



Planområdet

Planbeskrivning

Detaljplan för del av fastigheterna Östra Spång 4:9 och Östra Spång 6:7 med närområde, "Del av sydväst Skåneporten"
Örkelljunga kommun, Skåne län

Antagandehandling
Antagen i Samhällsbyggnadsnämnden: 2020-11-02 §83
Laga kraft: 2022-03-23

HANDLINGAR	3
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG	3
PLANFÖRFARANDE.....	3
FÖRENLIGT MED 3, 4 OCH 5 KAP. MILJÖBALKEN	3
PLANDATA	4
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	5
UNDERSÖKNING OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN.....	7
FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER	9
PLANENS GENOMFÖRANDE	32
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN	35

HANDLINGAR

Planhandlingarna består av följande handlingar:

- planbeskrivning (denna handling)
- plankarta med planbestämmelser
- illustrationsplan
- fastighetsförteckning
- samrådsredogörelse
- granskningsutlåtande
- undersökning om betydande miljöpåverkan

Planeringsunderlag (ej bilagt):

- *Utredningsgrävningar för lokalvägar, industriområde, rastplats, ridbana och skjutbana längs E4:an och väg 24.* Uv Syd Rapport 2002:26, Arkeologisk Utredning AU2B, Thomas Lindroth
- *Teknisk PM –Geoteknik, Uppfyllning vid Tpl Örkellunga norr (väg E4),* Vägverket konsult 2002-02-06
- *Dagvattenutredning,* Sigma Civil 2019-11-18
- *Trafikutredning,* Sigma Civil 2020-03-06
- *Risikutredning farligt gods - Östra Spång 4:9 och Östra Spång 6:7 med närområde, "Del av sydväst Skåneporten", Örkellunga,* Tyrens 2020-09-11

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen är att förtäta och utveckla befintligt verksamhetsområde genom att möjliggöra drivmedelsförsäljning, handel, restaurang och verksamheter.

Planförslaget innebär att Skåneporten kan utvecklas till ett mer varierat verksamhetsområde intill E4 och trafikplats Örkellunga. Befintlig bebyggelsestruktur kommer förtätas med nya byggnader samtidigt som området föreslås utvecklas söderut. I samband med planens genomförande kommer nya gator, parkeringar, grönytor anläggas i anslutning till planerade verksamheter.

PLANFÖRFARANDE

Detaljplanen handläggs med standardförfarande i enlighet med 5 kap 7§ PBL.

Detaljplanen förväntas kunna antas av samhällsbyggnadsnämnden under tredje kvartalet 2020.

FÖRENLIGT MED 3, 4 OCH 5 KAP. MILJÖBALKEN

Avvägningen mot 3, 4 och 5 kap Miljöbalken är gjord i översiktsplan ÖP 07, se nedan under rubriken ”Tidigare ställningstagande; Översiktsplan”.

För planförslaget är det MKN vattenförekomst Hjälmjön som är relevant. Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra att miljö kvalitetsnormerna enligt 5 kap miljöbalken överskrids förutsatt att de reningsåtgärder som föreslås i dagvattenutredningen genomförs.

Genomförande av detaljplanen bedöms inte medföra någon betydande miljöpåverkan. Se nedan under rubriken ”Undersökning om betydande miljöpåverkan”.

PLANDATA

Lägesbestämning och areal

Planområdet är beläget intill trafikplats Örkelljunga, ca 3,5 kilometer från Örkelljunga centrum. Området avgränsas i norr av väg 24, i öster av väg E4 och påfart till motorvägen. I söder avgränsas området av Lärkesholmsån och i väster av befintliga bostadsfastigheter. Planområdet omfattar en areal på ca 65 900 m².



Planområdets avgränsning

Markägoförhållanden

Planområdet omfattar del av Östra Spång 4:9 som är kommunalt ägd, och del av fastigheten Östra Spång 6:7 som ägs av Skåneporten Fastigheter i Örkelljunga AB.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

I översiktsplanen för Örkelljunga kommun ÖP07 som antogs 2008-12-15 (aktualitetsförklarad 2017-10-23) är planområdet huvudsakligen utpekat som befintligt verksamhetsområde. Naturområdet längs Lärkesholmsån är utpekat som grönområde.

Planförslaget innebär en utveckling av befintligt verksamhetsområde och att naturområdet längs Lärkesholmsån planläggs som allmän platsmark Natur. Planförslaget bedöms vara förenligt med översiktsplanens intentioner.



Utsnitt från gällande översiktsplan. Kartan visar kommunens ställningstagande för Örkelljunga tätort där planområdets läge har markerats med röd streckad cirkel. Merparten av planområdet är utpekat som befintligt verksamhetsområde. Naturområdet längs Lärkesholmsån är utpekat som grönområde och upplevelsestråk (mörkgrön linje). Marken väster om planområdet är utpekat som befintlig bebyggelse.

Detaljplaner

Området ingår i detaljplan för Örkelljunga Nord, rastplats- och bilserviceanläggning, Östra Spång 6:7 mfl. (DP94), som vann laga kraft 2002-07-19. Detaljplanen medger kvartersmark för bilservice och därmed samhörig verksamhet, rastplats inklusive servicebyggnad. I planområdets västra del finns mark för bostadsändamål med byggrätt för komplementbyggnad. Allmän platsmark inom området utgörs av genomfartsgata, gata för lokaltrafik och naturmark. Genomförandetiden för detaljplanen har gått ut.

Riksintressen

Planområdet omfattas inte av några riksintressen.

Väg E4 som går öster om planområdet ingår tillsammans med trafikplats Örkelljunga i riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § MB. Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Planförslaget bedöms ej påverka riksintresse för

kommunikationer på ett sådant sätt som avses i 3 kap. 8 §MB. Gällande krav på bebyggelsefritt avstånd från väg E4 (50 m) regleras genom prickmark.

Förordnanden

Strandskydd

Den södra delen av planområdet omfattas av strandskydd längs Lärkesholmsån. Strandskyddet säkerställer bland annat att allmänheten har tillgång till och kan röra sig fritt längs Lärkesholmsån.

De delar av planområdet som omfattas av strandskyddet utgörs idag huvudsakligen av naturmark samt fördröjningsdamm. Även den södra delen av befintlig rastplats är anlagd innanför strandskyddsgränsen. Inom naturmarken finns en grusväg som utgör en del av Skåneleden. Grusvägen går från planområdets västra gräns ned mot gångtunneln under väg E4 i planområdet sydöstra hörn. Från grusvägen finns även en anslutning till verksamhetsområdet vilket underlättar för dem som rör sig längs Skåneleden att nyttja den service (toaletter, dricksvatten, restauranger etc.) som finns etablerade inom området.

Enligt planförslaget föreslås strandskyddet bevaras enligt nuvarande utsträckning. Merparten av området planläggs som allmän platsmark natur. För att möjliggöra en utveckling av befintlig rastplats mot naturområdet i söder planläggs en ca 20 meter bred remsa innanför strandskyddsgränsen som rastplats (N₁). Inom denna del av rastplatsen är det möjligt att exempelvis anordna nya bord, bänkar vistelsezoner etc. Ingen byggnad får dock uppföras då området omfattas av prickmark. Vid utveckling av rastplatsen inom strandskyddat område kan dispens från strandskyddet krävas.

Inga förändringar planeras för befintlig grusväg och allmänheten kommer även i fortsättningen ha möjlighet att röra sig fritt genom området. För att säkerställa bevarande av grusvägen införs bestämmelse att den berörda markytan ska utformas som GC-väg.

Natura 2000

Lärkesholmssjön, som är utpekad som Natura 2000-område (SE0420294), är belägen cirka 1,7 kilometer öster om planområdet. Natura 2000 är ett nätverk av skyddade värdefulla naturområden. Utifrån avståndet till Lärkesholmssjön bedöms inte genomförandet av detaljplanen påverka Natura 2000-området negativt. Lärkesholmsån har sitt utlopp mot Hjälmjön i väster vilket innebär att dagvatten från planområdet inte når Lärkesholmssjön.

Kommunala beslut i övrigt

Samhällsbyggnadsnämnden har 2018-12-10 § 107 beslutat att lämna positivt planbesked samt att ett planavtal kan upprättas. Planavtal mellan Örkelljunga kommun och Skåneporten Fastigheter i Örkelljunga AB tecknades 2019-01-07.

UNDERSÖKNING OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i Plan- och bygglagen 4 kap 34 § eller i Miljöbalken 6 kap 11 §, med utgångspunkt från kriterierna i bilaga 2 och 4 till MKB-förordningen (1998:905). En miljöbedömning enligt miljöbalken bedöms därför inte behöva upprättas. En undersökning om betydande miljöpåverkan har gjorts som underlag för ställningstagandet.

Sammanfattning av konsekvenser

Planförslaget möjliggör en förtätning och utbyggnad av befintligt verksamhetsområde vilket innebär ett mer effektivt utnyttjande av mark och uppbyggd infrastruktur inom planområdet. Då området är redan ianspråktaget av liknande verksamheter samt rastplats, beräknas exploaterings påverkan på landskapsbilden bli begränsad.

Inom planområdet planeras dagvattenhantering ske via öppna diken och befintlig fördröjningsdamm. De renings- och fördröjningsåtgärder som föreslås för området ger goda förutsättningar för att nå miljökvalitetsnormer för vatten.

Området längs Lärkesholmsån, som har höga naturvärden, planläggs som allmän platsmark natur. Inga förändringar planeras för strandskyddets utbredning och befintlig grusväg i söder kommer att bevaras. Allmänheten kommer även i fortsättningen ha möjlighet att röra sig fritt genom naturstråket längs ån.

Miljökvalitetsnormer

I dag finns fyra förordningar om miljökvalitetsnormer; en för föroreningar i utomhusluft, en för vattenförekomst, en för olika parametrar i fisk- och musselvatten och en för omgivningsbuller.

Luftföroreningar

Luftkvalitetsförordningen (2010:477) anger normer för ämnena kvävedioxid/ kväveoxid, svaveldioxid, bly, partiklar (PM10 och PM2.5), bensen, kolmonoxid, ozon, arsenik, kadmium, nickel, bens(a)pyren i utomhusluft. I de luftkvalitetsmätningar som har genomförts i Örkellunga 2006/2007 låg alla uppmätta värden klart under miljökvalitetsnormerna.¹ Detaljplanen kommer innebära fler transporter men bedöms inte vara i en sådan utsträckning att det förhindrar uppfyllandet av miljökvalitetsnormer för luft.

Vattenförekomst

Vattenförekomst inom planområdet utgörs av grundvattenförekomsten Västra Spång som är en sedimentär bergförekomst. Vattenstatusen bedöms kvantitativt och kvalitativt som god.² Fördröjningsdammen i planområdets södra del utgör primär ytvattenförekomst.

Närmsta recipient för området är Lärkesholmsån som mynnar i Hjälsjön. Hjälsjön berörs av miljökvalitetsnormer och tillhör Rönne Ås åtgärdsområde. Enligt VISS bedöms Hjälsjöns ekologiska status som god. Tillkomst/härkomst klassas som naturligt då det inte bedöms vara kraftigt modifierat eller konstgjort. Kemisk ytvattenstatus bedöms som god på grund av kvicksilver i fisk och kadmium i sediment. Tidigare utförda miljöskyddsåtgärder är vårplöjning och odling av fånggrödor för att minska utsläpp av fosfor (P) och kväve (N). Framtida planerade åtgärder är ekologiskt funktionella kantzoner och revidering av vattenskyddsområde.

¹ Översiktsplan ÖP07

² VISS databas

För att utreda hur planförslaget påverkar MKN för vatten har föroreningsberäkningar genomförts för området³. Utredningen visar att planförslaget kommer att medföra en minskning av föroreningsbelastningen från området i jämförelse med en utbyggnad av området enligt gällande detaljplan. De renings- och fördröjningsåtgärder som föreslås för området ger goda förutsättningar för att nå miljö kvalitetsnormer för vatten. Den planerade exploateringen bedöms därför inte påverka varken den kemiska eller ekologiska statusen negativt.

Fisk- och musselvatten

Det finns inga fisk- och musselvatten inom eller i anslutning till planområdet som påverkas av planens genomförande.

Omgivningsbuller

I förordningen om omgivningsbuller (2004:675) uppges skyldighet att kartlägga buller och upprätta åtgärdsprogram för kommuner med över 100 000 invånare. Mindre kommuner omfattas av bullernormerna i de områden som störs av buller från större vägar (över 3 miljoner fordon/år), större järnvägar (30 000 tåg/år) samt större civila flygplatser (över 50 000 flygrörelser/år). Detaljplanen omfattas inte av miljö kvalitetsnormen för buller då Örkellunga har cirka 10 000 invånare och trafikeringen på de större vägarna inte överstiger 3 miljoner fordon/år.

Slutsats

Konsekvenserna av planen förväntas inte ge upphov till överskridande av gällande miljö kvalitetsnormer.

³ Dagvattenutredning, Sigma Civil 2019

FÖRUTSÄTTNINGAR, FÖRÄNDRINGAR OCH KONSEKVENSER

Natur

Mark

Planområdet sluttar svagt mot sydväst, från väg 24 ned mot naturområdet i söder. Branta sluttningar finns ner mot Lärkesholmsån och fördröjningsdammen i den södra delen av planområdet. Naturmarken i planområdets norra del är förhållandevis kuperad med vägs slänt mot väg 24 och lokalgatan samt sluttningar ner mot tunneln under väg 24. Inom naturmarken finns flera kullar/högar. Vägs slänter finns även mot väg E4 med tillhörande påfartsramp. Centralt i området finns en flack kulle avgränsad med en mur mot omgivande gata/parkeringsyta.

Inom naturmarken i norr måste viss markmodellering och utfyllnad göras för att möjliggöra etablering av drivmedelsförsäljning, restaurang och parkering. Centralt i området måste befintlig kulle jämnas ut för att ge plats åt verksamheter. I övrigt bedöms inga större förändringar av marknivåerna krävas inom planområdet.



Vy från gatan Skåneporten mot planområdets nordvästra del. Centralt i bilden syns tunneln under väg 24. Till höger om tunneln ligger naturmarken där drivmedelsförsäljning, parkering och restaurangverksamhet föreslås.

Vegetation

Mindre träd och buskar finns inom naturmark i norr samt längs vägs slänter. Inom det befintliga verksamhetsområdet finns gatuträd och gräsytor runt byggnader, parkeringsytor och rastplatsen. Vegetation i planens norra delar samt runt befintlig bebyggelse bedöms inte ha några högre naturvärden. Planförslaget medför att befintlig naturmark i den norra delen av planområdet bebyggs.

I planområdets centrala och västra del finns högre vegetation som avskärmar verksamhetsområdet från bostadsfastigheter i väster. Delar av denna vegetation kommer att avverkas vid planens genomförande. Vid fällning av äldre ekar i området ska detta ske i samråd med Länsstyrelsen. För att begränsa exploateringens påverkan på angränsade

bostadsbebyggelse kommer en vegetationsridå sparas längs planområdets västra gräns. Vegetationsridån bidrar till att skärma av den nya bebyggelsen från intilliggande bostäder och bryta ned skalan mellan de planerade, storskaliga byggnaderna och de mindre bostadshusen. För att främja att vegetation bevaras mot bostadsfastigheter i väst finns bestämmelse om att markytan är avsedd för vegetation samt att endast 20 % av marken får hårdgöras. Inom området finns även förbud mot att anordna parkeringsplatser.



Bilden till vänster visar grusväg (del av Skåneleden) och naturområdet i planområdets södra del. Bilden till höger visar uppvuxen vegetation centralt i området.

Planområdets södra del ingår i naturstråket längs Lärkesholmsån. Enligt kommunens naturvårdsprogram⁴ bedöms naturområdet ha ett högt naturvärde med stor positiv betydelse för biologisk mångfald. Omgivande lövskog bör få utvecklas fritt och hydrologisk påverkan på ån bör undvikas.

Planförslaget innebär inga förändringar för naturområdet. Genom att planlägga det som allmän platsmark natur bekräftas nuvarande markanvändning så att området även i fortsättningen kan utgöra ett viktigt natur- och rekreationsområde i Örkelljungas östra del. Planförslaget ger goda förutsättningar för lövskogsvegetationen att fortsätta utvecklas fritt längs ån. Befintlig grusväg, som är en del av Skåneleden, ska finnas kvar vilket bekräftas av planförslaget genom bestämmelse om att marken ska utformas som GC-väg.

Dagvatten från kvartersmarken kommer i första hand att infiltreras, fördröjas och renas i öppna diken inom kvartersmark, i andra hand avledas till fördröjningsdammen i söder. Från dammen finns ett breddavlopp till Lärkesholmsån. Enligt genomförd dagvattenutredning bedöms dammen ha mycket god kapacitet att omhänderta tillkommande dagvatten. Den hydrologiska påverkan på Lärkesholmsån till följd av planens genomförande bedöms som begränsad.

Landskapsbild

Planförslaget följer översiktsplanens intentioner att utveckla verksamhetsområden längs båda sidor om väg E4. Området väster om väg E4 och trafikplats Örkelljunga utgörs redan idag av ett verksamhetsområde med delvis storskaliga byggnader. Planförslaget innebär att befintligt verksamhetsområde kompletteras och förtätas med nya byggnader för drivmedelsförsäljning, restauranger, handel och verksamheter. Med tanke på att planområdet redan är ianspråktaget av liknande verksamheter och att planen innebär en förtätning/komplettering av befintligt område, bedöms konsekvensen för landskapsbilden som liten. För att begränsa exploaterings påverkan på intilliggande bostadsfastigheter kommer en vegetationsridå sparas i planområdets västra del.

⁴ Naturvårdsprogram för Örkelljunga kommun, antaget av Kommunstyrelsen 2018-04-04, Diarienummer KLK.2018.73

Inga förändringar planeras för naturstråket längs Lärkesholmsån. Marken planläggs som allmän platsmark Natur och inom området ges goda förutsättningar för bevarande och utveckling av befintlig vegetation.

Geotekniska förhållanden

Marken inom området består huvudsakligen av fyllnadsmassor från utbyggnad av väg 24 och väg E4. Inför utförande av utfyllningar för verksamhetsområde intill trafikplatsen utfördes en geoteknisk utredning⁵ av befintlig mark. Enligt utredningen består marken under fyllnadsmassorna av morän. Fyllnadsmassornas mäktighet varierar mellan 0 och 7 meter. Detaljerade geotekniska utredningar ska redovisas i samband med bygglovsansökan.

Markradon

Mätningar av markradon och geologisk information inom kommunen indikerar att huvuddelen av marken i kommunen är lågriskmark (mindre än 10kBq/m³). En del normalriskmark (10-50kBq/m³) har dock påträffats.⁶ Mätningar av markradon bör utföras i samband med bygglovsansökan.

Risk för skred och höga vattenstånd

De delar av planområdet där bebyggelse tillåts ligger högt ovanför Lärkesholmsån och fördröjningsdammen. Risk för skred eller höga vattenstånd som kan medföra skador på planerad bebyggelse bedöms ej förekomma. Markens sammansättning innebär att infiltrationsmöjligheter för dagvatten bedöms som goda inom området. Detaljerade geotekniska utredningar ska redovisas i samband med bygglovsansökan.

Fornlämningar

I samband med utbyggnaden av väg E4 till motorväg gjordes flera arkeologiska utredningar inom områden som påverkades av den nya vägens sträckning.⁷ Under 2001 besiktigades området för befintlig drivmedelsanläggning och rastplatsen. Den norra delen av området bedömdes vara mindre arkeologiskt intressant medan området för rastplatsen ansågs intressant för vidare undersökning. Utredningsgrävningar gjordes under 2002. Inom området påträffades ett stråk med odlingsrösen samt resterna av ett torp, fornlämning nr 284. Inga fynd framkom vid undersökningen. I utredningen föreslås att stråket med röjningsrösen undersökas vidare för att om möjligt klargöra odlingens karaktär och datera den. Det bör också undersökas om den eventuella huslämningen har något samband med påträffade röjningsrösen. Enligt Riksantikvarieämbetet är resterna för torpet nu borttagna.⁸

Förutom fornlämning nr 284 finns ytterligare tre fornlämningar i naturområdet i planområdets södra del. Fornlämning nr 310 (boplats) och nr 307 (kolningsanläggning) ligger utmed grusvägen och fornlämning nr 309 (Hägnad) finns invid tunneln under väg E4⁹. Antikvarisk bedömning saknas för samtliga fornlämningar. Ingen förändring planeras för fornlämningarna som enligt planförslaget återfinns inom område som planläggs som naturmark.

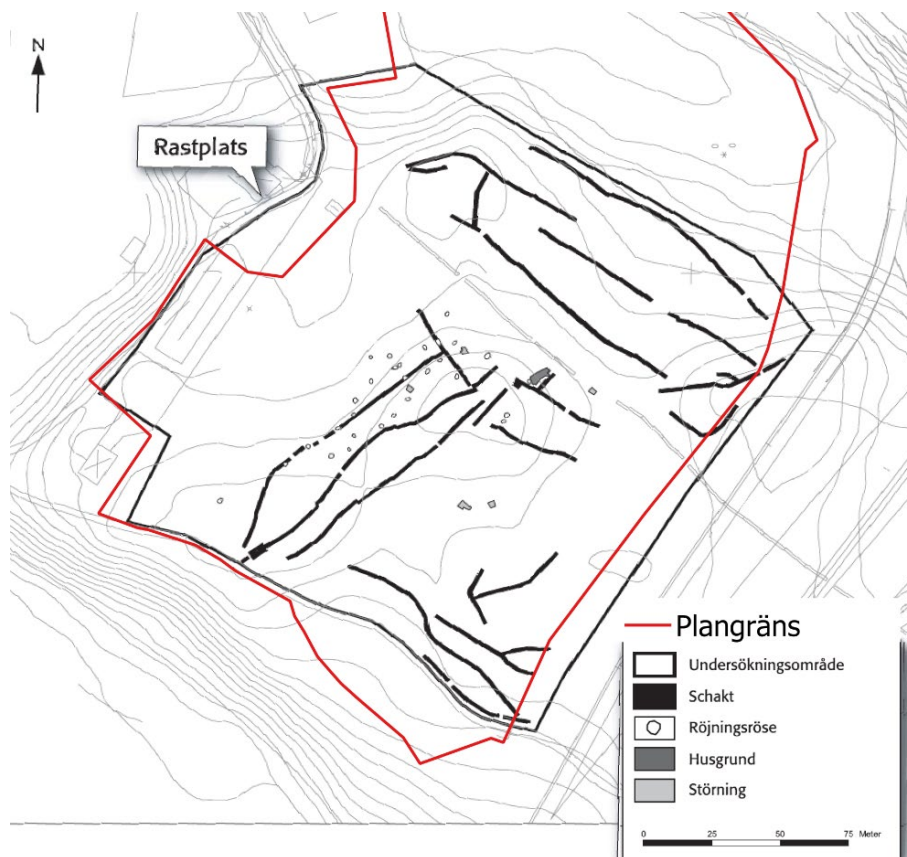
⁵ Teknisk PM – Geoteknik, Uppfyllning vid Tpl Örkellunga norr (väg E4), Vägverket konsult 2002-02-06

⁶ Översiktsplan ÖP07

⁷ Thomas Lindroth, Utredningsgrävningar för lokalvägar, industriområde, rastplats, ridbana och skjutbana längs E4:an och väg 24

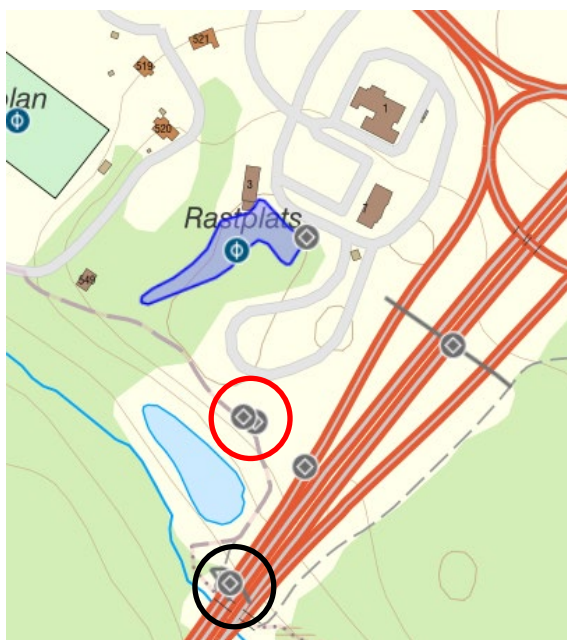
⁸ <http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html?tab=3&page=1&objektid=12000000039325>

⁹ <https://app.raa.se/open/fornsok/>



Utsnitt från arkeologisk utredning vid rastplatsen (Tobias Lindroth 2002). Utredningsområdet är markerat med svart linje. Röd linje markerar plangränsen vid samrådsskedet.

Om en fornlämning påträffas under grävning eller annat arbete, ska arbetet i enlighet med 2 kap 10 § Kulturmiljölagen omedelbart avbrytas till den del fornlämningen berörs. Den som leder arbetet ska omedelbart anmäla förhållandet till länsstyrelsen. Området där röjningsrösen påträffats föreslås utredas vidare vid eventuell lovgivning inom området.



Fornlämningar som berörs i planområdets södra del, nr 310 och 307 (röd cirkel) och nr 309 (svart cirkel). Blå polygon visar fornlämningsområde för nr 284. Källa: Riksantikvarieämbetet¹⁰

¹⁰ <https://app.raa.se/open/fornsok/>

Bebyggelseområden

Befintlig bebyggelse

I planområdets nordöstra del finns en drivmedelsstation med tillhörande anläggningar, uppställningsytor och körvägar. Söder om drivmedelsstationen finns en hamburgerrestaurang i ett plan med tillhörande utemiljöer och kör- och parkeringsytor. I den västra delen av planområdet finns en butiksbyggnad i ett plan med tillhörande parkeringsytor och lastzon.

Söder om hamburgerrestaurangen finns en gasoltankstation som används både av företag och privatpersoner. Stationen består av en container (innehållandes gasolscisternen) samt pumpstation. I takt med att verksamhetsområdet byggs ut kan en omlokalisering av gasoltanksstationen bli aktuell inom området.



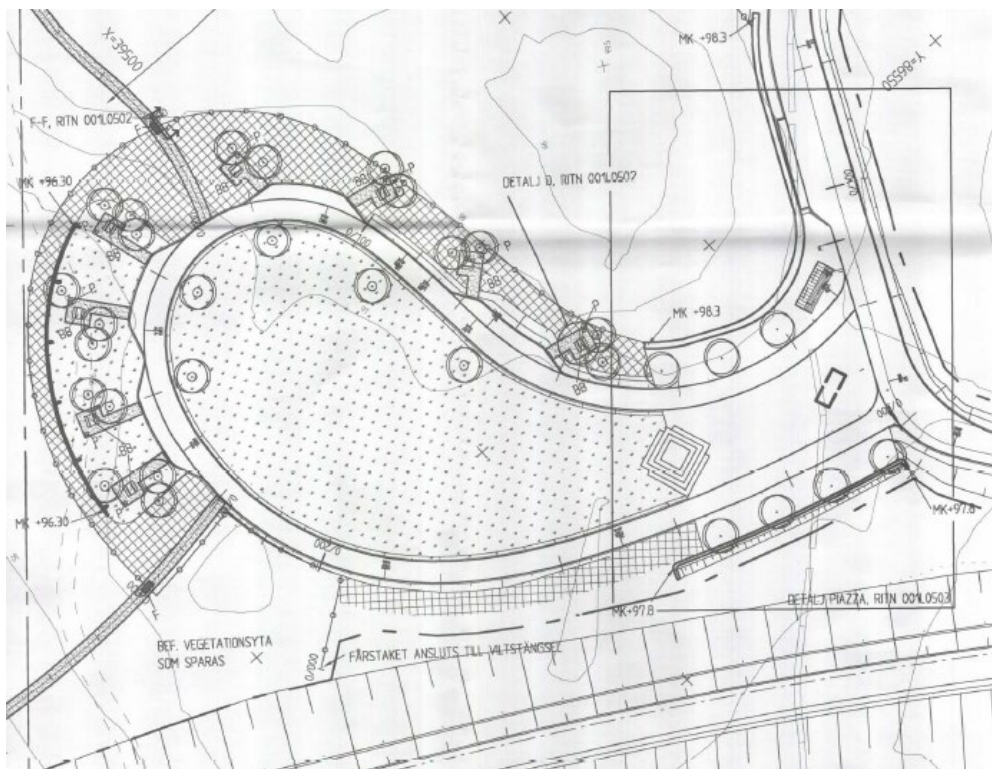
Vy mot planområdets östra del. I mitten syns bensinstationen i planområdets norra del. Till höger om bensinstationen ligger hamburgerrestaurangen.

Centralt i planområdet finns en rastplats med tillhörande kör- och uppställningsytor, servicebyggnad (med toaletter, kran för dricksvatten), vistelseytor, bord, grönytor etc. för rastplatsens besökare. Tillfart till rastplatsen sker idag via kvartersmark avsedd för bilservice i gällande detaljplan. Rätt att nyttja kvartersmarken för åtkomst av rastplatsen regleras genom vägrättsavtal mellan Trafikverket och fastighetsägaren (se vidare under avtal).



Vy mot norr och servicebyggnaden i vid rastplatsens infart. Till vänster om byggnaden ligger infarten till rastplatsen och till höger finns utfarten.

Infarten till rastplatsen är placerad strax söder om hamburgerrestaurangen, intill servicebyggnaden. Rastplatsen är utformad som en enkelriktad slinga vilket möjliggör rundkörning och minskar behovet av backrörelser inom området. Parkeringsplatser och bord är utplacerade längs slingans yttersida. Enligt arbetsplanen för rastplatsen ska vegetationen runt om anläggningen bevaras.



Utsnitt från arbetsplanen för rastplatsen i planområdets centrala del. Rastplatsen är utformad som en enkelriktad slinga vilket möjliggör rundkörning inom området. Till väster i arbetsplanen syns bord och bänkar som är placerade mot naturområdet längs Lärkesholmsån.

Planerad bebyggelse

Inga förändringar planeras för befintlig bebyggelse och verksamheter inom området. Enligt planförslaget utökas markanvändningen för att möjliggöra att ett mer varierat verksamhetsområde kan skapas intill trafikplats Örkellunga. Inom området kommer service, verksamheter och handel etableras som riktar sig både till resenärer längs väg E4/väg 24 och till boende i kommunen. Föreslagen kvartersmark regleras till drivmedelsförsäljning, handel, verksamheter, restaurang, rastplats, parkering samt transformatorstation.

Verksamhetsområdet kommer att byggas ut i etapper från norr till söder. I den första etappen planeras en mindre drivmedelsstation och en hamburgerrestaurang med tillhörande parkering, körytor etc. uppförs inom nuvarande naturmark i planområdets norra del. För att begränsa exploaterings påverkan på korsningen väg 24/Skåneporten måste tillfart till området regleras (se vidare under gator). Den pendelparkering som finns inom området idag kommer att omlokaliseras inom planområdet, alternativt fördelas på flera parkeringsplatser. Ny lokalisering och val av lösning för pendelparkeringen kommer att ske i samråd mellan fastighetsägaren och kommunen.

I den första etappen ingår också en mindre biltvätt med självservice (ej bemannad) som uppförs intill befintlig butikslokal i planområdet västra del. Infart till anläggningen kommer att ske via befintlig parkering.



Illustrationsplan för området som visar en exploatering om ca 5500 m² BYA.

I kommande etapper föreslås verksamhetsområdet förtätas och växa söderut med byggnader för framför allt handel, restauranger och verksamheter. Runt om byggnaderna anläggs parkeringsytor, tillfartsvägar, grönytor etc.

Befintlig rastplats kommer att vara kvar. För att möjliggöra en utveckling av rastplatsen mot naturområdet i söder planläggs även en del av strandskyddat område som rastplats (N₁).

Allmän platsmark inom planområdet utgörs av lokalgatan Skåneporten med tillhörande anslutningar och GC-väg.

Framtida exploatering av området

Då detaljplanen ska gälla över lång tid bör reglering av exploateringsgrad, behov av ytor för parkering, dagvattenhantering, friytor etc. även ta hänsyn till en framtida utveckling av området utöver de planer som finns idag.

Föreslagen exploateringsgrad (se vidare under kapitel ”planbestämmelser”) tillåter en total byggnation om ca 11 150 m² inom kvartersmark. Det innebär att det totalt finns ca 33 000 m² fria kvar vid en full exploatering vilket ger goda möjligheter för anordnande av bland annat parkering, tillfartsvägar, grönytor eller dagvattenhantering inom kvartersmark.



Möjlig disponering av bebyggelse vid en full exploatering av området. Total byggnadsarea i skissen uppgår till ca 11 500 m².

Utöver högsta utnyttjandegrad finns det andra bestämmelser som påverkar hur stor del av planområdet som kan bebyggas. Bland annat finns bestämmelser om hur mycket av marken som får hårdgöras (75 % respektive 20 %). Denna bestämmelse inkluderar både markytor och byggnader. Inom kvartersmark ska även ytor finnas för anordnande av parkeringsplatser.

Offentlig service

Offentlig service finns inne i Örkelljunga tätort, cirka fyra kilometer från planområdet.

Kommersiell service

Kommersiell service finns redan etablerad inom och intill planområdet. Planförslaget möjliggör utveckling av ytterligare service i området.

Tillgänglighet

Byggnader inom planområdet ska utformas på ett sådant sätt att de blir tillgängliga även för personer med nedsatt rörelseförmåga.

Byggnadskultur och gestaltning

Planförslaget innebär att befintligt verksamhetsområde förtätas och byggs ut med sådan bebyggelse och anläggningar som redan finns etablerade i området. Bebyggelsens höjd regleras med bestämmelse om högsta tillåtnanockhöjd. Nockhöjden är höjden mellan marken (medelmarknivå) och den högsta nockhöjden på byggnadens tak. Installationer på taket som exempelvis skorstenar, ventilationsanläggningar etc. får överskrida den bestämda nockhöjden. För att möjliggöra för olika typer av sällanköpshandel, lagerverksamhet etc. är nockhöjden bestämd till 12 meter i planområdets östra och centrala del, och 8 meter i norr inom område som planläggs för drivmedelsförsörjning, restaurang och parkering.

Tillkommande bebyggelse kommer att bestå av större byggnadsvolymer än angränsande bostadsfastigheter. I planområdets västra del bör den täta vegetationen bevaras i så stor utsträckning som möjligt för att bidra till att bryta ned skalskillnaden mellan områdena. Detta regleras genom bestämmelse om att ytan är avsedd för vegetation.

Skyltar, flaggstänger etc. för verksamheterna ska samordnas inom planområdet.

Friytor**Naturmiljö, lek och rekreation**

Verksamhetsområdet angränsar i söder till naturstråket längs Lärkesholmsån. Inom naturstråket finns en mindre grusväg som utgör en del av Skåneleden. Inga förändringar planeras för naturområdet. Planförslaget innebär att nuvarande markanvändning bekräftas genom att området planläggs som allmän platsmark natur. Grusvägen kommer att finnas kvar även efter planens genomförande och de som vandrar längs Skåneleden kommer liksom idag kunna nyttja den service (toalett, dricksvatten, handel etc.) som etableras inom verksamhetsområdet. För att säkerställa bevarande av grusvägens sträckning genom naturområdet införs bestämmelse om att markytan ska utformas som GC-väg. Bestämmelsen gäller från planområdets västra gräns ned till befintlig gångtunnel (under väg E4) i planområdet sydöstra hörn.

Mindre lekytor kan komma att uppföras i anslutning till restauranger och verksamheter inom planområdet.

Gator och trafik**Gatunät**

Infrastrukturen är till stor del redan utbyggd i området. Väg E4 och väg 24 angränsar till området i norr och öster, och vägarna korsar varandra vid trafikplats Örkelljunga. Planområdet ansluts till väg 24 via lokalgatan Skåneporten i områdets norra del. Skåneporten avslutas vid en fyrvägs korsning som fördelar trafiken in till verksamhetsområdet. Från korsning går Skåneporten vidare norrut i en tunnel under väg 24 och vidare mot verksamhetsområdet norr om väg 24. Invid tunneln finns även en anslutande väg till bostadsfastigheter och verksamheter väster om planområdet.

Trafikverket är väghållare för väg E4, väg 24 och del av Skåneporten. Trafikverket är även väghållare för lokalgator och rastplatsen inom fastigheten Östra Spång 6:7.

Kommunen är väghållare för den del av Skåneporten som går via tunnel under väg 24 till verksamhetsområdet norr om planområdet.

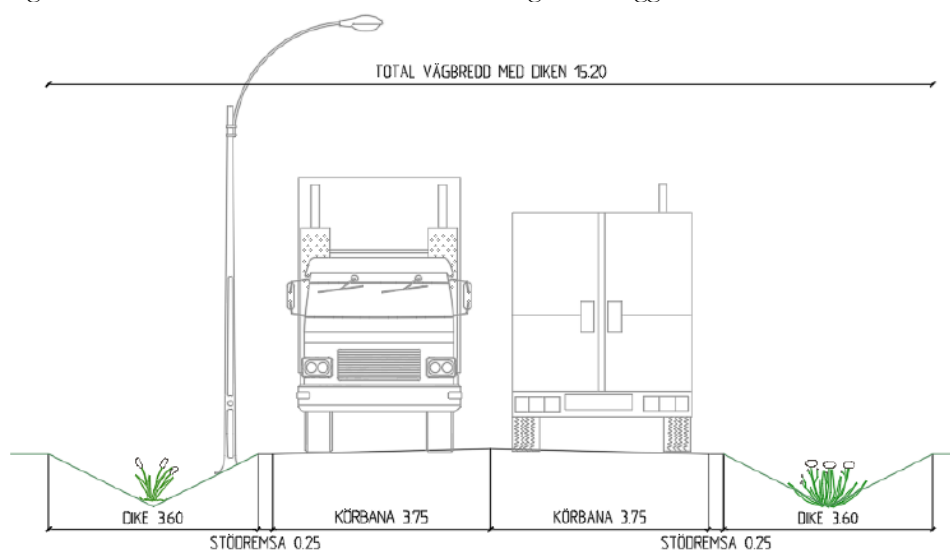
Utmed väg E4 och väg 24 gäller enligt 47§ Väglagen ett utökat bebyggelsefritt avstånd. För väg E4 gäller 50 meter och för väg 24 gäller 30 meter. Inom denna zon får exempelvis vägar och parkeringsplatser anläggas med krav på ett område av 10 meter från vägen som måste lämnas orört. Enligt planförslaget regleras det bebyggelsefria avståndet från väg E4 och väg 24 genom prickmark, vilket innebär att marken inte får förses med byggnad.

Trafikmängder på vägar inom och i anslutning till planområdet framgår av tabellen nedan. Data är hämtad från Trafikverkets vägflödeskarta (TIKK) och uppräknade till år 2019. Med hjälp av Trafikverkets uppräkningsstal har trafikflöden även beräknats för år 2040. För den del av Skåneporten som är belägen mellan fyrvägs korsningen och väg 24 (benämnd lokalgatan i tabellen) har en kompletterande trafikmätning genomförts under 2019. Mätningen bedöms ge mer tillförlitligt resultat än vägflödeskartan och har därmed legat till grund för de trafikstringsberäkningar etc. som utförts i samband med trafikutredningen.

Nr	Väg	ÅDT 2019 Befintlig bebyggelse	ÅDT 2040 Uppräkning
1	Lokalgatan	470 (Trafikverket)	630
		4000 (Trafikmätning)	5 400
2	Rastplatsen	30	40
3	Väg 24	5100	6 800
4	Skåneporten norrut	250	340

Beräknade trafikmängder år 2019 och år 2040, utsnitt från trafikutredning, Sigma Civil (2020).

Skåneporten planläggs som allmän platsmark gata. För att säkerställa god framkomlighet längs Skåneporten föreslås att körbanans bredd är minst 7,5 meter¹¹. Enligt planförslaget är minsta bredd för vägområdet ca 12 meter vilket gör att körbana, stödremsa, belyningsstolpar etc. ryms inom området. Diken längs vägbanan som även avvattnar angränsande verksamheter kommer liksom idag delvis ligga inom kvarteretsmark.



Sektion för lämplig vägbredd på Skåneporten utifrån beräknade trafikmängder. Utsnitt från trafikutredning, Sigma Civil (2020).

¹¹ Trafikutredning, Sigma Civil

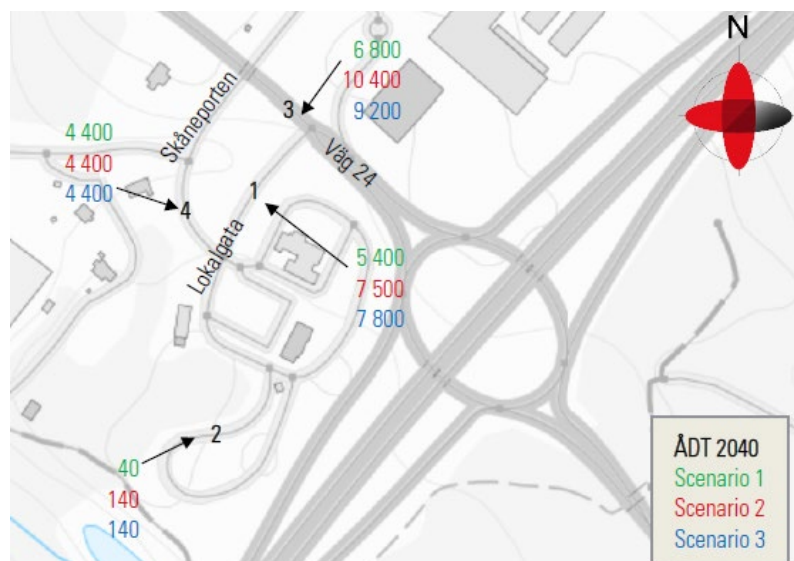
För att säkerställa att anslutningar till planerade verksamheter inte anläggs för nära korsningen väg 24/Skåneporten införs utfartsförbud längs kvartersmarken i planområdets norra del. Bestämmelsen medför att anslutningar inte kan anläggas närmare än 60 meter från korsningen. Till den planerade drivmedelsstationen och restaurangen i planområdets nordvästra del kommer infart tillåtas från Skåneporten medan utfart ska ske mot lokalgatan i väster. I detaljplanen regleras endast var anslutningar ej får anordnas. Trafikens riktning vid planerade anslutningar ska regleras genom lokala trafikföreskrifter.

Inom verksamhetsområdet föreslås inga omfattande förändringar för befintliga tillfartsvägar till verksamheter och rastplatsen. Befintliga anslutningar till fyrvägs-korsningen kommer att vara kvar och korsningen kommer även i framtiden att utgöra den primära entrén till verksamhetsområdet och rastplatsen. I takt med att verksamhetsområdet växer söderut kommer nya tillfartsvägar anläggas som ansluter till de nya byggnaderna. Enligt trafikutredningen bör körvägar inom kvartersmarken få en körbana med minst 7,5 meters bredd för att säkerställa god framkomlighet finns för exempelvis för sopbil och leveranser till verksamheterna.

Planförslaget innebär att markanvändningen inom planområdet utökas vilket påverkar den trafik området alstrar i jämförelse med om området byggs ut enligt gällande detaljplan. För att utreda planförslagets totala belastning på vägnätet år 2040 har beräkningar har utförts med hjälp av trafikverkets trafikstringsverktyg och en manuell komplettering av ÅDT för drivmedelsförsäljning och rastplats. Totalt medför planförslaget en ÅDT på 3100 fordon/dygn vilket innebär en ökning med ca 9% i jämförelse med en utbyggnad enligt gällande detaljplan.

För att undersöka hur den totala trafikmängden år 2040 fördelas på vägarna i området har tre scenarier tagits fram. I samtliga scenarier ingår en uppräknings av trafiken på befintliga vägar samt den trafik som en utbyggnad av industriområdet norr om väg 24 genererar på Skåneporten norrut:

- Scenario 1: ingen ny utbyggnad inom området och befintliga verksamheter kvarstår.
- Scenario 2: planområdet byggs ut enligt gällande detaljplan med en sannolik exploateringsgrad.
- Scenario 3: planområdet byggs ut enligt planförslaget.



Beräknade trafikmängder år 2040 för scenarier 1-3, utsnitt från trafikutredning, Sigma Civil (2020).

Beräknade trafikmängder för scenario 1-3 har använts för att identifiera åtgärdsbehov ur framkomlighets- och trafiksäkerhetssynpunkt för Skåneporten och anslutningsvägar till rastplatsen:

Hastighet

Hastighetsbegränsningen är idag 70 km/h längs Skåneporten. För att skapa jämnare trafikflöden och öka trafiksäkerheten längs gatan då trafikmängderna ökar föreslås att hastigheten sänks till 40 km/h¹². Hastighetsbegränsningar regleras inte av detaljplanen men planförslaget utgör inget hinder för att sänka hastigheten inom området.

Kapacitet fyrvägs korsning

Fyrvägs korsningen inom planområdet bedöms ha god kapacitet för att klara av den förväntade trafikökningen och inga åtgärder bedöms som nödvändiga till följd av planförslaget.

Kapacitet korsning väg 24/Skåneporten

Kapacitetsberäkningar (Capcal) för korsningen väg 24/Skåneporten visar att korsningen är högt belastad idag. För att klara beräknade trafikmängder för en full exploatering år 2040 kommer korsningen behöva byggas ut i framtiden. Detta gäller oavsett om exploatering sker enligt planförslaget eller enligt gällande detaljplan. Enligt trafikutredningen är en cirkulationsplats med ett körfält och enfiliga tillfarter det alternativ som möter kapacitetskraven bäst. Planförslaget innebär att ett bebyggelsefritt avstånd om 30 meter säkerställs mot väg 24. Inom detta område kan delar av en framtida cirkulationsplats anläggas.

Gång- och cykeltrafik

Allmän gång- och cykelväg finns längs lokalgatan i planområdets västra del. Via denna väg är det möjligt att cykla från verksamhetsområdet och vidare västerut in mot Örkellunga centrum (4 km) utan att behöva nyttja den mer trafikerade väg 24. Detta underlättar för exempelvis arbetspendling via cykel till området. Planförslaget innebär inga förändringar för befintlig GC-väg som planläggs som allmän platsmark gata.

Gång- och cykeltrafik säkerställs även på grusvägen i planområdets södra del genom bestämmelse om att marken ska utformas som GC-väg.

Kollektivtrafik

Det finns ingen kollektivtrafik i anslutning till området idag. Möjlighet att anlägga en busshållplats intill väg 24 bör utredas vid utveckling av verksamhetsområdet.

Parkering, varumottagning

Parkering för verksamheternas behov ska lösas inom kvartersmark i enlighet med kommunens parkeringsnorm antagen av Samhällsbyggnadsnämnden 2018-06-11.¹³ Enligt parkeringsnormen ska cykelparkering anordnas nära entréer. Alla som väljer cykel som färdmedel till arbetsplatsen ska ha tillgång till en parkering som säkerställer utrymme, säkerhet och komfort. Vid handel i bilorienterat område bör man planera för cykelparkering för att öka andelen cykelresor till dessa målpunkter.

¹² Trafikutredning, Sigma Civil

¹³ <http://www.orkellunga.se/16/trafik-och-infrastruktur/trafikfragor.html>

Inom den nordvästra delen av planområdet finns idag en pendlarparkering som föreslås flyttas i samband med exploateringen. Ny placering av en eller flera pendlarparkeringar kommer att utredas vidare i samråd med kommunen. För att säkerställa att pendlarparkering kan anordnas finns bestämmelse om parkering (P) inom merparten av kvartersmarken.

Störningar

Markförorening

Inga kända markföroreningar finns inom planområdet idag. En äldre oljetank kan dock finnas kvar i källarplanet till en äldre byggnad (numera riven) i planområdets sydvästra del. Vid byggnation i denna del av planområdet ska undersökning av borttagande av eventuell oljetank och tillhörande sanering ske enligt gällande riktlinjer i samråd med tillsynsmyndighet.

Om föroreningar påträffas under markarbeten ska en anmälan om avhjälpandeåtgärd lämnas in till Söderåsens miljöförbund i enlighet med 10 kap 11 § MB FSF 1998:808. Anmälan ska säkerställa att sanering sker så att marken kan nyttjas för planerat ändamål samt att schaktmassor hanteras i enlighet med lagstiftningens krav.

Drivmedelsförsäljning

Drivmedelsförsäljning innebär vissa risker med hantering av brandfarliga varor. Riskkällor finns i huvudsak vid lossningsplats, cisterner, avluftningsrör, pumpar och avskiljare. Riskerna avser utspill och antändning/brand. De rekommenderade skyddsavstånden i Räddningsverkets handbok *Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer*¹⁴ ska uppnås vid bygglovsprövning inom området. Enligt handboken krävs ett minimiavstånd på 25 meter från lossningsplats för tankbilar till bostäder. Rekommenderat avstånd är 9 m mellan lossningsplats och byggnader där människor vanlig inte vistas (förråd, garage etc.) Avståndet mellan befintlig bostadsbebyggelse och bygg rätt för drivmedelsförsäljning uppgår till ca 35 meter vilket regleras av prickmark längs planområdets västra gräns.

Farligt gods

Väg 24 och väg E4 är primära transportleder för farligt gods. Länsstyrelsen i Skåne län fastställde 2007 en vägledning avseende värdering av risker längs transportleder för farligt gods (RIKTSAM). Riktlinjerna skiljer sig åt beroende på avstånd från transportled samt typ av markanvändning. Enligt riktlinjerna ska industri, bilservice, sällanköpshandel, lager, samt tekniska anläggningar förläggas minst 30 meter från väggkant. Övrig handel, lager med betydande handel samt centrumverksamheter ska förläggas minst 70 meter från väggkant. Utöver rekommenderade skyddsavstånd reglerar bestämmelse om utökad bebyggelsefritt avstånd (enligt 47§ Väglagen) placering av byggrätter i området. För väg E4 gäller 50 meter och för väg 24 gäller 30 meter (se vidare under *Gatunät*).

En riskutredning avseende akut olycksrisk kopplat till transport av farligt gods på E4 och väg 24 har genomförts för planförslaget (Tyrens 2020-09-11). Riskutredningen har genomförts då plankartan medger centrum/restaurang och handel på kortare avstånd än vad som rekommenderas i RIKTSAM. Inom riskutredningen har riskmättet individrisk beräknats för både E4 och väg 24. Individrisken har beräknats för prognosåret 2040, med uppräknig av både total trafik och antalet transporter med farligt gods.

Beräknad individrisk har jämförts med kriterier i RIKTSAM för planerad markanvändning i plankartan. I detta fall har centrum/restaurang och handel använts som utgångspunkt i

¹⁴ MSB 2015, *Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer*

jämförelsen då det är denna markanvändning som avviker från riktlinjerna i RIKTSAM. Beräkningarna och efterföljande värdering av individrisken visar att risken är acceptabel på 25-30 meters avstånd från väg 24 och på 70 meters avstånd från E4. Avståndet till E4 mäts från huvudvägen då merparten av trafiken förväntas där. Avstånd till acceptabel risknivå från påfarten till E4 bedöms vara samma som acceptabelt avstånd till väg 24.

Avstånden till acceptabla risknivåer uppfylls nästan uteslutande från både väg 24 och E4. I planområdets sydöstra del medges ett mindre område med centrum/restaurang och handel på cirka 60 meters avstånd från vägen. Detta bedöms dock acceptabelt då denna del av planområdet avskiljs från E4 med höjdskillnad i form av en vall. Vallens riskreducerande effekt har i beräkningarna endast beaktats avseende avåkande fordon samt brandfarliga vätskor. Vallens bedöms skydda mot flertalet konsekvenser vid en olycka med farligt gods vilket medför att skyddsavstånden bedöms acceptabla för hela planområdet.



Befintlig vall och dike för påfartsrampen till väg E4 intill den södra delen av planområdet.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Planområdet ingår i verksamhetsområde för vatten och avlopp. Föreslagna verksamheter kommer att anslutas till det kommunala VA-nätet.

Dagvatten

Planområdet ingår i verksamhetsområde för dagvatten. Dagvatten från hårdgjorda ytor avvattnas idag via ledningar och diken mot fördröjningsmagasinet i söder. Då infiltrationsmöjligheterna är goda inom området infiltreras merparten av vattnet i befintliga diken. Dagvatten från drivmedelsstationen omhändertas separat och är avskilt från övrigt dagvatten.

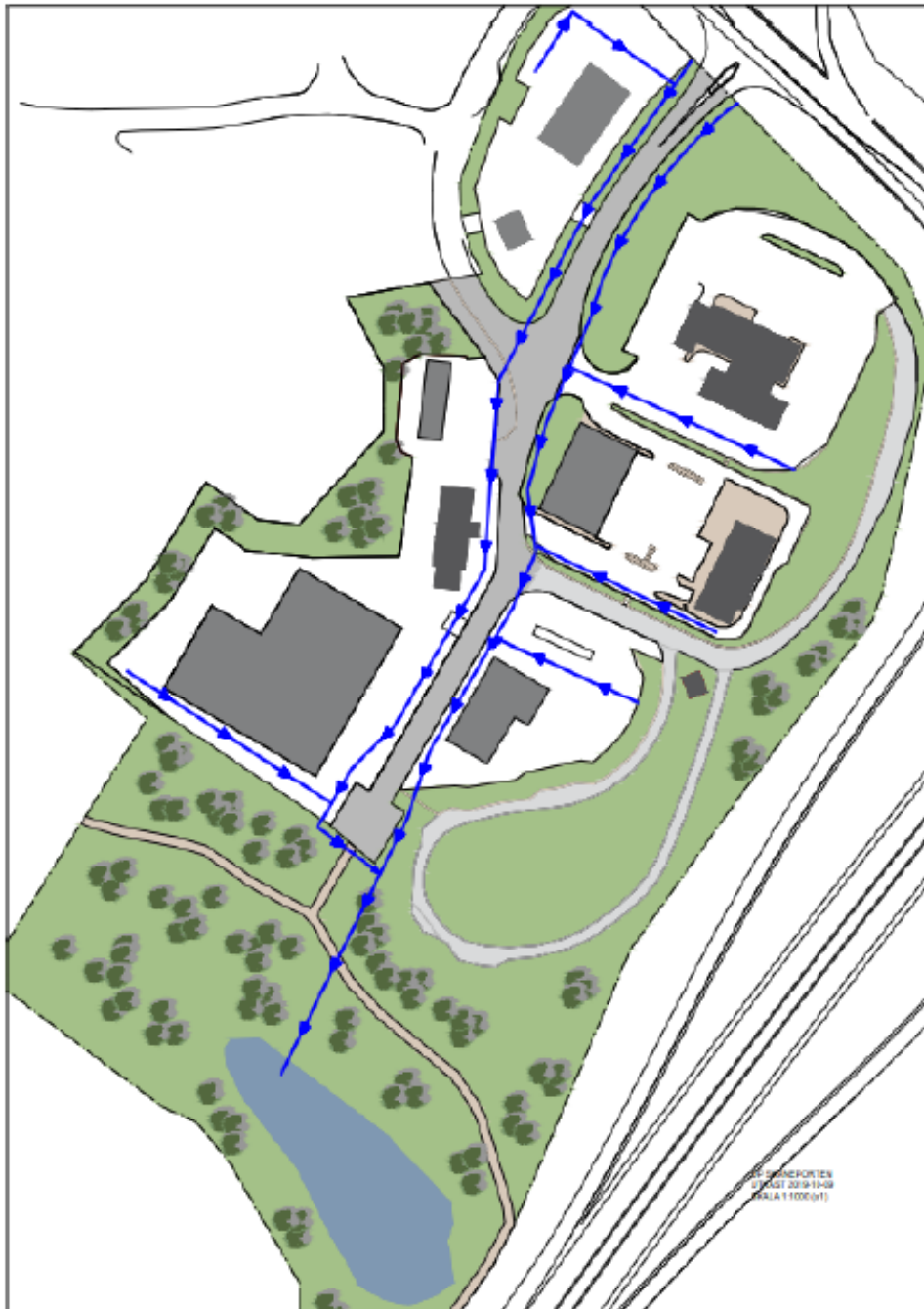
För att utreda förutsättningarna för dagvattenhantering inom området har en dagvattenutredning tagits fram för planförslaget¹⁵. Genom exploatering och nybyggnation inom området ökar andelen hårdgjord yta vilket leder till en ökad avrinning från planområdet. Beräkningar har genomförts för att undersöka hur mycket avrinningen bedöms öka till följd av planens genomförande. I beräkningarna har man utgått från att ca 55 % (ca 26 750 m²) av föreslagna kvartersmark är hårdgjord vilket motsvarar ca 40 % av planområdets totala areal. Vid en sådan exploatering bedöms avrinningen öka från ca 480 l/s idag till ca 740 l/s efter exploateringen. Detta motsvarar en ökning med ca 65 % i jämförelse med nuläget.

Öppen hantering i dike eller svackdike möjliggör fördröjning, infiltration och rening av dagvatten. Denna princip bör i möjligaste mån bibehållas vid exploatering. Enligt planförslaget föreslås dagvatten i första hand infiltreras via öppna diken i anslutning till hårdgjorda ytor och lokalgatan inom området, i andra hand avledas mot fördröjningsmagasinet i söder.

Om det finns risk att olja eller oljeförorenat vatten från verksamheter kan komma ut i avloppet eller dagvattennätet ska oljeavskiljare installeras. Detta gäller t.ex. bensinstationer, biltvättar, verkstäder, parkeringsytor eller liknande verksamheter inom planområdet. En oljeavskiljare bör alltid vara försedd med larm kopplad till varningslampa och ljudsignal och utrustad med avstängningsfunktion. Det ska gå att ta prov på utgående vatten. Placeringen bör ske innan dagvatten släpps till allmänna diken.

Befintliga diken utmed väg 24 och väg E4 kommer att behållas i dess nuvarande sträckning/utformning och bedöms ej påverkas i större utsträckning av detaljplanens genomförande. Dagvatten från kvartersmark inom planområdet får inte ledas till befintliga diken för väg 24 och väg E4.

¹⁵ Dagvattenutredning, Sigma Civil



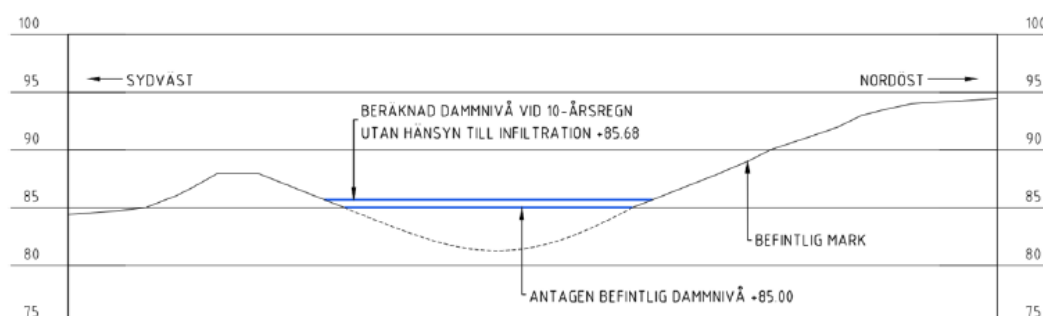
Förslag för dagvattenhantering inom området baserad på tidigare utformningsskiss. Principlösning för dagvattenhanteringen är den samma oavsett hur byggnader placeras inom verksamhetsområdet: hårdgjorda ytor avvattnas mot öppna diken för infiltration, rening och fördröjning av dagvatten. Det vatten som inte infiltreras avleds mot befintlig fördröjningsdamm i planområdets södra del.

Dagvatten som inte infiltreras i öppna diken föreslås avledas mot befintlig fördröjningsdamm i den södra delen av planområdet. För att säkerställa att dammen har tillräcklig kapacitet att omhänderta dagvatten från planområdet har en modellering av dammen har gjorts. Modelleringen syftar till att visa den teoretiska höjningen av vattenspegeln i dammen vid ett dimensionerat regntillfälle (10- årsregn, 10 minuters varaktighet). I beräkningen har fördröjning och infiltration på kvartersmark, inklusive planerade diken, inte tillgodoräknats.

Beskrivna förutsättningar genererar en höjning av vattengången i dammen med ca 68 cm. Detta är dock bara ett teoretiskt resultat och beskriver det värsta möjliga scenariot. Den förväntade infiltrationen i lokala grus- och gräsdiken inom området lär minska vattenvolymen som når dammen avsevärt. Även vid höjning av vattenytan med 68 cm finns en marginal på över 2 m till dammkrönet i sydväst.



Födröjningsdamm i den södra delen av planområdet



Modellering av födröjningsdammen

För att säkerställa att åtgärder vidtas för att klara miljö kvalitetsnormer för dagvatten har planområdet utökats mot söder så att även befintlig födröjningsdamm omfattas. Området där dammen är placerad planläggs som allmän platsmark Natur med enskilt huvudmannaskap. I denna del av planområdet införs bestämmelse att födröjningsdamm för dagvatten ska finnas.

Inom planområdet införs en generell bestämmelse om att öppna diken ska finnas för avledning, rening och födröjning av dagvatten. För att främja infiltration av dagvatten inom kvartersmark och därmed minska belastningen på födröjningsdammen införs en reglering av hur mycket av markytan inom områdets olika delar som får hårdgöras (20% respektive 75 %). Bestämmelserna medför att ca 30 000 m² av kvartersmarken inom planområdet får hårdgöras vilket är mer än den exploatering som beräknades i dagvattenutredningen. Den utökande hårdgjorda ytan bedöms dock kunna kompenseras med fler diken inom kvartersmark för att begränsa avrinningen från området.

Brandvattenförsörjning

Lägsta flöde från brandposter ska vara 20 l/s.

EI

E.ON är eldistributör i området. Inom planområdet har E.ON ett lokalt elnät som består av markförlagda kablar, kabelskåp, samt två transformatorstationer.

Befintliga transformatorstationer i planområdets norra och västra del planläggs som transformatorstation (E₁). Minsta avstånd mellan transformatorstation i byggnad och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag är 5 meter. Den västra stationen ingår i ett större område som planläggs med bestämmelsen E₁. Detta innebär att fler stationer kan anläggas inom området i takt med att verksamhetsområdet byggs ut. Områden för nya transformatorstationer ska vara minst 6x6 meter, vara fritt från hinder som kan försvåra normalt underhåll samt vara möjliga att ta sig till med tungt fordon.

För att säkerställa bevarande av allmänna ledningar i planområdets norra del finns ett markreservat för underjordiska ledningar (u-område). För transformatorstationen i väster och framtida stationer inom området ska kablarnas lägen säkerställas genom ledningsrätter.

Kablarnas exakta lägen måste säkerställas innan markarbete påbörjas. För elledning i mark för byggnad eller annan anläggning inte utan ledningsägarens medgivande och lämnade instruktioner uppföras på närmare avstånd än 3 meter från markkabeln. Inte heller får utan ledningsägarens medgivande upplag anordnas eller marknivån ändras ovanför markkabeln, så att reparation och underhåll försvåras.

Tele och bredband

Bebyggelse inom planområdet kan kopplas till befintligt ledningsnät.

Värme

Fjärrvärmeledning finns i planområdets norra del. Möjlighet att ansluta föreslagen bebyggelse till fjärrvärmenätet bör utredas i samband med exploatering av området.

Avfall

Avfall ska hanteras i enlighet med Närabs renhållningsordning.

Planbestämmelser

Nedan listas och kommenteras de planbestämmelser som föreslås inom planområdet.

Användning av mark

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap

GATA	Gata
Förklaring:	Gata är en generell användningsbestämmelse som bör tillämpas främst för gata avsedd för trafik inom en tätort eller trafik som har sitt mål vid gatan.
Motivering:	Skåneporten i den norra delen av planområdet nyttjas av flera verksamhets- och bostadsfastigheter i området och bör därför planläggas som allmän platsmark.

NATUR	Naturområde
Förklaring:	Natur är en generell användningsbestämmelse som bör tillämpas för friväxande grönområden som inte sköts mer än enligt skötselplan eller genom viss städning. Även mindre park-, vatten- och friluftsanläggningar och andra komplement för naturområdets användning ingår.
Motivering:	Naturområdet längs med Lärkesholmsån planläggs som allmän platsmark Natur vilket innebär att nuvarande markanvändning bekräftas.

Allmänna platser med enskilt huvudmannaskap

NATUR,	Naturområde
Förklaring:	Enligt ovan
Motivering:	Den del av naturområdet längs med Lärkesholmsån som huvudsakligen utgörs av befintligt fördröjningsmagasin planläggs som allmän platsmark med enskilt huvudmannaskap.

Kvartersmark

C_i	Restaurang
Förklaring:	Restaurang är en precisering av användningsslaget Centrum. Endast den preciserade formen av användning är tillåten.
Motivering:	Befintlig restaurang och etablering av nya restaurangverksamheter säkerställas genom markanvändningen Restaurang.

E_i	Transformatorstation
Förklaring:	Transformatorstation är en precisering av användningsslaget Tekniska anläggningar. Endast den preciserade formen av användning är tillåten.
Motivering:	Befintliga transformatorstationer planläggs som transformatorstation. Minsta avstånd mellan transformatorstation i byggnad och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag är 5

meter. I den södra delen av verksamhetsområdet kan flera transformatorstationer uppföras.

G**Drivmedelsförsäljning****Förklaring:**

Drivmedelsförsäljning är en generell användningsbestämmelse som bör tillämpas för områden för försäljning av drivmedel. Handel och service till resenärer i mindre omfattning som fungerar som ett komplement till drivmedelsförsäljningen ingår i användningen. Det kan handla om kiosk, toalett och mindre restaurang.

Motivering:

Område för befintlig och planerade drivmedelstationer samt gasoltankstation planläggs som område för drivmedelsförsäljning.

H**Handel****Förklaring:**

Detaljhandel är en generell användningsbestämmelse som bör tillämpas för områden för handel med varor och tjänster.

Motivering:

Den södra delen av planområdet bedöms som lämplig för etablering av verksamheter inom detaljhandel.

Z**Verksamheter****Förklaring:**

Verksamheter är en generell användningsbestämmelse som bör tillämpas för områden för service, lager, tillverkning med tillhörande försäljning, handel med skrymmande varor och andra verksamheter av likartad karaktär med begränsad omgivningspåverkan.

Motivering:

Planområdet bedöms som lämpligt för etablering för verksamheter inom av exempelvis lager, fordonservice, verkstäder, sällanköpshandel etc.

N_i**Rastplats****Förklaring:**

Friluftsliv och camping är en generell användningsbestämmelse som bör tillämpas för områden för campingplatser med tillhörande verksamheter. Inom planområdet har användningen preciserats till rastplats.

Motivering:

Planområdets mellersta och södra del planläggs som rastplats vilket innebär att den befintliga anläggningen bekräftas genom planförslaget. Planläggningen innebär också att rastplatsen kan utvecklas söderut mot naturområdet längs Lärkesholmsån.

P**Parkering****Förklaring:**

Parkering är en generell användningsbestämmelse som bör tillämpas för områden för alla slag av självständiga parkeringsanläggningar.

Motivering:

För att säkerställa möjlighet att anlägga en eller flera pendelparkeringar inom merparten av kvartersmark planläggs marken för parkering.

*Egenskapsbestämmelser***gc-väg₁****Gång- och cykelväg****Förklaring:**

Bestämmelser om utformning av allmän plats reglerar preciserat ändamål och utformning som ska eller kan finnas på den allmänna platsen.

Motivering:

Inom naturområdet i söder säkerställs att område för befintlig grusväg (Skåneleden) ska utformas som gång- och cykelväg.

födröjning₁**Födröjningsmagasin för dagvatten ska finnas****Förklaring:**

Bestämmelser om utformning av allmän plats reglerar preciserat ändamål och utformning som ska eller kan finnas på den allmänna platsen.

Motivering:

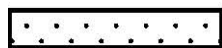
Befintlig födröjningsdamm i planområdets södra del ska omhänderta dagvatten från planområdet samt från väg E4. Bestämmelsen reglerar att födröjningsdamm finns inom området.

e₁**Största byggnadsarea är 40 % av fastighetsarean inom egenskapsområde****Förklaring:**

Bestämmelser om utnyttjandegrad reglerar exploateringsens största och minsta omfattning.

Motivering:

Eftersom de fastigheter som berörs av planförslaget sträcker sig utanför planområdet är det lämpligt att reglera exploateringen i förhållande till respektive egenskapsområde. Utnyttjandegraden baseras delvis på exploatörens förslag om områdets utvecklingsbehov på kort och medellång sikt, samt tas det utrymme för ytterligare utbyggnadsbehov på lång sikt. Den maximala utnyttjandegraden redovisas i kapitlet "Framtida exploatering av området".

**Marken får inte förses med byggnad****Förklaring:**

Prickmark är en generell bestämmelse som anger att marken inte får förses med byggnad.

Motivering:

Mot väg 24 och väg E4 finns krav på bebyggelsefritt avstånd om 30 meter respektive 50 meter. Inom planområdet har denna yta försetts med bestämmelse om prickmark. Byggnad får heller inte uppföras inom en zon på 5 meter från allmänna gator samt inom 10 meter mot bostadsfastigheter i väster.

**Högsta nockhöjd i meter****Förklaring:**

Bestämmelser om höjd på byggnader bör kombineras med bestämmelser som reglerar markens höjdförhållanden och höjdlägen. Är markens höjdförhållanden regelbundna kan högsta nockhöjd anges i meter. Högsta nockhöjd är bestämd till 12 respektive 8 meter.

Motivering: Högsta nockhöjd baseras på bedömning av lämplig nockhöjd för den typ av verksamhet som planeras inom planområdet.
Installationer på bebyggelsens tak omfattas inte av bestämmelsen.



Utfartsförbud

Förklaring: Bestämmelsen innebär ett förbud om att anlägga utfart mot allmän platsmark. Med utfart menas både ut- och infart.

Motivering: För att säkerställa att utfarter från kvartersmark inte anläggs närmare än 60 meter från korsningen vid väg 24/Skåneporten införs utfartsförbud i planområdets norra del. Utfartsförbud finns också utmed kvartersmark i planområdets västra del för att främja att utfarter samordnas till fyrvägs-korsningen..

n₁ Marken får inte användas för parkering

Förklaring: Bestämmelser om markens anordnande och vegetation reglerar markförhållanden, vegetation och parkering.

Motivering: För att reglera att parkeringsplatser ej anordnas mot bostadsfastigheter i väster införs bestämmelse om parkeringsförbud inom prickmark i planområdets västra del.

n₂ Marken är avsedd för vegetation

Förklaring: Bestämmelser om markens anordnande och vegetation reglerar markförhållanden, vegetation och parkering.

Motivering: Bestämmelsen införs i planområdets västra del för att avskärma verksamhetsområdet från angränsande bostadsfastigheter.

b₁/b₂ Högst 20% respektive 75 % av markytan får hårdgöras.

Förklaring: Bestämmelser om utnyttjandegrad reglerar exploateringens största och minsta omfattning.

Motivering: För att främja infiltration av dagvatten inom kvartersmark och minska belastningen på fördröjningsdammen införs reglering av hur mycket av marken som får hårdgöras.

Generell bestämmelse Öppna diken ska finnas för avledning, rening och fördröjning av dagvatten.

För att säkerställa att åtgärder genomförs för god dagvattenhantering inom planområdet finns bestämmelse om att öppna diken ska finnas för avledning, rening och fördröjning av dagvatten.

*Administrativa bestämmelser***Genomförandetiden är 10 år.**

Förklaring: I detaljplanen ska kommunen ange en genomförandetid. Tiden ska bestämmas så att det finns rimliga möjligheter att genomföra planen, men tiden får inte vara kortare än fem år och inte längre än femton år.

Motivering: Byggnation av den första etappen beräknas påbörjas under 2020, och området kommer sedan stegvis att byggas ut. Utifrån de intresseförfrågningar som finns för utvecklingen av området bedöms en genomförandetid om 10 år som en rimlig tid för att genomföra planen.

a₁ Huvudmannaskapet är enskilt för den allmänna platsen

Förklaring: Kommunen kan bestämma att olika huvudmannaskap ska gälla för olika delar av detaljplanen. Endast enskilt huvudmannaskap anges som planbestämmelse och betecknas på plankartan med a följt av indexsiffra.

Motivering: Fördröjningsmagasinet i planområdets södra del får enskilt huvudmannaskap då området huvudsakligen utgörs av en fördröjningsdamm som tar emot dagvatten från väg E4 och planerat verksamhetsområde.

u₁ Markreservat för allmänna underjordiska ledningar

Förklaring: Administrativa bestämmelser om markreservat för allmännyttiga ändamål innebär att ett område eller utrymme reserveras för att ge utrymme för ett visst allmännyttigt ändamål.

Motivering: Allmänna underjordiska ledningar finns inom kvartersmark inom den norra delen av planområdet. För att säkerställa tillgängligheten till dessa införs bestämmelse om markreservat för allmänna underjordiska ledningar.

PLANENS GENOMFÖRANDE

Organisatoriska frågor

Planförfarande

Detaljplanen handläggs med standardförfarande.

Tidplan

Den preliminära tidsplanen anger tider utifrån förutsättningen att kommunens beslut om antagande av detaljplanen inte överklagas. Vid ett överklagande kan tidpunkten då detaljplanen vinner laga kraft förskjutas upp till två år framåt i tiden, vilket medför motsvarande förskjutning av genomförandet.

Detaljplanearbetet

Planuppdrag:	10 december 2018
Plansamråd:	2:a kvartalet 2019
Granskning:	2:e kvartalet 2020
Antagande samhällsbyggnadsnämnden:	3: kvartalet 2020
Detaljplan laga kraft:	4: kvartalet 2020

Genomförande, allmänplats

Marklösen, fastighetsregleringar:	2020-
Utbyggnad av gata, VA med mera:	2020-

Genomförande, kvartersmark

Fastighetsbildning:	2020-
Byggnation:	2020-

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från den dag detaljplanen vinner laga kraft.

Under genomförandetiden har fastighetsägare en garanterad byggrätt enligt detaljplanen. Kommunen kan efter genomförandetidens utgång ändra eller upphäva detaljplanen utan att fastighetsägare får någon ersättning för byggrätt som inte utnyttjats.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän platsmark gata i planområdets norra del samt för del av naturområdet längs Lärkesholmsån, inklusive den grusväg som är en del av Skåneleden.

Enskilt huvudmannaskap föreslås för del av naturmarken i planområdets södra del. Särskilda skäl för detta är att stora delar av området utgörs av en fördröjningsdamm som huvudsakligen tar emot dagvatten från väg E4 och planerat verksamhetsområde.

Ansvarsfördelning

Kommunen ansvarar för utbyggnad av de delar som utgör allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap.

Fastighetsägaren ansvarar för byggande, drift och underhåll inom kvartersmark samt för fastighetsbildning.

Fastighetsägaren ansvarar tillsammans med Trafikverket för drift och underhåll av befintlig fördröjningsdamm i planområdets södra del.

Avtal

Planavtal är tecknat mellan kommunen och Skåneporten Fastigheter i Örkellunga AB avseende planläggning av området.

Vägrättsavtal finns mellan den tidigare fastighetsägaren för Östra spång 6:7 (KB Torpet) och Trafikverket (tidigare Vägverket). Enligt avtalet upplåter fastighetsägaren till Vägverket mark med vägrätt, avseende utbyggnad av rastplats enligt arbetsplan benämnd "Förfrågningsunderlag/bygghandling 2005-06-07". Avtalet reglerar också att Trafikverket äger rätt att för åtkomst av rastplatsen ta väg över kvartersmarken avsedd för bilservice i gällande detaljplan. Vid eventuell försäljning av fastigheten eller del av denna är fastighetsägaren skyldig att göra förbehåll om detta avtals bestånd och förbinda ny ägare att göra liknande förbehåll.

Avtal finns mellan den tidigare fastighetsägaren för Östra spång 6:7 (KB Torpet) och Trafikverket (tidigare Vägverket) avseende genomförande av detaljplan för Örkellunga Nord, Rastplats- och bilserviceanläggning, fastigheten Östra spång 6:7 i Örkellunga kommun. Avtalet reglerar bland annat att Trafikverket äger rätt att ansluta vatten och avloppsledningar från servicebyggnaden till de ledningar som anläggs inom området samt att Trafikverket, för åtkomst av rastplatsen, har rätt att nyttja tillfartsvägar till anläggningar inom kvartersmark för bilservice.

Överenskommelse om drift- och underhåll av anslutningsväg till väg 24, och tillfartsvägarna på kvartersmarken, regleras i särskilt avtal mellan Trafikverket och arrendatorerna för bilservice.

Fastighetsrättsliga frågor

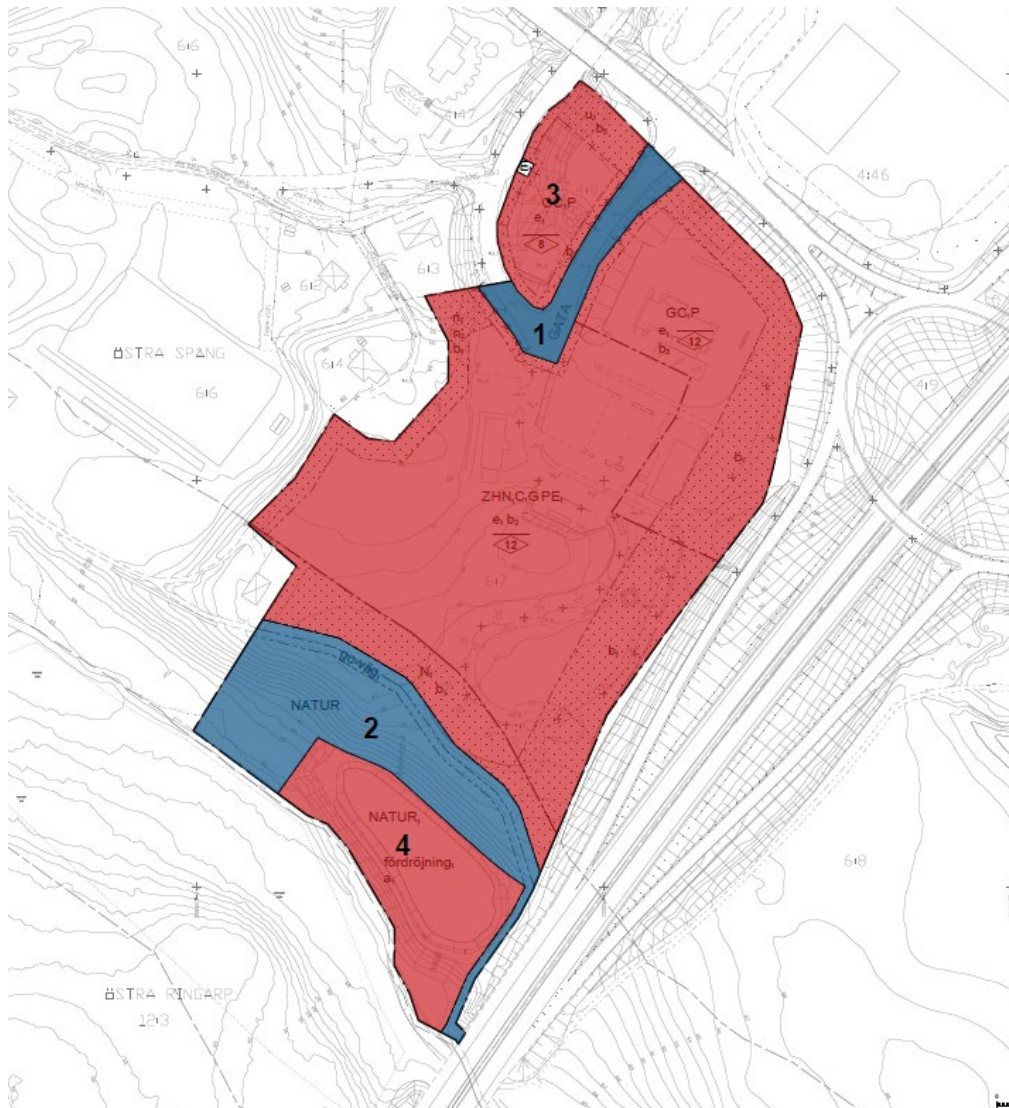
Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggningar med mera

Del av den kommunala fastigheten Östra Spång 4:9 kommer genom lantmäteriförrättning överföras till fastigheten Östra Spång 6:7 och utgöra kvartersmark för drivmedelsförsäljning, restaurang och parkering. Markytan som föreslås överföras till Östra Spång 6:7 uppgår till ca 4300 m².

I söder planläggs del av fastigheten Östra Spång 6:7 (ca 8600 m²) som allmän platsmark Natur med kommunalt huvudmannaskap. Området föreslås genom lantmäteriförrättning överföras till kommunal fastighet. Enligt PBL (2010:900) 6 kap 13§ har kommunen möjlighet att lösa in mark som planläggs som allmän platsmark utan att avtal föreligger med fastighetsägaren. Kommunen är också skyldig att förvärva den allmänna platsmarken om fastighetsägaren begär det, PBL (2010:900) 14 kap 14§. Ersättning för marken bestäms enligt reglerna i expropriationslagen om ingen annan överenskommelse träffas.

Kommunen har inte rätt att lösa in mark som planläggs som allmän platsmark med enskilt huvudmannaskap. Den del av naturområdet längs Lärkesholmsån som planläggs med enskilt huvudmannaskap kommer även i framtiden att ingå i fastigheten Östra Spång 6:7.

Planförslaget medför att mark som planläggs för transformatorstation (E₁) kan styckas av från Östra Spång 4:9 respektive 6:7. Inom u-område kan ledningsrätt bildas med hjälp av ledningsrättslagen. Ledningsrätter ska också bildas för att säkerställa bevarande av kablar till transformatorstationer inom verksamhetsområdet.



Fastighetskonsekvenskarta. Observera att sammanställningen inte är bindande för kommande lantmäteriförrättning.

- Område markerat med rött visar fastigheten Östra Spång 6:7 (den del som omfattas av planområdet) efter föreslagna fastighetsregleringar.
- Område 3 markerar den del av den kommunala fastigheten Östra Spång 4:9 som föreslås överföras till Östra Spång 6:7. Området är idag planlagt som allmän platsmark Natur. Enligt planförslaget planläggs marken för drivmedelsförsäljning, restaurang och parkering. Ytan uppgår till ca 4300 m².
- Ytor markerade i blått planläggs som allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap.
 - Område 1 ingår idag i den kommunala fastigheten Östra Spång 4:9 och planläggs som allmän platsmark gata.
 - Område 2 föreslås överföras från fastigheten Östra Spång 6:7 till kommunal fastighet. Marken planläggs som allmän platsmark Natur. Områdets areal uppgår till ca 8 600 m².
- Område 4 utgörs huvudsakligen av befintlig fördröjningsdamm. Marken planläggs som allmän platsmark natur med enskilt huvudmannaskap. Området kommer även i framtiden att ingå i fastigheten Östra Spång 6:7.

Ekonomiska frågor

Planeekonomi

Framtagandet av detaljplanen bekostas av Skåneporten Fastigheter i Örkelljunga AB i enlighet med upprättat planavtal.

Fastighetsägaren bekostar de lantmåteriförrättningar som krävs för planens genomförande och genomförande av anläggningar inom kvartersmark. Fastighetsägaren bekostar ändring eller flytt av elledningar och tillhörande anläggningar som krävs för planens genomförande.

Ledningsrättshavare ska bekosta förrättningskostnader för bildande av eventuella ledningsrätter.

Kommunen erhåller ersättning för den del av Östra Spång 4:9 som överförs till Östra Spång 6:7. Genomförande av anläggningar inom allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap bekostas av kommunen.

Genomförande, drift och underhåll av allmän platsmark med enskilt huvudmannaskap bekostas av fastighetsägaren och Trafikverket.

Tekniska frågor

Tekniska utredningar

Detaljerade geotekniska undersökningar ska redovisas i samband med bygglovsansökan.

Trafikverket ska godkänna detaljutformningen för nya anslutningar till väg Skåneporten.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Detaljplaneförslaget har tagit fram av tjänstemän på Örkelljunga kommuns samhällsbyggnadsförvaltning tillsammans med planarkitekt Gustav Karnell från Sigma Civil. Övriga berörda förvaltningar har fått ta del av och yttra sig över detaljplanen under detaljplaneprocessen

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Örkelljunga den 2 november 2020

Kristofer Johansson
Samhällsbyggnadschef

Maria Månsson Brink
Stadsarkitekt