva konsekvenser*.

7.4.5 Skadeförebyggande åtgärder

7.4.5.1 Åtgärder som är reglerade via detaljplanen

På plankartan anges att *minst 10% av fastighetsarean ska vara genomsläpplig - b_1.*

Marklov krävs även för hårdgörning av mark överstigande 90 % av fastighetsarean – a_1

I de södra delarna av planområdet, samt längs med plangränsen säkerställs en zon med NATUR, där dagvatten kan infiltreras.

7.4.5.2 Övriga åtgärder och rekommendationer

Vid höjdsättning av området, bör ny marknivå säkerställa att dagvattnet rinner från byggnader. För övrigt bör de åtgärder och rekommendationer som anges i dagvattenutredningen beaktas.

7.5 KLIMAT

Aspekten avgränsas till att bedöma detaljplanens påverkan av ökade flöden av dagvatten samt risk för översvämning vid händelse av skyfall.

7.5.1 Bedömningsgrunder

Se *kapitel 7.4.1 Bedömningsgrunder.*

7.5.2 Förutsättningar

Planområdet ligger relativt nära kusten och i anslutning till ett större vattendrag, Saxån. MSB har genomfört en kartering av Saxån vid 100-års flöde samt även tagit hjälp av SMHI för att ta fram extremvattenstånd gällande havsnivåhöjning i Landskrona utifrån klimatscenario 8,5 RCP framtaget från FN:s klimatpanel. Saxåns karterade 100-års flöde samt framtida extremvattenstånd enligt MSB kan ses i figur 26.



Figur 26. 100-års flöde i Saxån. Källa: MSB översvämningskartering.

I figur 27 redovisas översvämning vid ett extremvattenstånd avseende havsnivån. En framtida situation med högt flöde i Saxån samt extremvattenstånd leder ej till någon översvämningsrisk i planområdet.

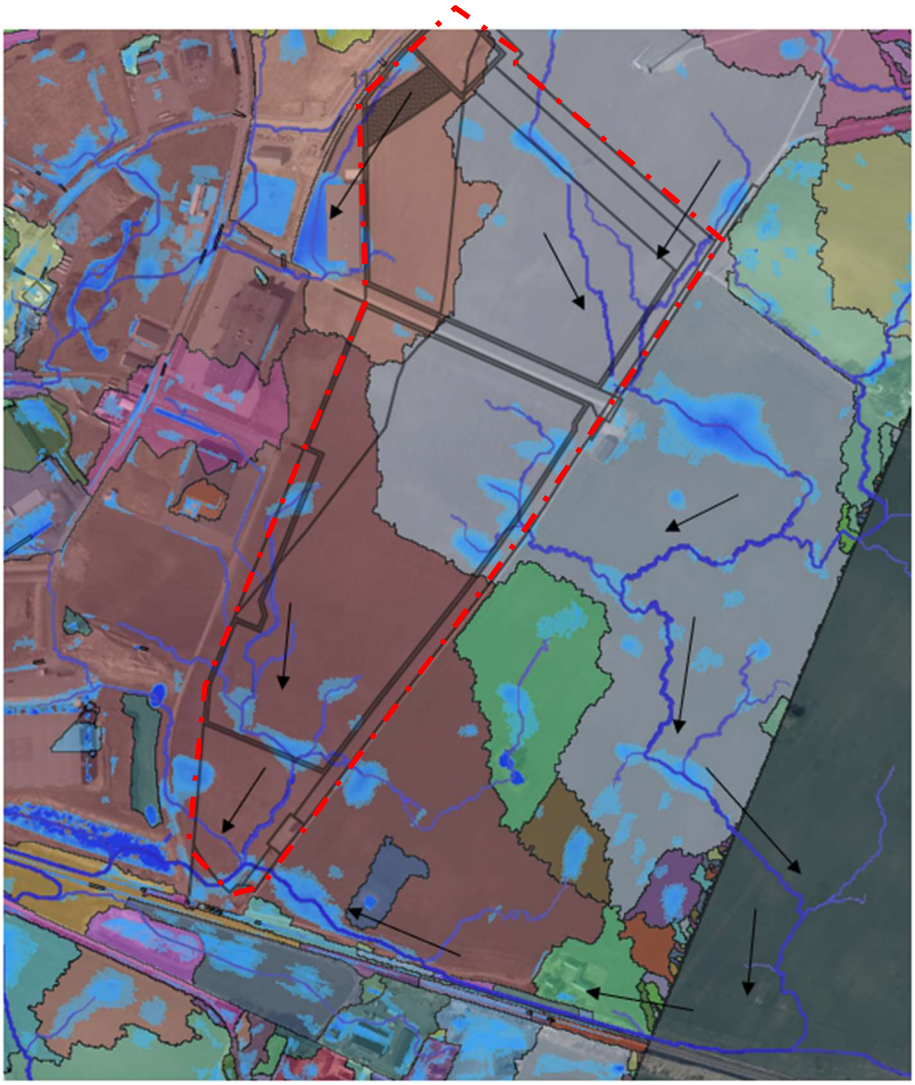


Figur 27. Beräknad havsnivåhöjning vid extremvattenstånd (3,05 meter). Källa: MSB översvämningskartering.

En analys avseende planområdets befintliga förhållanden avseende avrinningsområden har utförts (Projektbyggaren 2025). Resultatet visar att området är uppdelat i tre avrinningsområden (markerat med grått, brunt och orange i figur 28).

Dagvatten från det bruna avrinningsområdet rinner söderut mot en lågpunkt i planområdets södra del. Dagvatten från det grå avrinningsområdet rinner österut, för att sedan via ett tydligt lågstråk rinna söderut där det till slut når diket vid utmed Västkustbanan. Vattnet avleds sedan västerut. Det mindre avrinningsområdet (orange) rinner västerut mot befintlig fastighet Sportskytten 1. Inget avrinningsområde som ligger utanför planområdet, rinner in i planområdet och påverkar detta.

I analysen av avrinningsområdena, har lågpunkter identifierats där det vid regn kan bli stående vatten. I analysen har hänsyn tagits till markens infiltrationskapacitet. Resultatet visar att vattenansamlingar vid skyfall uppstår i norr och i söder, längs med planområdets sydöstra gräns. Vattenansamlingarnas djup varierar mellan 10–30 centimeter.



Figur 28. Planområdet markerat med rött och dess avrinningsområden med ytliga avrinningsvägar (blå) samt flödespilar markerade med svart. (Källa: Dagvattenutredning, Projektbyggaren 2024)

7.5.3 Nollalternativet samt detaljplanens konsekvenser

Planförslaget medför att andelen hårdgjord yta ökar betydligt inom planområdet när full byggrätt är utnyttjad. För att se hur flödena av dagvatten påverkas har beräkningar utförts för både befintlig situation (nollalternativet) samt för detaljplanen.

För att kunna jämföra flödena i de två olika scenarierna, har beräkningar utförts för samma tre anslutningspunkter (se figur 29) som avledningen av dagvatten kommer att ledas till enligt den hantering av dagvatten som föreslås i detaljplanen.



Figur 29. Ytor där vatten avleds till respektive anslutningspunkt 1-3.

Resultatet av flödesberäkningarna vid *befintlig* situation (nollalternativet,) för de tre anslutningspunkterna, redovisas i tabell 4. Beräkningarna för befintlig situation har utgått från Svenskt Vatten P110:s naturmarksavrinningstabell. Vid befintlig situation används ej klimatfaktor i enlighet med Landskrona kommuns dagvattenpolicy.

Tabell 10. Beräknat dagvattenflöde för anslutningspunkterna i befintlig situation. Markerad kolumn kan jämföras med markerad kolumn i tabell 5.

Anslutnings-punkt	Avrinning från Naturmark (l/s·ha)	Flöde utan klimatfaktor 2-års regn (l/s)	Avrinning från Naturmark (l/s·ha)	Flöde utan klimatfaktor 20-års regn (l/s)	Avrinning från Naturmark (l/s·ha)	Flöde utan klimatfaktor 100-års regn (l/s)
1	11	107	25	245	55	540
2	11	27	25	60	55	135
3	9	251	15	415	30	835

Resultatet av flödesberäkningarna för de tre anslutningspunkterna *efter* att full byggrätt har utnyttjats i detaljplanen, redovisas i tabell 11. Flödesberäkningarna har utförts med en klimatfaktor 1,3 i enlighet med Landskronas kommuns dagvattenpolicy.

Tabell 11. Beräknat dagvattenflöde till aktuella anslutningspunkter efter exploatering vid ett 20- respektive ett 100-års regn med klimatfaktor 1,3. Markerad kolumn kan jämföra med markerad kolumn i tabell 4.

Anslutningspunkt	Nederbördsintensitet för 20-års regn med kf 1,3 $i(t_r)$ l/s·ha	Flöde med klimatfaktor 1,3 (l/s)	Nederbördsintensitet 100-års regn $i(t_r)$ l/s·ha	Flöde utan klimatfaktor (l/s)
1	306,3	2245	401,5	2940
2	372,7	800	488,8	1050
3	188,9	3495	247	4570

Som tabell 10 och 11 visar (jmfr markerade kolumner), ökar dagvattenflödet kraftigt efter exploatering, vilket medför att fördröjningsåtgärder bör uppföras.

I dagvattenutredningen (Projektbyggaren 2025) har fördröjningsåtgärder tagits fram för planområdet. Fördröjningsåtgärderna har dimensionerats efter den naturliga avrinning som idag (med nuvarande markanvändning jordbruk) sker från planområdet vid ett 2-årsregn. Detta innebär åtgärderna säkerställer att flödet av vatten från planområdet *efter* exploatering, är samma mängd som *innan* exploatering. Ytterligare information om föreslagen dagvattenhantering redovisas under avsnitt 6.4 Detaljplaneförslaget.

Inga negativa konsekvenser bedöms uppstå från detaljplaneförslaget eller nollalternativet.

7.5.4 Skadeförebyggande åtgärder

7.5.4.1 Åtgärder som regleras i detaljplanen

På plankartan anges att *minst 10% av fastighetsarean ska vara genomsläpplig - b_1.*

Marklov krävs även för hårdgörning av mark överstigande 90 % av fastighetsarean – a_1

I de södra delarna av planområdet, samt längs med plangränsen säkerställs en zon med NATUR, där dagvatten kan infiltreras.

7.5.4.2 Övriga åtgärder och rekommendationer

För de nya industriytorna så är höjdsättningen viktig. Ytorna närmast byggnaderna bör höjdsättas så att de har fall ut från byggnaden. En viktig del av höjdsättningen är även att undvika skapande av instängda ytor där vatten kan ansamlas och skapa ytledes avrinningsvägar, detta för att undvika översvämningar.

Gällande höjdsättningen vid fortsatt planering av området så är ambitionen att avleda så mycket som möjligt av dagvattnet österut för att minska på de befintliga dagvattenledningarna i väster.

Vid höjdsättning av området, bör ny marknivå säkerställa att dagvattnet rinner från byggnader. Parkeringsytor, vägar, asfaltsytor och grönstråk kan med fördel användas som magasin vid stora skyfall. Genom att låta dessa användas som naturliga fördröjningsmagasin, minskar risken för översvämningar ytterligare inom planområdet.

8 MILJÖMÅL

Riksdagen har beslutat att det övergripande målet för Sveriges miljöpolitik är att till nästa generation lämna över ett samhälle där landets stora miljöproblem är lösta. För att uppnå detta har 16 miljökvalitetsmål antagits[12]. Enligt miljöbalken ska en MKB innehålla en beskrivning av hur relevanta miljökvalitetsmål och annan miljöhänsyn beaktas i planen. Av de 16 nationella miljömålen har följande bedömts vara relevanta med avseende på detaljplanens genomförande:

- Begränsad klimatpåverkan
- Bara naturlig försurning
- Ingen övergödning
- Ett rikt odlingslandskap

Landskrona stads miljöarbete regleras av ett flertal styrdokument. Miljöarbetet, som baseras på kommunens miljöpolicy samt miljö- och handlingsprogrammet, inriktar sig på tre fokusområden, varav två av dessa berörs av projektet. Dessa är:

1. Hänsyn till mark, vatten och livsmiljöer
2. Minsta möjliga klimatpåverkan. [13]

Nedan görs en bedömning huruvida planförslaget medverkar eller motverkar miljömålen.

BEGRÄNSAD KLIMATPÅVERKAN

I bedömningen inryms även det lokala miljömålet *”Minsta möjliga klimatpåverkan”.* Detaljplanen bedöms motverka målet till viss del då utsläpp av växthusgaserna koldioxid och kväveoxider sker dels under genomförandet av detaljplanen i samband med byggnation och anläggningsarbeten, dels då mängden trafik till och från området förväntas öka. Dock medför närheten till E6 att trafiken snabbt ansluter till det övergripande vägnätet, vilket bidrar till att minska de lokala transportsträckorna. Planområdet ligger i ett strategiskt och kollektivtrafiknära läge, vilket ger goda möjligheter att åka kollektivt. Goda möjligheter finns också att kunna gå och cykla till planområdet på ett trafiksäkert sätt.

I framtiden finns det stora möjligheter att kunna ansluta planområdet till Västkustbanan genom det stickspår som finns säkerställt i intilliggande detaljplan och som går i direkt anslutning till planområdet. En del av godstransporterna kan då överföras till spårbunden trafik, vilket medverkar till att miljömålet uppfylls.

BARA NATURLIG FÖRSURNING

I bedömningen inryms även det lokala miljömålet *Hänsyn till mark, vatten och livsmiljöer.* Se bedömning under avsnitt *Ingen övergödning.*

[12] Miljömålsportalen, http://miljomal.nu/
[13] Landskrona stad - Landskrona stads miljöarbete

INGEN ÖVERGÖDNING

I bedömningen inryms även det lokala miljömålet *Hänsyn till mark, vatten och livsmiljöer.* Beräkningarna i dagvattenutredningen visar att i nollalternativet överskrids kommunens riktvärden för föroreningar i dagvatten. För detaljplanen, med planerad dagvattenhantering, överskrids inte gränsvärdena, vilket innebär en positiv påverkan på omgivande recipienter samt miljökvalitetsnormerna för vattenförekomster. Detaljplanen bedöms medverka till att miljömålet uppfylls.

ETT RIKT ODLINGSLANDSKAP

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 avsnitt *7.2 Hushållning med naturresurser,* bedöms planförslaget utgöra ett *Väsentligt samhällsintresse.* Lokalieringsutredningen visar också att behovet inte kan tillgodoses på ett tillfredställande sett på någon annan plats. Planförslaget är således förenlig med hushållningsprinciperna i miljöbalken.

Länsstyrelsen i Skåne har upprättat en publikation, *Markhushållning i planeringen Jordbruksmarken i Skåne (2015:27).* Planområdet uppfylla de kriterier som anges i publikationen.

Enligt Jordbruksverket [14] så uppgick år 2022 den totala åkerarealen i Landskrona kommun till cirka 9207 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 40,5 hektar, är det cirka 0,44 % av kommunens totala areal av jordbruksmark som tas i anspråk för den planerade markanvändningen, vilket är en mycket begränsad andel.

Totalt sett bedöms planförslaget medföra små negativa konsekvenser för hushållning med naturresurser, vilket medför att miljömålet delvis motverkas.

[14] Åkerarealens användning efter Kommun, Gröda och År. SiteTitle (sjv.se)

9 BEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN

9.1 DETALJPLANENS MILJÖKONSEKVENSER

Då syftet med detaljplanen är industri/verksamheter, medför detaljplanen indirekt en betydande miljöpåverkan, varför en undersökning inte behöver göras (4 kap. 34 § PBL). Kommunen har ändå valt att upprätta en undersökning (daterad 2019-09-09) för att identifiera de aspekter som kan medföra betydande miljöpåverkan. Föreliggande MKB har upprättats, och har avgränsats till nedanstående aspekter:

- Riksintresseområden för kommunikationer
- Hushållning med naturresurser
- Vatten och vattenkvalité
- Klimat

Nedanstående tabell, tabell 12, sammanfattar de konsekvenser som bedöms uppstå av föreslagen detaljplan. Åtgärder har i vissa fall hanterats inom ramen för detaljplanen, andra avses att hanteras med avtal som ligger utanför planprocessen.

Tabell 12. Sammanfattning av bedömda konsekvenser, samt jämförelse mellan detaljplaneförslaget och nollalternativet.

Aspekt	Planförslaget	Nollalternativet
Riksintresseområden för kommunikationer enligt 3 kap miljöbalken	Obetydliga/Inga konsekvenser	Obetydliga/Inga konsekvenser
Hushållning med naturresurser (jordbruk)	Små negativa konsekvenser	Obetydliga/Inga konsekvenser
Vatten och vattenkvalité	Små positiva konsekvenser	Måttliga negativa konsekvenser
Klimat	Obetydliga/Inga konsekvenser	Obetydliga/Inga konsekvenser

Tabell 12 visar att två av aspekterna är alternativskiljande vid en jämförelse mellan detaljplaneförslaget och nollalternativet; *Hushållning med naturresurser (jordbruk)* samt *Påverkan på vatten och vattenkvalité.*

E6 ligger väster om planområdet och är av riksintresse enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Enligt de beräkningar som är utförda i trafikutredningen (SWECO 2025), så uppstår det kapacitetsproblem i trafikplats Landskrona S i både nollalternativet och planalternativet. Ett antal åtgärder har därför tagits fram för att säkerställa både framkomlighet och trafiksäkerhet på omgivande vägnät, bland annat föreslås en droppe i korsningen med den södergående påfartsrampen från väg 17. Ett avtal gällande åtgärden finns mellan Landskrona stad och Trafikverket. Därför förutsätts vid bedömningen av konsekvenserna för aspekten att åtgärden är genomförd. *Inga negativa konsekvenser* bedöms uppstå för riksintresse för kommunikationer (E6) varken i nollalternativet eller i planalternativet.

Vad gäller påverkan på jordbruk, bedöms detaljplaneförslaget medföra *små negativa konsekvenser.* 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, och att lokaliseringen bedöms vara den lämpligaste.

Vad gäller vatten och vattenkvalité har beräkningar av föroreningar i dagvattnet visat att andelen föroreningar minskar till omgivande recipienter i detaljplaneförslaget med planerat dagvattensystem. *Små positiva konsekvenser* bedöms uppstå.

Gällande nollalternativet visar beräkningarna att för några av ämnena överskrids rekommenderade gränsvärden för föroreningsmängder i dagvatten, vilket bidrar till en negativ påverkan på recipienter samt vattenförekomster. Nollalternativet bedöms medföra *måttliga negativa konsekvenser*.

9.2 ÖVERENSTÄMMELSE MED MILJÖBALKEN

9.2.1 Allmänna hänsynsregler

Miljöbalkens kapitel 2 behandlar de så kallade allmänna hänsynsreglerna. Reglerna innebär bland annat att den ansvarige måste ha kunskap om verksamheten eller åtgärden, att man ska vidta skadeförebyggande åtgärder och att verksamheten eller åtgärden också ska lokaliseras till en lämplig plats, hushålla med råvaror samt använda bästa produkt och teknik.

Kommunen har via planeringsprocessen med översiktsplan och detaljplan med miljöbedömning utrett alternativa lokaliseringar. Ytterligare krav på kvalitetssäkring, miljöhänsyn och säkerhet under byggtiden behöver ställas under bygglovsprövningen. Detaljplanen bedöms vara förenlig med de allmänna hänsynsreglerna.

9.2.2 Hushållningsprinciperna

Miljöbalkens kapitel 3 innehåller grundläggande bestämmelser för hushållningen med mark- och vattenresurser. Där anges bland annat att mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Vidare anges att brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen samt att mark- och vattenområden som är särskilt känsliga från ekologisk synpunkt så långt som möjligt ska skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön.

Västkustbanan, som ligger söder om planområdet är också av riksintresse för infrastruktur enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Planförslaget berör inte Västkustbanan.

E6 ligger väster om planområdet och är av riksintresse enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Enligt de beräkningar som är utförda i trafikutredningen (SWECO 2025), så uppstår det kapacitetsproblem i trafikplats Landskrona S i både nollalternativet och planalternativet. Ett antal åtgärder har därför

tagits fram för att säkerställa både framkomlighet och trafiksäkerhet på omgivande vägnät, bland annat föreslås en droppe i korsningen med den södergående påfartsrampen från väg 17. Ett avtal gällande åtgärden finns mellan Landskrona stad och Trafikverket. Därför förutsätts vid bedömningen av konsekvenserna för aspekten att åtgärden är genomförd. *Inga negativa konsekvenser* bedöms uppstå för riksintresse för kommunikationer (E6) varken i nollalternativet eller i planalternativet.

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.

Detaljplaneförslaget bedöms vara förenlig med hushållningsprinciperna i miljöbalken.

9.2.3 Miljökvalitetsnormer

Miljöbalkens kapitel 5 behandlar miljökvalitetsnormer, vilka ska säkerställa att människors hälsa och miljö inte påverkas negativt. Idag finns MKN för omgivningsbuller, föroreningar i utomhusluft, kemiska föreningar i fisk- och musselvatten samt kvalitetskrav för vattenförekomster. Planområdet omfattas av MKN för luftföroreningar samt MKN för vatten och vattenkvalitet.

Vad gäller MKN för buller omfattas Landskrona stad av normen, då den endast berör orter som har mer än 100 000 invånare. Dock har en bullerutredning (SWECO 2025) tagits fram för projektet. Resultatet av beräkningarna av trafikbuller visar att gällande rekommenderade gränsvärden inte överskrids.

Förordning om miljökvalitetsnormer för luft reglerar förekomst av kvävedioxid/kväveoxider, svaveldioxid, bly för partiklar (PM10 och PM2,5), bensen, kolmonoxid, ozon, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren i utomhusluft. Flertalet ämnen regleras via gränsvärdesnormer. 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.

Luftkvaliteten bedöms inte påverkas negativt av planförslaget och miljökvalitetsnormerna riskerar inte att överskridas på grund av planförslaget. Ett överskridande av miljökvalitetsnormerna till följd av de ökade trafikrörelserna är dock inte att vänta. Det krävs trafiksiffror på upp emot 60 000–90 000 fordon per dygn för att normerna ska överskridas i en välventilerad miljö, vilket området utgörs av. Genomförandet av detaljplanen bedöms inte medföra någon risk för att gällande miljökvalitetsnormer för luft överskrids.

Resultatet av föroreningsberäkningarna i dagvattenutredningen (Projektbyggaren 2025) visar att i nollalternativet släpps det ut ämnen som gör att kommunens riktvärden för föroreningar i dagvatten överskrids. Beräkningarna visar att en full exploatering enligt detaljplanen, med planerad dagvattenhantering, inte medför att gränsvärdena överskrids. Vid en jämförelse med nollalternativet bedöms detaljplanen medföra minskade utsläpp till omgivande recipienter samt medverka positivt till att miljökvalitetsnormerna för vatten kan nås.

Sammanfattningsvis bedöms planförslaget att vara förenlig med miljökvalitetsnormerna enligt 5 kap. miljöbalken.

9.2.4 Nationella miljömål

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

10 SLUTSATS

Landskrona kommun har sedan lång tid tillbaka en obalans vad gäller arbetslöshet, bidragsberoende, skattekraft och bostadsbestånd. Kommunen brottas dessutom med en kraftig segregation. Kommunstyrelsen i Landskrona stad beslutade därför under år 2010 att försöka vända den negativa trenden genom att ta fram ett handlingsprogram, *”Landskrona vägval”*. I handlingsprogrammet anges bland annat att synergieffekter som uppkommer avseende näringsliv, kommersiell service och befolkningssammansättning ska tas tillvara. Kommunstyrelsen har därefter följt upp arbetet med ett nytt styrdokument *”Landskronas vägval 2020”.*

Trots att den negativa trenden delvis har vänt, så råder det emellertid fortfarande brist på arbetstillfällen i Landskrona, speciellt i staden. Arbetslösheten i Landskrona uppgick år 2023 till 9,8 %, att jämföra med riksgenomsnittet samma år om 6,4 %.[15]Arbetslösheten i Landskrona är det sextonde högsta i landet. [16] Därför är det viktigt att fortsatt stödja utvecklingen av näringslivet. Genom en satsning på näringslivet och olika verksamheter skapas fler arbetstillfällen, vilket är nödvändigt för stadens fortlevnad och dess fortsatt positiva utveckling. En satsning på näringslivet är också i linje med antagna politiska styrdokument.

Föreliggande detaljplan är ett sätt att skapa fler arbetstillfällen i staden, vilket är nödvändigt för stadens fortlevnad och dess fortsatt positiva utveckling. Genom detaljplanen kommer många arbetstillfällen att skapas. Områdets läge med goda kommunikationer, god kollektivtrafikförbindelse samt goda möjligheter för gång- och cykel gör att arbetena kommer alla till gagn, även de som inte har körkort eller bil. Den nu aktuella detaljplanen medför stora positiva konsekvenser för både de sociala och ekonomiska aspekterna, och bidrar positivt till stadens uppåtgående spiral, för vilken lades grunden genom *Vägval 2010* och som ska fortsätta med *Vägval 2020*. Projektet medverkar inte bara till att bibehålla den goda trenden, utan medför också att den förstärks.

Planområdet är beläget 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. En lokaliseringsutredning har genomförts, som visar att vald lokalisering av detaljplanen uppfyller i princip samtliga kriterier för att etablera en större verksamhet, och att detta behov inte kan tillgodoses på någon annan plats. I MKB:n har även en analys genomförts som visar att detaljplanen utgör ett *Väsentligt samhällsintresse* (se vidare avsnitt 7.3.4.1 Förenlighet med miljöbalken).

Enligt Jordbruksverket [17] så uppgick år 2022 den totala åkerarealen i Landskrona kommun till cirka 9207 hektar. Idag omges planområdet av åkermark, och stora jordbruksområden finns i omgivningen, vilket medför att den negativa påverkan av detaljplanen främst består av

[15] https://www.ekonomifakta.se/Fakta/Regional-statistik/Alla-lan/Skane-lan/Landskrona/?var=17255&graph=/17255/115,212-1,2/all/

[16] https://www.ekonomifakta.se/Fakta/Regional-statistik/Alla-lan/Skane-lan/Landskrona/?var=17255

[17] Åkerarealens användning efter Kommun, Gröda och År. SiteTitle (sjv.se)

arealbortfall. Då planområdet uppgår till 40,5 hektar, är det cirka 0,44 % av kommunens totala areal av jordbruksmark som tas i anspråk för den planerade markanvändningen.

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

11 UPPFÖLJNING

När en plan har genomförts ska den beslutande myndigheten eller kommunen enligt 6 kap. 18 § miljöbalken ”skaffa sig kunskap om den betydande miljöpåverkan som planens genomförande faktiskt medfört”. Detta ska göras för att myndigheten eller kommunen ”tidigt ska få kännedom om sådan betydande miljöpåverkan som tidigare inte identifierats så att lämpliga åtgärder för avhjälpande kan vidtas”.

Det är viktigt att notera att det är både den förutsedda och den oförutsedda betydande miljöpåverkan som ska följas upp. Enligt lagstiftningen ska därför en MKB innehålla en redogörelse för ”de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför” (6 kap. 12 § miljöbalken).

I kapitel 7 redogörs för olika skadeförebyggande åtgärder under respektive miljöaspekt. Uppföljningen av detaljplanens betydande miljöpåverkan bör dels utvärdera utfallet av den beskrivna miljöpåverkan, dels i vilken mån föreslagna åtgärder genomförts i senare skeden.

12 PRÖVNINGAR ENLIGT MILJÖBALKEN

Verksamheter och åtgärder som är tillstånds- eller anmälningspliktiga enligt 9 kap miljöbalken får inte utföras utan godkännande från rätt instans (A/B/C- verksamheter).

Om förorenad mark påträffas ska det omedelbart anmälas till tillsynsmyndigheten enligt miljöbalken 10 kap 9 §.

Dagvattenanläggning är anmälningspliktig enligt miljöbalken. Anmälan till miljö- och hälsoskyddsnämnden ska göras av exploatören.

Grundvattensänkning, både temporär och permanent, är tillståndspliktig enligt 11 kap. MB.

13 REFERENSER

- Miljöbalken
- PBL
- Länsstyrelsens GIS-databas
- Skogsstyrelsens GIS-databas
- Riksantikvarieämbetets GIS-databas
- www.vattenkartan.se
- www.naturvardsverket.se
- https://www.landskrona.se/kommun-politik/overgripande-projekt/landskrona-vagval/

- Allmänt råd SNV NFS 2005:17
- Dagvattenpolicy Landskrona, Landskrona stad, Åstorps kommun & NSVA, 2012
- Dagvattenplan Landskrona stad, Landskrona stad & NSVA, 2018
- Hållbar dag- och dränvattenhantering - Råd vi planering och utförande (publikation P105), Svenskt Vatten 2011
- Jordbruksverket, Databasen Tuva
- Landskapsanalys Landskrona stad, Landscape Syd AB 2013-02-26
- Landskrona stads miljöpolicy med lokala miljömål 2012–2020, Landskrona kommun
- Luftkvalitetsförordning 2010:477
- Markhushållning i planeringen, Jordbruksmarken i Skåne. Länsstyrelsen 2015:27.
- Miljömålsportalen, http://miljomal.nu/
- Skogsstyrelsenhttps://minasidor.skogsstyrelsen.se/skogskartan/Default.aspx?startapp=skogligagrunddata
- Skyddad natur http://skyddadnatur.naturvardsverket.se
- Uppföljning av ÅVS Örja, SWECO 2022