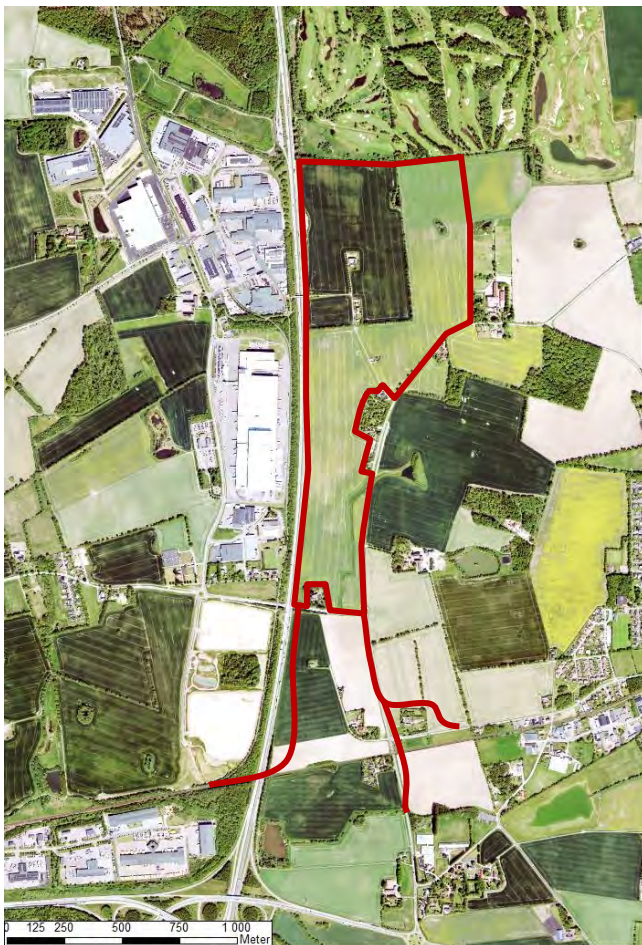


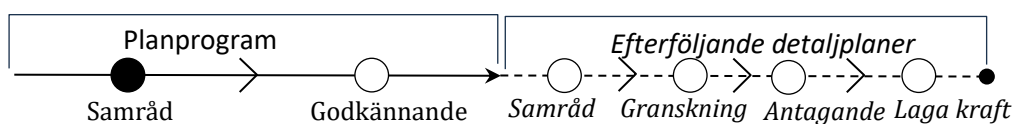


Planprogram för fastigheten

# Östra Ramlösa 1:29 med flera, Norra Ekeberga



## Planbeskrivning



### **Planprogrammet redovisas i följande handlingar**

- Denna planbeskrivning
- Illustrationsplan
- Strukturplan

### **Utredningar till grund för förslaget (tillgängliga på Stadsbyggnadsförvaltningen)**

- Norra Ekeberga Underlag för planansökan, Sweco, 2022-09-27
- Preliminärt utlåtande om byggbarhet/Geoteknik Planprogram Norra Ekeberga, Tyréns, 2023-06-14
- Landskapsbildsanalys Norra Ekeberga Helsingborg, Tyréns, 2023-11-17
- Naturvärdesinventering Norra Ekeberga, Ekologigruppen, 2023-12-04
- Hydrogeologiskt utlåtande N. Ekeberga, Tyréns, 2023-12-20
- Skyddszoner Norra Ekeberga, Ekologigruppen, 2024-01-31
- Norra Ekeberga Helsingborg Trafik- och mobilitetsutredning i samband med framtagande av planprogram, Sweco, 2024-03-13
- VA-utredning Norra Ekeberga, Tyréns 2024-04-16
- PM Analys av påverkan på jordbruksmark i samband med nytt planområde, Norra Ekeberga (Helsingborg Östra Ramlösa 1:29), Svefa, 2024-02-22
- Bullerutredning Rapport Norra Ekeberga, Efterklang, 2024-04-03
- Riskutredning för Helsingborg Östra 1:25 med flera Norra Ekeberga, Briab, 2024-03-13
- Norra Ekeberga Höjd- och massutredning, Tyréns, 2024-03-20

### **Strategier till grund för förslaget (tillgängliga på Stadsbyggnadsförvaltningen)**

- Energistrategi Norra Ekeberga, Öresundskraft, 2024-02-25
- Gestaltungsprogram, Tengboms, 2024-04-05

#### **Kontaktuppgifter**

Ted Gustavsson, planarkitekt, Tyréns, 072-2079897

Mareile Walter, planarkitekt, Helsingborgs stad, 042-10 77 71

Moa Giselsson, exploateringsingenjör, Helsingborgs stad, 073-0724934

#### **Medverkande**

Medverkande i planarbetet är planarkitekterna Ted Gustavsson (Tyréns) och Mareile Walter och exploateringsingenjör Moa Giselsson. Illustrationsbilder och strukturplan är framtagna av Anders Nilsson och Per Rinde, Tengbom arkitekter, på uppdrag av fastighetsägaren, SLP (Swedish Logistic Property).

# Innehåll

<b>1</b>	<b>PLANEN I KORTHET .....</b>	<b>4</b>
1.1	SYFTE.....	4
1.2	PLANOMRÅDETS LÄGE OCH AVGRÄNSNING .....	4
1.3	SAMMANFATTNING.....	5
1.4	VAD ÄR ETT PLANPROGRAM?.....	8
<b>2</b>	<b>PLANFÖRSLAG .....</b>	<b>9</b>
2.1	STADSBYGGNADSIDÉ .....	9
2.2	BEBYGGELSE .....	11
2.3	GRÖNSTRUKTUR .....	14
2.4	TRAFIK.....	18
2.5	TEKNISK FÖRSÖRJNING.....	24
2.6	MASSBALANS .....	28
2.7	FASTIGHETSINDELNING .....	30
<b>3</b>	<b>KONSEKVENSER .....</b>	<b>30</b>
3.1	ÖVERENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLANEN .....	30
3.2	BEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN .....	31
3.3	PÅVERKAN PÅ RIKSINTRESSEN OCH FÖRORDNINGAR .....	32
3.4	MILJÖ, HÄLSA OCH SÄKERHET .....	33
3.5	NATUR- OCH KULTURMILJÖ.....	44
3.6	HUSHÅLLNING MED NATURRESURSER .....	61
3.7	SOCIALA FÖRHÅLLANDEN .....	61
3.8	PLANENS GENOMFÖRANDE.....	63
<b>4</b>	<b>PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR .....</b>	<b>65</b>
4.1	BAKGRUND OCH ORGANISATION .....	65
4.2	PLANOMRÅDET .....	65
4.3	KOMMUNALA STÄLLNINGSTAGANDEN .....	75
4.4	RIKSINTRESSEN OCH FÖRORDNINGAR.....	79
<b>5</b>	<b>BEHOV AV FORTSATT UTREDNINGSGÄRNING .....</b>	<b>79</b>

# 1 Planen i korthet

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 24 november 2022 att uppdra åt detaljplaneenheten att påbörja planprocessen med ett program, att ligga till grund för detaljplaneläggning.

## 1.1 Syfte

Syftet med planprogrammet är att klargöra förutsättningar, mål och riktlinjer för en utbyggnad av området öster om motorvägen som klimatneutralt verksamhets- och logistikområde. Inom området ska det finnas förutsättningar för spåranslutning och en ny trafikplats. Energiproduktion inom området ska möjliggöras. Livskraftiga gröna kopplingar till närområdena för gång och cykel samt flora och fauna ska skapas. De befintliga kultur- och naturvärdena inom området ska utvecklas. Bebyggelsen ska utformas med hänsyn till landskapsbilden. Planprogrammet ska ligga till grund för kommande etappvis detaljplaneläggning samt eventuella andra planer och tillståndsprövningar.

## 1.2 Planområdets läge och avgränsning



*Planområdets läge*

Planområdet ligger öster om E6/E4 i höjd med Långeberga industriområde och begränsas av Vasatorps golfbana i norr och Ekeberga gård och Rausvägen i öster. Planområdet omfattas även av föreslaget spårreservat som ansluter till Skånebanan samt föreslagen planskild korsning mellan Skånebanan och Rausvägen.

## 1.3 Sammanfattning

### Förslag

Planprogrammet föreslår ett verksamhets- och logistikområde med storskaliga verksamheter i den västra delen av området, då byggnadsvolymer föreslås gå upp till 30 meter. Med hänsyn till omgivningen ska byggnadshöjden trappas ner mot öster till 20 respektive 12–15 meter. Infarten till området föreslås från Rausvägen i den södra delen av planområdet, med en matargata längs med motorvägen. Nya gång- och cykelkopplingar föreslås. Strukturen för området utgår från den befintliga grönstrukturen som till största delen bevaras och kopplas till blå-gröna stråk som går genom området. Fördröjning av dagvatten och skyfall ska ske i stora nyanlagda våtmarker i den nordöstra delen av planområdet och några mindre i den södra delen. Förslaget innehåller ett markreservat för ett industrispår och bevarar möjligheten till en framtida trafikplats inom planområdet.

NORRA EKEBERGA  
Illustrationsplan  
2024-04-05



Illustrationsplan. Illustrationsplanen redovisar en möjlig utbyggnad av planområdet. Källa: Tengbom arkitekter

## Konsekvenser

Planförslaget kommer att leda till en irreversibel förlust av jordbruksmark. Utbyggnaden påverkar ett område med höga kulturvärden och kommer att påverka landskapsbilden negativt. Planförslaget ger sämre förutsättningar för de befintliga naturvärdena inom området. Den föreslagna omvandlingen av delar av planområdet till naturmark med dagvattenhantering gör att naturvärden på lång sikt kan öka. Den planerade bebyggelsen kommer att leda till en ökad beskuggning av jordbruksmarken öster om planområdet. Bostäder är inte längre lämpliga inom planområdet.

Den totala avrinningen av dagvatten till recipienten Lussebäcken kommer med exploateringen mer än fördubblas vilket påverkar vattenbalansen. Våtmarken i den norra delen har möjlighet att förbättra Lussebäckens flöde i lågflödesperioder. Utbyggnadsförslaget bedöms på sikt medföra en liten negativ effekt på grundvattentillgången för Ramlösa vattentäkter, som dock inte påverkar uttagsmöjligheter från vattentäkten. Med föreslagna åtgärder bedöms inte möjligheterna att nå satta miljö kvalitetsnormer, MKN, påverkas negativt.

Ökade trafikmängder på grund av planområdets utbyggnad medför att stadens mål i klimat- och energiplanen blir svårare att uppnå, så länge transporterna inte är fossilfria. Den ökade trafiken kräver en hinderfri koppling till trafikplats Helsingborg Södra, så att en planskild korsning mellan Rausvägen och Skånebanan blir nödvändig. Området kan utformas så att de nu gällande riktvärdena för trafik- och verksamhetsbuller kan hållas för angränsande bostäder.

Planförslaget bedöms ge fler och bättre gång- och cykelkopplingar samt fler ytor för rekreation. Planförslaget skapar förutsättningar för arbetstillfällen. Hur många arbetstillfällen som kan skapas är beroende av vilka verksamheter som kommer att etablera sig i området. Det medför att antal arbetstillfällen i detta skeda bedöms utgöra ett spann från cirka 1000 till 2000.

Förvaltningen bedömer att planens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

## Planeringsförutsättningar

Planområdet består till allra största delen av högklassig jordbruksmark (klass 9) av 10 med enstaka trädrader, vegetationsridåer och mangelgravar som är biotopskyddade. Inom planområdet ligger några gårdar och bostadshus med cirka 25 boende. Fastigheterna inom planområdet är huvudsakligen i privat ägo.

I Helsingborgs översiktsplan ÖP2021, redovisas planområdet som ett nytt område för transportintensiva verksamheter. Marken är prioriterad för verksamheter som använder marken på ett effektivt sätt och där läget nära motorvägen är en förutsättning för att verksamheten ska kunna utvecklas och ha framgång. I översiktsplanens prioriteringsordning har området prioritet två.

### Planstatistik

Planområdets area:	93 hektar
Verksamhetsmark:	52 hektar
Naturmark:	29 hektar
Åkermark som tas i anspråk:	88 hektar

## 1.4 Vad är ett planprogram?

I ett planprogram redovisas idéer för hur ett område ska utvecklas och förslag till hur innehållet i idén ska åstadkommas, en beskrivning av konsekvenserna av att genomföra idéerna samt förutsättningarna för området. Planprogrammet ska underlätta efterföljande detaljplanearbete. När ett planprogram utarbetas ska kommunen samråda med länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten och de kommuner som berörs. Kända sakägare, boende som berörs med flera, allmänheten och organisationer får också möjlighet att framföra sina synpunkter på förslaget. Efter samrådstitidens slut ska inkomna synpunkter och remissvar sammanställas i en rapport. Programmet ska även justeras utifrån de synpunkter som har kommit in.

Det reviderade programmet ska sedan tillsammans med rapporten från samrådet läggas fram till stadsbyggnadsnämnden för ett godkännande och beslut om inriktning av ett fortsatt detaljplanearbete.

Ett Hållbarhetsprogram avses att tas fram till godkännande av planprogram. Hållbarhetsprogrammet avses därefter att kompletteras i efterföljande detaljplaneprocess. Syftet med Hållbarhetsprogrammet är att säkerställa planområdets hållbarhetsambitioner som ett klimatneutralt verksamhets- och logistikområde.



## 2 Planförslag

### 2.1 Stadsbyggnadsidé

Områdets primära användning är verksamhets- och logistikområde. Utöver logistikverksamheter förväntas verksamheter av olika slag finnas i området, såsom kontor, lager och servicefunktioner. En zon närmast Rausvägen och Ekeberga gård föreslås utgöras av mindre logistikverksamheter och stödjande service för områdets övriga verksamheter. Som stödjande funktioner föreslås ytor för laddning, påfyllnad av drivmedel, energilager, uppställningsytor, mobilitetshus och övrig service. I efterföljande detaljplanearbete kommer användningen att definieras tydligare.

Stadsbyggnadsidén är att minimera påverkan på omgivande landskap, naturvärden samt befintliga bostäder öster om planområdet genom att trafik, inlastning samt de högre byggnadsvolymer i så stor uträkning som möjligt förläggs mot motorvägen i väster.

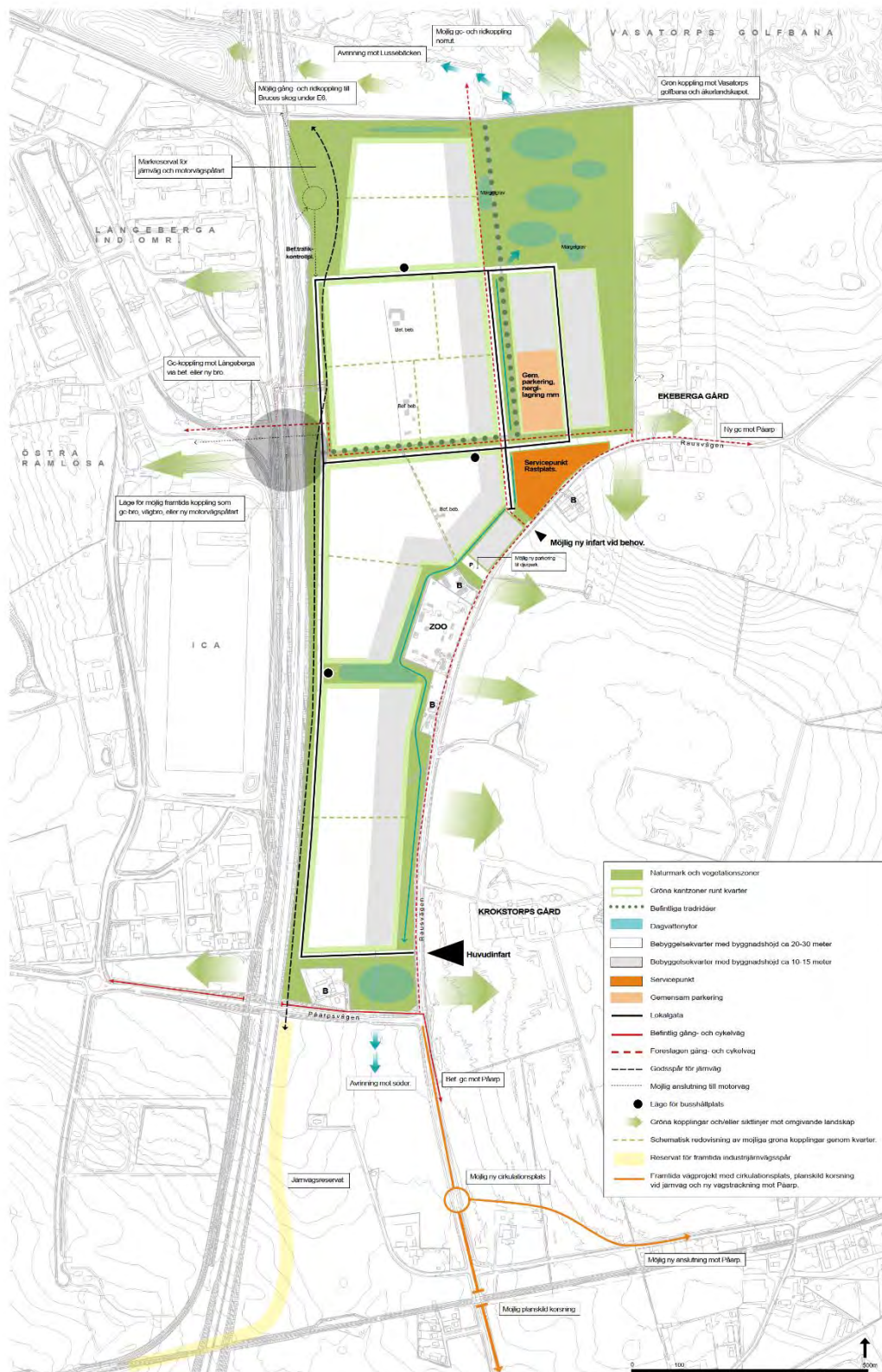
Den befintliga grönstrukturen med trädrader, stenmurar, mägergravar, djurparken och diken föreslås till största delen bevaras och utgöra stommen i den föreslagna grönstrukturen.

En vattendelare mitt i planområdet innebär att dagvatten- och skyfallshantering delas upp i en nordlig och en sydlig del. Befintliga lågpunkter används för dagvattenanläggningar. I den nordöstra samt i den sydöstra delen av planområdet anläggs nya våtmarksområden. Dessa ytor ska även möjliggöra rekreativa och gröna kopplingar.

Vattendelaren ger en naturlig indelning av planområdet i etapper, i en nordlig och en sydlig del. Den södra delen bedöms lämplig att bygga ut i ett första skede.

**NORRA EKEBERGA**  
**STRUKTURPLAN**

240405



Strukturplan. Strukturplanen redovisar en övergripande bild av föreslagen användning inom planområdet. Källa: Tengbom arkitekter.

Hänsyn tas till viktiga siktlinjer till, från och genom planområdet. En av de viktigaste siktlinjerna är i öst-västlig riktning vid Ekeberga gård. Här föreslås en trädkantad gata med separata gång- och cykelvägar i växtzonerna.

För att skapa bra förutsättningar för gång- och cykeltrafik, såväl för resor inom planområdet som genom det krävs ett heltäckande nät med gena och trygga stråk som binder ihop anslutningspunkter med områdets målpunkter. Gång- och cykelnätet kopplas samman i öst-västlig riktning mellan Rausvägen och över motorvägen. Detta utgör en viktig koppling till planområdet från Helsingborg samt mellan Helsingborg och Påarp. Cykelstråk föreslås i nord-sydlig riktning längs Rausvägen och i föreslagna grönstråk. I de norra delarna av planområdet ges möjlighet till en framtida koppling norrut mot Vasatorps golfklubb och Tostarp industriområde samt mot nordväst och Bruces skog.

Planområdet föreslås att nås från en infart i den södra delen av planområdet för att undvika störningar vid djurparken och bostadsbebyggelse öster om planområdet samt för att minska trafikbelastning på Rausvägens norra del.

Gatunätet är förberett för framtida anslutningar till motorvägen och markreservat finns för en framtida trafikplats inom planområdet, även om det inte är aktuellt med dagens förutsättningar.

Gator inom området utformas som slingor eller för vidare kopplingar till omgivningen. Därmed undviks återvändsgator och vändplatser. Mellan djur- och lekparken och Ekeberga gård föreslås ett vägreservat för att vid en utbyggnad av en av- och påfart till motorvägen kunna ansluta direkt till Rausvägen. Utfarten bör ej användas för tung trafik.

I den västra delen av planområdet föreslås ett reservat för industrispår. Det föreslås anslutas till Skånebanan mellan Påarp och Ättekulla.

Planförslaget innefattar även en planskild korsning mellan Skånebanan och Rausvägen vilket utgör en viktig förutsättning för att skapa en bra anslutning till planområdet.

## **2.2 Bebyggelse**

### **Bebyggelsens möte med landskapet**

Större och högre byggnadsvolymer, med en byggnadshöjd på upp till 25-30 meter, tillåts mot motorvägen. Avstånden från det omgivande kulturlandskapet minskar bebyggelsens påverkan på omgivningen. En lägre byggnadshöjd föreslås i mötet med landskapet i planområdets sydöstra delar. Genom att begränsa höjden minskas bebyggelsens påverkan på landskapsbilden i området. En lägre höjd möjliggör också att bebyggelsen skymms av befintlig och framtida vegetation.



Vy över planområdet från sydost. En grön zon föreslås bildar en övergång mellan bebyggelsekvarteren och åkerlandskapet. Källa: Tengbom arkitekter.



Vy över planområdet från nordöst. Källa: Tengbom arkitekter.



Vy över planområdet från Rausvägen. Källa: Tengbom arkitekter.

I en zon närmast Rausvägen och Ekeberga gård föreslås mindre storlek på bebyggelsen, både i utbredning och i höjd, upp till 10-12 meter. Bebyggelsens skala i denna del är inspirerad av ekonomibygnaderna vid Ekeberga gård och det kringliggande landskapet. Byggnaderna gestaltas för att i så stor omfattning som möjligt smälta in i omgivningen. Det görs till exempel genom näturnära färgsättning och brutet tak.



*Högre bebyggelse och inlastning föreslås mot E6 i väster medan lägre bebyggelse med personal och entrédelar föreslås mot öster. Källa: Tengbom arkitekter*

Byggnaderna föreslås organiseras för att möjliggöra rangering av fordon och lastning på ytor mot motorvägen eller in mot området. Det minskar risken för störande ljus och ljud till omgivningen. Mot grönområden, natur och landskapet, bör verksamheternas kontor och personalytor placeras. Det ger förutsättningar för inbjudande fasader mot omgivningen. För dem som arbetar i området ger det även utblickar mot landskapet.

### Hållbar bebyggelse

Byggnaderna föreslås utföras med minsta möjliga klimatavtryck och certifieras enligt etablerade miljöcertifieringsystem. Det innebär att de ska utföras långsiktigt hållbara, med miljöanpassade metoder, låg energiförbrukning och sunda material. Detta kommer att beskrivas i Hållbarhetsprogram som avses att tas fram till godkännande av planprogram.

### Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och landskapselement



Inom planområdet finns låg och småskalig bebyggelse utspridd längs med vägnätet. I den norra delen av planområdet ligger tre fastigheter i rad. Åldern varierar från cirka 1850 fram till 2000-talet. Befintlig bostadsbebyggelse inom planområdet bedöms inte lämplig som bostadsbebyggelse när genomförandet av framtida detaljplan i norra delen av planprogramområdet blir aktuellt, vilket beskrivs mer ingående under kapitel 3.8. Bebyggelsen med tillhörande gatustruktur och allé bör dock bevaras i den nya strukturen då den har ett värde både avseende kulturmiljön och minskad resursförbrukningen.

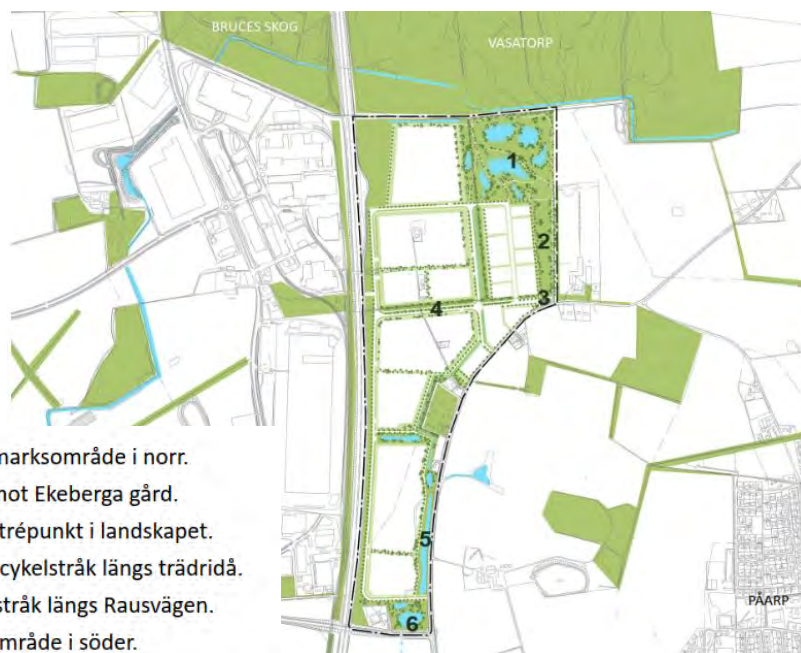
Möjligheten att bevara kulturhistorisk bebyggelse inom området ska studeras vidare i det fortsatta planarbetet.

*Illustrationen visar en alternativ utformning där befintlig bebyggelse bevaras. Källa: Tengbom arkitekter.*

## 2.3 Grönstruktur

Landskapet inom planområdet utgörs idag av ett skifteslandskap med inslag av enstaka trädrader, stenmurar och märgelgravar som är biotopskyddade. Högre vegetation finns både i anslutning till befintlig bebyggelse och längs stenmurar/gränser i landskapet samt skogsdungar. Dessa element föreslås till största delen bevaras och utgöra stommen i föreslagen grönstruktur. Tillkommande grönområden placeras i stor uträkning i anslutning till befintliga grönytor för att stärka och utveckla dessa. Ett blågrönt nord-sydligt stråk kopplar samman planområdet med Vasatorps golfbana i norr och Påarpsvägen i söder. Ett öst-västligt grönstråk kopplar samman planområdet med trädridåer öster om planområdet och grönytor väster om planområdet. Grönnytan väster om planområdet riskerar dock att försvinna om det byggs en bro över motorvägen.

Grönstrukturen ska vara tillräckligt stor för att kunna fungera som spridningskorridorer för flora och fauna, rekreationsstråk för gående och cyklisterna, biologisk mångfald, minskad påverkan på landskapsbilden samt hantering av dagvatten och skyfall. Befintliga trädrader inom planområdet föreslås kompletteras med ny växtlighet och ges utrymme för att bibehålla sin ekologiska funktion. Nya vägar och byggnader föreslås placeras parallellt med trädraderna. Det skapar gröna gaturum och miljöer samt framhäver den historiska strukturen i området.



1. Natur/våtmarksområde i norr.
2. Hagmark mot Ekeberga gård.
3. Ny nod/entrépunkt i landskapet.
4. Gång- och cykelstråk längs trädridå.
5. Grönblått stråk längs Rausvägen.
6. Våtmarksområde i söder.

*Grönblå struktur inom planområdet med föreslagna landskapsrum (1-6). Kartan visar grönblå struktur i närområdet och hur planområdets naturytor har potential att förbindas med gröna kopplingar mot Vasatorp, Bruces skog, Östra Ramlösa och Påarp. Källa: Tengbom arkitekter.*



*Landskapsrum 1. Ett natur- och våtmarksområde föreslås i planområdets nordöstra del. Det är en naturlig lågpunkt i området som delvis omfattar den tidigare Skälsmossen. Genom att använda den naturliga lågpunkten som grund för att skapa en våtmark finns goda möjligheter för att försörja den med vatten från området och kringliggande områden. Övre bilden visar situationen på sommaren och nedre bilden på våren. Källa: Tengbom arkitekter.*



*Landskapsrum 2 och 3. Väster om Ekeberga gård kan en ny nod bildas där Rausvägen korsar nytt gång- och cykelstråk mellan Östra Ramlösa och Påarp. Det finns potential för att en entré/angöringsplats till naturområdet i norr, Ekeberga gård i öster och djurparken i söder. En större öppen yta kan utformas och nyttjas som betes- och hagmark. Källa: Tengbom arkitekter.*



*Landskapsrum 4. Det gröna stråket mot väster har växt- eller trädridåer i fler rader. Gång- och cykelvägen går i en egen grön korridor med växtlighet på båda sidor. Källa: Tengbom arkitekter.*





*Landskapsrum 5. I nord-sydlig riktning, i den grönblå gränsszonen mellan kvarteren och det öppna landskapet föreslås ett nytt promenad- och vistelsestråk. Stråket sträcker sig från naturområdet i söder via djurparken till det öst-västliga stråket centralt i området. Stråkets längd är cirka en kilometer och föreslås utformas med naturkaraktär där vatten blir ett naturligt inslag och kvalitet längs sträckan. Källa: Tengbom arkitekter.*



*Landskapsrum 6. Längst i söder, mot Påarpvägen föreslås ett nytt våtmarksområde bli ett blågrönt inslag vid entrén till området. Källa: Tengbom arkitekter.*

Nya trädrader, växtridaer och kompletteringar i befintliga föreslås ske med inhemska träd och brynväxter som ansluter i karaktär till omgivningarna. Detta kan kompletteras med fruktträd, bärbuskar och växter med blomning i olika delar året för att på bästa möjliga sätt gynna växter, djur och, bland djuren, speciellt pollinerare.

Grönområden föreslås både på allmän plats och inom kvartersmark. Sammanhängande gröonstråk och större parker förläggs på allmän platsmark. Grönytor även på kvartersmark är en förutsättning för att kunna utforma ett hållbart verksamhetsområde som möjliggör för ökad biologisk mångfald, behagligt mikroklimat och en minskas påverkan på landskapsbilden. Inför godkännande av planprogrammet kommer andelen grönytor på kvartersmark att tydliggöras och i kommande detaljplaneskede behöver grönytor säkerställas på kvartersmark genom planbestämmelser.

I samband med uppförande av byggnader, anläggning av vägar eller grävarbeten kan närliggande träd påverkas negativt. För att träden inte ska skadas krävs hänsyn till hela trädets utbredning vilket även innefattar rotsystemets storlek. Därför behövs en skyddszon där all typ av markberedning, byggnation, grävning, körning av fordon med mera förbjuds. Vidare är det önskvärt om skyddszonen anpassas så att byggnader inte beskuggar tidigare solbelysta träd. Skyddszonen är till för att skydda trädet från direkt negativ påverkan från grävning, markkompaktering, markbearbetning, byggnation etcetera. Denna zon kan vara 10 – 15 meter i en radie från trädet, beroende på trädets diameter.

Respektavstånd behövs för att bevara träd även när det blir äldre och mer biologiskt värdefullt. Om inga anläggningar att vistas på finns inom 25 meter kan trädet stå kvar även när det bedöms som ett riskträd. Trädets ålder är helt avgörande för dess biologiska värde. Både skyddszoner och respektavstånd till träd behöver ses över inför godkännande av planprogram. Det kan medföra justeringar i struktur- och illustrationsplan.

## 2.4 Trafik

### Motorfordonstrafik

Planområdet föreslås förses med en infart i områdets södra delar från Rausvägen, som kopplar området till trafikplats Helsingborg Södra. Rausvägen norr om Påarpvägen har begränsad kapacitet och bärighet för att kunna hantera det ökade trafikflödet av framförallt tung trafik och bör i möjligaste mån fredas från planområdets alstrade motorfordonstrafik.

Uppsamlingsgatan som servar hela området löper i nordsydlig riktning parallellt med motorvägen. Gatan föreslås så nära motorvägen och föreslaget reservat för industrispår som möjligt för att samla störande bullerkällor och möjliggöra så stora tomter som möjligt. Då motorvägen har ett bebyggelsefritt skyddsavstånd på 50 meter är det lämpligt att utnyttja denna yta för gata. Placeringen av industrispåret väster om uppsamlingsgatan ger förutsättningar till större byggrätter och ger större frihet kring höjdsättning. Risk för bländning, mellan trafik på motorvägen och uppsamlingsgatan är viktigt att hantera i kommande detaljplanearbete.

Planförslaget ger möjlighet för att om det finns behov skapa en ny bro över E6 som knyter samman Norra Ekeberga med Långeberga industriområde.

Trafikstrukturen ger möjlighet för en ny trafikplats till motorvägen samt en koppling över motorvägen. I dagsläget är det dock inte troligt att den blir av. I planprogrammet reserveras ytor för detta för att inte bygga bort möjligheten om det skulle bli aktuellt på lång sikt. Där områdets huvudgata slutar i nordväst kan en anslutning skapas till Vasatorps trafik kontrollplats och för norrgående trafik på motorvägen.

Planförslaget ger även möjlighet för en framtida sekundär infart, mellan djurparken och Ekeberga gård, se strukturplan. Den bedöms endast bli aktuellt vid utbyggnad av en av- och påfart till motorvägen eller vid utbyggnad av en bro över motorvägen mot Långeberga. Den bör i detta skede inte trafikeras av tung trafik.

Då en ny trafikplats inte är aktuell med dagens förutsättningar innebär det att investeringar i Rausvägen och i anslutning till trafikplats Helsingborg södra inte kan undvikas med denna lösning. Möjligheten att komma på och av motorvägen ska dock inte byggas bort.

### Anslutning av utbyggnadsområdet till det övergripande vägnätet

Så länge en ny trafikplats inte är aktuell inom planområdet, kommer trafikplats Helsingborg Södra vara utbyggnadsområdets närmsta anslutningsmöjlighet till motorvägen. Vissa kapacitetsökningar är nödvändiga på sträckan mellan utbyggnadsområdet och trafikplatsen på grund av utbyggnaden av planområdet. Utan bra framkomlighet finns det en risk för smittrafik till trafikplats Vasatorp via Långebergavägen eller mindre vägar öster om motorvägen.

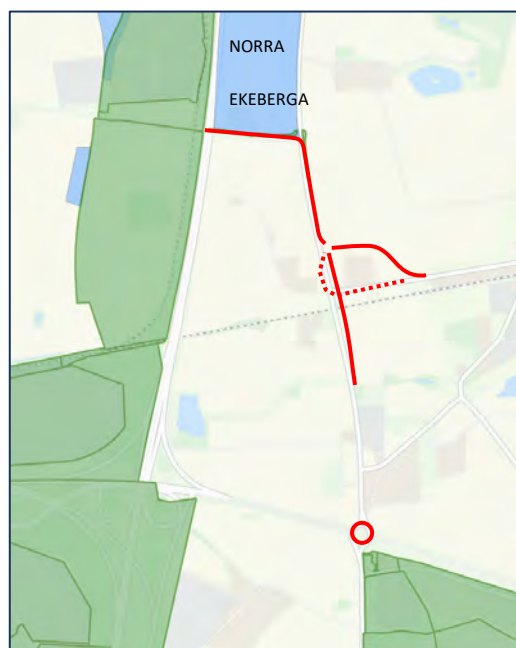
För att koppla utbyggnadsområdet till Rausvägen föreslås en trevägskorsning med ett separat vänstersvängkörfält på Rausvägen från söder. Kapaciteten i den befintliga trevägskorsningen mellan Rausvägen och Påarp klarar inte av den beräknade trafikökningen från planområdet. Korsningen behöver därför en ny utformning, till exempel som en cirkulationsplats.

Rausvägen korsar idag Skånebanan i plan. De ökade trafikflödena på Rausvägen och betydelsen av en hinderfri koppling till Helsingborg Södra aktualiserar behovet av en planskild korsning. Om Rausvägen ska gå över eller under Skånebanan och var infarten mot Påarp ska ligga behöver utredas vidare i detaljplaneskedet. I det fortsatta programarbetet ska utredas om industrispår, se nedan och den planskilda korsningen ska planläggas i samma detaljplan som den första utbyggnadsetappen eller om de ska hanteras i enskilda detaljplaner.

Cirkulationsplatsen mellan väg 109 och Rausvägen kommer ha kapacitetsbrist. Det behöver utredas hur kapaciteten kan utökas. Det bör finnas plats för ytterligare ett körfält in mot rondellen.

### Industrispår

Reservat för industrispår föreslås utmed motorvägen som ansluter till Skånebanan. Anslutningar från industrispåret till framtida verksamheter föreslås korsa gatan i plan. I de nordliga delarna viker uppsamlingsgatan av och spåraanslutningar är möjliga utan att behöva korsa gatan. Om det i ett senare skede skulle ske en utbyggnad av en bro över motorvägen kommer industrispåret korsas planskilt. Industrispårets profil och frihöjder blir styrande för bronns höjdsättning.



Åtgärder för att ansluta utbyggnadsområdet till det övergripande transportnätet



#### *Förordad anslutning till Skånebanan*

Industrispår till Norra Ekeberga beräknas bli kostsamt oberoende av vilket alternativ som väljs och mark behöver lösas in. Det finns begränsningar med branta lutningar och korta uppställningsplatser vilket gör att längre tåg inte kan angöra. Därför behövs en annan höjdsättning i stora delar av området om en framtida aktör vill använda sig av fullänga tåg. Industrispåret får stor påverkan på hur området höjdsätts och i sin tur på utformningen av den övergripande strukturen.

Fördjupande utredning behöver utföras för att kunna ta ställning till om kommande detalplaner ska peka ut reservat för industrispår eller inte. Utredningen avses att tas fram innan beslut om detaljplanläggning. Om det finns kapaciteten på Skånebanan för att ta emot fler godståg avses vara en del av utredningen.

#### **Gång- och cykeltrafik**

För att skapa bra förutsättningar för gång- och cykeltrafik, såväl för resor inom planområdet som genom det, krävs ett heltäckande nät med gena och trygga stråk som binder ihop anslutningspunkter med områdets målpunkter.

Separata gång- och cykelbanor föreslås på respektive sida av gatorna i området där det finns målpunkter på båda sidor. För gatan parallellt med motorvägen finns endast målpunkter på östra sidan varav gång- och cykelbana endast föreslås utmed östra sidan. Norrut föreslås en ny gång- och cykelväg parallellt med Rausvägens västra sida som i sin förlängning kan kopplas samman med Påarp, Hjortshög och Mörarp i enlighet med översiktsplanen.

Från södra delen av planområdet kopplar de nya gång- och cykelvägarna mot befintliga längs Påarpsvägen västerut och Rausvägen söderut.

Genom området, i nord-sydlig riktning, finns möjlighet för en mer rekreativ sträckning i det blå-gröna stråket som avskiljer verksamheterna i Norra Ekeberga med Rausvägen. Sträckning kan också ha en funktion som huvudentré till verksamhetsområdet för personal eftersom det i denna del är bäst förutsättningar för till exempel matsal och uteplats.

Från väster nås planområdet inledningsvis via en befintlig gång- och cykelbro över motorvägen. Denna kan i senare skeden ersättas av en ny bro. Kopplingen mot väst och Långebergavägen har en viktig framtida funktion för att kunna röra sig på ett hållbart sätt mellan Helsingborg och Norra Ekeberga samt vidare österut.

I de norra delarna av planområdet ges möjlighet till en framtida koppling norrut mot Vasatorps golfklubb och Tostarp industriområde enligt med översiktsplanen. Ett parallellt stråk i de blå-gröna ytorna utmed Ekeberga gård föreslås.

Det perifera läget och avstånd till närmsta bostadsområde innebär svåra förutsättningar för att uppnå en hög andel cyklister. Trygga och säkra cykelstråk och cykelparkeringar är ändå en förutsättning i den fortsatta planeringen av området.



*Nya gångstråk i naturmiljö möjliggörs längs hela området östra kant. Gång- och cykelstråk i östvästlig riktning binder samman planområdet med Östra Ramlösa och Påarp. Källa: Tengbom arkitekter.*

### **Kollektivtrafik**

Planområdet föreslås försörjas med busstrafik, till exempel som en förlängning av stadsbusslinje sju som försörjer Långeberga industriområde. För att kunna erbjuda ett rimligt gångavstånd på max 400 meter för hela planområdet föreslås tre hållplatser, se strukturplan.

Den sydligaste hållplatsen bör ligga ganska så långt söderut för att även erbjuda närhet till målpunkter i södra delen av planområdet. Den centrala hållplatsen placeras i anslutning till den befintliga djurparken där även verksamheterna är mer blandade. Den nordligaste hållplatsen ligger i slutet av områdets uppsamlingsgata. Den norra hållplatsen kommer troligen inte generera särskilt många resande förutom resande till de närliggande verksamheterna och besökare till

naturområdena i norr. Antalet hållplatser och dess lägen kommer troligen justeras vid en eventuell utbyggnad av gatunätet med ny bro och trafikplats.

### Parkering

Helsingborgs mobilitetsnorm antogs 2022 av Kommunfullmäktige. Normen har olika parkeringstal beroende på läge i kommunen. Norra Ekeberga är beläget i zon fyra enligt normen och är därmed i den yttersta zonen. Verksamheterna inom planområdet bedöms falla under kategorin "industri/lager" vilket innebär parkeringstal enligt nedan.

Vid lager finns det enligt mobilitetsnormen möjlighet att ersätta 10 bilplatser med en uppställningsplats för lastbil, om verksamheten anser sig ha mer nytta av detta. Minst hälften av platserna enligt norm ska finnas, men därutöver kan bilplatserna ersättas med uppställningsplatser för lastbilar.

Parkeringstal	Cykelplatser	Bilplatser
Industri och lager	5 per 1000 m <sup>2</sup> BTA	12 per 1000 m <sup>2</sup> BTA

*Parkeringstal gällande för Norra Ekeberga, det vill säga, zon 4 och industri/lager*

Bilparkeringsplatsbehovet är cirka 1900 platser och cykelparkeringsbehovet är cirka 800 platser. Avdrag kan göras vid införande av mobilitetsåtgärder, vilket kan ge avdrag med upp till 15 %, vilket hade reducerat parkeringsbehovet till cirka 1600 bilplatser. För cykelplatser kan ingen reduktion göras.

Beräkning av ett mer detaljerat parkeringsbehov bör göras i ett senare skede när ytor och BTA har tagits fram på en mer detaljerad nivå. Hänsyn bör även tas till hur många som förväntas arbeta inom området, till exempel om området till stor del kommer vara automatiserat och därmed inte ha samma parkeringsbehov som liknande områden med fler anställda.

Parkering för cyklar ska vara placerad nära entréer och målpunkter och höga krav ställs på cykelparkeringsstandard. Hög standard innebär att det ska finnas möjlighet att låsa fast cyklarna i ramen och parkeringen ska vara väderskyddad. Utrymme ska även finnas för extra platskrävande cyklar, så som lastcyklar. Det är även viktigt att cykelparkeringen ska kännas som en trygg plats att vistas på. Bra belysning ökar trygghet och säkerhet.

För Norra Ekeberga bedöms markparkering eller i ett senare skede parkerings/mobilitetshus vara aktuellt. Markparkering är ekonomiskt fördelaktigt, särskilt på ett område som Norra Ekeberga där det redan kommer finnas mycket yta för transport och uppställningsplatser i och med områdets funktion inom logistik och lager. Fördelen med samlad parkering är att platserna kan samutnyttjas om anspråket på dem sker på olika tider. För Norra Ekeberga är det samnyttjande med djurparken som kan bli aktuellt. Verksamheterna inom området bedöms komma ha liknande arbetstider och därmed inte ha någon större grad av samnyttjande.

Planområdets utbredning är nästan två kilometer i nord-sydlig riktning och drygt 700 meter i väst-östlig riktning i den norra delen och 300 meter i den södra delen. Det är därmed ett stort område att täcka in. Ett alternativ är att skapa en samlad parkering och mobilitetshus i centrum av planområdet, som kan fungera som en lokal mobilitetshubb för Norra Ekeberga med, förutom parkeringsplatser, möjligheter till delade mobilitetslösningar så som bilpool och hyrcyklar. Detta kan kompletteras vid behov av markparkeringsplatser för de fastigheter inom planområdet som ligger längst ifrån mobilitetshubben (de nordligaste och sydligaste delarna). Den samlade parkeringen kan då också samutnyttjas med djur- och lekparkens parkeringsbehov.

Om parkerings/mobilitetshus ska användas som parkeringslösning är det viktigt att det redan från början sätts villkor för detta. Markparkering kan till exempel ingå i en tillfällig lösning, exempelvis under tiden ett utbyggnadsområde växer fram i olika etapper. Då är det viktigt att inte vänja pendlare och andra besökare vid tillfälliga eller avgiftsfria lösningar som grundlägger för ett vaneresande med bil.

I strukturplan samt i illustrationsplan anges plats för mobilitetshus.

### **Godstransporter**

För att nå hållbara logistikflöden som bidrar till ett klimatneutralt verksamhetsområde krävs fortsatt forskning och utveckling. Detta gäller exempelvis inom elektrifiering och andra alternativa bränslen för tung trafik såsom biogas och vätgas. Därför är det mycket viktigt att Norra Ekeberga i ett tidigt skede planeras för att ge goda förutsättningar för att ta emot fordon med alternativa bränslen. Med dagens teknik är det i synnerhet viktigt att infrastruktur för uppställning och storskalig laddning av elfordon planeras.

Nästa område som har hög potential att bidra till områdets klimatneutralitet är överflyttning av gods till järnväg. Precis som vad gäller de andra områdena med hög potential så kommer det vara viktigt att ställa krav på aktörerna i området att nyttja de faciliteter som finns för att minska klimatpåverkan, i detta fall industrispåret.

För att minska godstransporternas påverkan på klimat, miljö och infrastruktur behöver man arbeta för att hålla nere antalet fordon. Kravställning bör därmed ske vad gäller samordnade godstransporter. Aktörer i området, och kanske även andra, närliggande logistikområden, bör samordna sina godstransporter för att minska behovet av fordon. Detta kan exempelvis ske på speciella om- och samlastningscentraler. Principen är enkel, istället för att tre halvfulla lastbilar kör till samma plats så samlas godset och körs i två fulla lastbilar. Detta föreslås ske på helt kommersiella grunder, alltså att det är en specifik aktör som övertar transportansvaret från flertalet aktörer som levererar till samma område. Återigen kommer detta kräva förändrade affärsmodeller och kan bli svårt att implementera, men frågan är viktig och behöver prioriteras.

I strukturplan samt i illustrationsplan anges reservat för industrispår samt plats för lastbilsuppställning, energilager samt servicepunkt vilket kan bidra till att främja förslagen ovan.

### **Mobilitetsåtgärder**

Resandet till och från planområdet kommer förmodligen att ske till största delen med bil och lastbil. Andelen gångtrafikanter och cyklister samt kollektivtrafikresenärer kommer att vara relativt lågt på grund av det perifera bilorienterade läget, avstånd till befintliga bostadsområden och kollektivtrafiklinjer, en antagligen låg arbetsplatstäthet och skiftarbete som är vanligt i logistikbranschen.

I Trafik- och mobilitetsutredning, Sweco, 2024-03-13, beskrivs med hjälp av en omvärldsanalys och en workshop med planarkitekter och trafikplanerare, som har varit inblandade i projektet, vilka åtgärder det är som kan genomföras för att främja en mer hållbar mobilitet. Följande av de undersökta åtgärderna har identifierats som mest effektiva när det gäller personresor:

- Självfinansierad parkering. Priset för parkeringsplatsen subventioneras ej och återspeglar därmed den verkliga kostnaden. Avgiftsbelagda parkeringsplatser i verksamhetsområden är dock ovanliga idag. Inom ramen för en detaljplaneprocess är det inte heller möjligt att styra vilka ekonomiska incitament företagen och fastighetsägare ska använda för att påverka resvanor.

- Grön resplan. En grön resplan är en handlingsplan för att göra resor inom ett företag eller organisation mer hållbara. Den kan omfatta både tjänsteresor och resor till och från arbetet. En grön resplan har störst effekt när företagen inom ett område samordnar åtgärderna.

För att uppnå ett klimatneutralt verksamhetsområde är det även viktigt att godstransporterna ges förutsättningar för hållbarhet. Följande åtgärder har identifierats utifrån omvärldsbevakning och workshop ge högst effekt:

- Maximera nyttjandet av industrispår. Överflyttning av gods till järnväg hör till de områden som har störst potential till att minska koldioxidutsläppen från transportsektorn.
- Främja etablering av aktörer med järnvägskrav eller potential att nyttja industrispår. Genom att främja etablering av aktörer med krav på järnväg eller hög potential att nyttja järnväg skapas goda förutsättningar redan från början för ett transporteffektivt verksamhetsområde. Det skapas även goda förutsättningar för högre kapacitetsutnyttjande av järnväg samt möjligheter till transportsynergier.

Även om ambitionerna för hållbart resande är höga finns det svårigheter att med de transportsätt som finns idag på ett trovärdigt och realistiskt vis få en hög andel hållbara resor i denna typ av område.

De undersökta åtgärderna i sin helhet finns redovisade i Trafik- och mobilitetsutredning. Sweco, 2024-01-31.

## 2.5 Teknisk försörjning

### Energiförsörjning

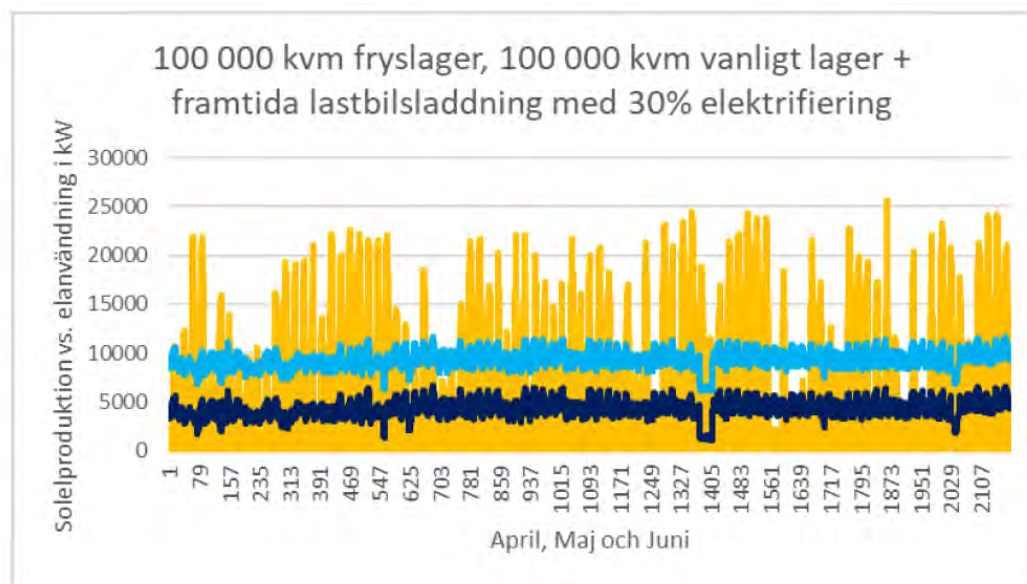
Öresundskraft har på uppdrag av SLP tagit fram Energistrategi Norra Ekeberga ,2024-02-25, i samband med utvecklingen av planområdet. Strategin betonar vikten av att hitta lösningar som bidrar till ett energisystem med resursanvändning och klimatutsläpp i balans, en effektiv elanvändning med ett balanserat eleffektuttag, samt flexibilitet och skalbarhet för att möta framtida behov. Målet är att rätt energislag ska användas på rätt plats vid rätt tillfälle.

I dagsläget har Helsingborg en låg egenförsörjningsgrad på eleffekt, kring 15 – 20 %. Målet är att planområdets grad på egenförsörjning på el bidrar tydligt till Skånes effektkommissions mål om 50 % egenförsörjningsgrad årets alla timmar till 2030. Områdets stora takytor lämpar sig väl till större solcellsinstallationer. Småskaliga vindkraftverk (till exempel med en höjd på 10 meter) skulle kunna bidra till att begränsa effektuttag under kritiska höglasttimmar vintertid. För stora anläggningar för intermittent förnybar elproduktion är det viktigt att möjliggöra även för en hög grad av egenanvändning, för att inte överbelasta elnätet med överproduktionsvolym, när det finns mycket lokalproducerad el.

Elanvändningen kommer att bero på vilken typ av verksamhet det kommer att finnas inom planområdet, samt hur mycket personbilar eller tunga transporter det är som kommer att laddas. Figuren nedan visar hur förhållandet mellan elproduktion och elanvändning skulle kunna se ut vissa månader under sommarmånaderna. Scenariot utgår ifrån att 150 000 kvadratmeter solceller är installerade på taken, som skulle kunna producera runt 27 000 megawattimmar (MWh) per år. Elanvändningen är beräknad för 200 000 kvadratmeter lagerytor, hälften utgörs av frys-lager, hälften av vanligt lager, och visas i mörkblå kurva, nedan. Den ljusblå kurvan inkluderar



även laddning av lastbilar. Antalet lastbilar utgår från trafikscenariot låg i Trafik- och mobilitetsutredning, Sweco, 2024-01-31, och elektrifieringsgraden är 30%. Under maxtimmen bör detta vara cirka 12 lastbilar. Som figuren visar kan det bli väldigt stora överskott under den ljusa årstiden. Underskott är att vänta under vintermånaderna.



*Uppskattad mängd solelproduktion på 150 000 kvadratmeter takytor i gult i förhållande till elanvändning per timme under våren. Den mörkblå kurvan motsvarar elanvändningen för 200 000 kvadratmeter blandade lagerytor. Den ljusblå kurvan symboliserar elanvändningen för lagerytor samt laddning av lastbilar enligt trafikscenariot "lågt" för antal lastbilar per dygn, med en elektrifieringsgrad på 30 %. Källa: Öresundskraft*

Generellt bör eleffektuttaget hållas nere. Ifall uppvärmning inom området kan ske med fjärrvärme, minskar behovet av el, och det möjliggör för lokal elproduktion i Helsingborgs kraftvärmeverk. Området är i nuläget inte anslutet till fjärrvärmenätet. En anslutning är möjlig från nordväst från norra delen av Långeberga industriområde över motorvägen, alternativt från sydväst. Lönsamheten av utbyggnaden av fjärrvärmenätet beror på vilka slags verksamheter planområdet kommer att rymma. I nästa steg ska möjligheten att ha fjärrvärme som det primära uppvärmningsalternativet utvärderas.

En målsättning är att minst 10 % av verksammas aktörers elanvändning skall vara flexibel. Flexibel användning är viktigt för att skapa både ekonomisk och systemmässig nytta. För ett logistikområde kommer troligtvis laddning av arbetsfordon och laddstationer för tunga fordon i framtiden leda till momentant höga effektuttag. Det finns flera alternativa lösningar att tillämpa för att uppnå en flexibel elanvändning, där beteendeförändring kopplat till användarmönster, styrsystem och energilager är några av dem. För att ge ett exempel kan ett lokalt energilager skapa förutsättningar för en flexibel elanvändning genom att lagra och då flytta elanvändning till andra tillfällen när det är mer optimalt för verksamheten samt omkringliggande energisystem.

Med utgångspunkt i en smart verksamhet kan större systemnytta skapas när energilösningar inom området fungerar i symbios med det lokala energisystemet. Det finns ännu fler fördelar om batterier och elproduktion inom området ingår som en del i den nationella marknaden. En framtida åtgärdsplan för området bör sikta på att utveckla ett skalbart, energismart område där de olika nivåerna bygger på varandra. Detta kräver en flexibel utveckling av både fysisk infrastruktur och organisatoriska strukturer, regelverk och affärsmodeller.

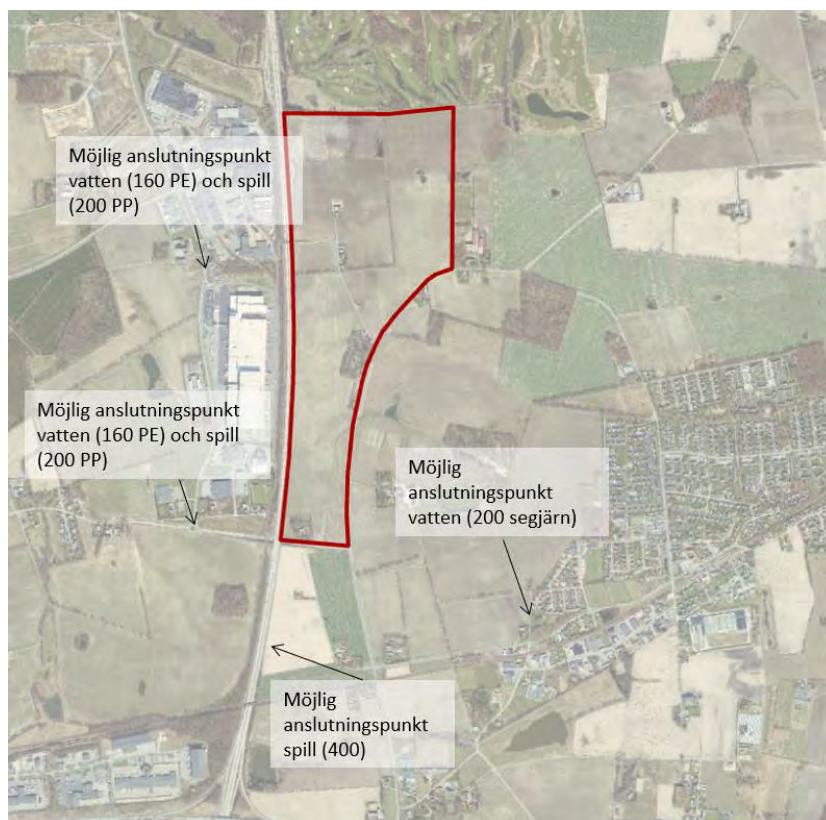
Det är möjligt att ansluta planområdet till befintligt elnät. Öresundskraft planerar för nya markförlagda kraftledningar inom den västra delen av planområdet, längs med motorvägen. För att säkerställa en utbyggnad av östra Helsingborg planerar Öresundskraft även för en ny fördelningsstation nära Välluv by som ska ersätta den befintliga stationen i Bårslöv. Beroende på vilka verksamheter det är som kommer att etablera sig på området och hur utvecklingen inom laddning av fordon och solexproduktion går, kan det finnas behov av att bygga en ytterligare station inom planområdet.

Området kan även försörjas med naturgas via en ledning som befinner sig utanför planområdet.

### Vatten och spillvatten

Dimensionerande spill- och dricksvattenflöden beräknas i VA-utredning Norra Ekeberga, Tyréns, 2024-04-16, utifrån planerad bebyggelse. Upp till 2000 personer beräknas att vistas inom planområdet. Det dimensionerande förväntade flödet till 9,25 liter/sekund. Det bedömda brandvattenbehovet är 20 liter/sekund normal brandbelastning.

Behov av pumpstationer och tryckstegringsstationer har utretts i VA-utredning Norra Ekeberga, Tyréns, 2024-04-16, och detta är baserat på anslutningspunkter och befintlig marknivå. För att kunna avleda spillvatten till ledningsnätet väster om E4/E6 krävs två pumpstationer inom planområdet, en i norra delen och en i södra delen. Med tanke på planområdet storlek bör det finnas två förbindelsepunkter för vattenförsörjningen. Då trycknivåerna i anslutande nät är tillräckligt höga och området inte ligger så högt så bedöms det inte behövas någon tryckstegring, så länge husen inte är högre än cirka 15 meter. Vid högre byggnader kan intern tryckstegring behövas. Nedan visas möjliga anslutningspunkter till befintliga ledningar. Hur planområdet lämpligast ansluts till det kommunala VA-ledningsnätet behöver utredas i det fortsatta planarbetet.



*Möjliga anslutningspunkter för vatten och spillvatten till befintliga ledningar.*

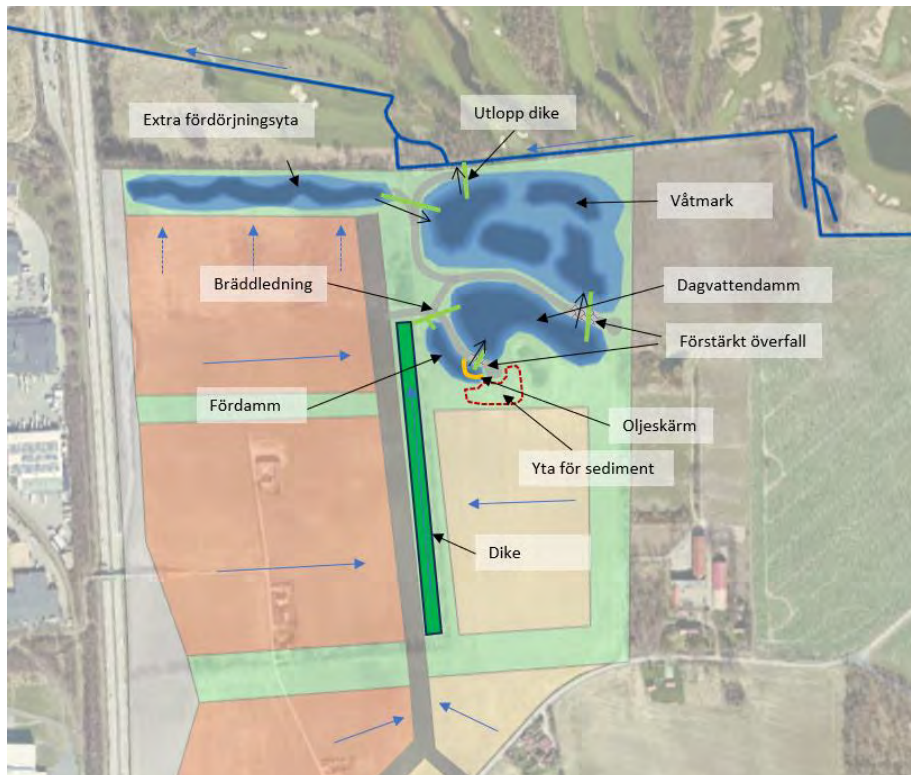
## Dagvatten och skyfallshantering

Inom planområdet finns två ytor utpekade i åtgärdsplanen för Lussebäcken för förbättring av bäckens status. I VA-utredningen, Tyréns 2024-04-16, föreslås, i enlighet med åtgärdsplanen för Lussebäcken, en våtmark i planområdets norra del och utveckling av befintligt jordbruksdike till ett tvåstegsdike i planområdets södra del.

Planerad bebyggelse utgörs av verksamheter med förväntat hög hårdgöringsgrad och kommer således medföra en kraftig ökning av både flöden och föroreningar från området till recipienten. För att minska påverkan på recipienten föreslås i VA-utredningen, Tyréns 2024-04-16, åtgärder i form av våtmark och tvåstegsdike, i vilka dagvatten från planområdet kan omhändertas. Båda åtgärderna föreslås kompletteras med en fördamm och dagvattendamm för rening av dagvattnet innan det ansluts till diken i södra respektive norra delen. Utflödet från våtmarken föreslås under sommarmånaderna begränsas till 0,1 liter/sekund/hektar för att kunna tillföra vatten till bäcken under lågflödesperioden.

Med föreslagna åtgärder finns goda möjligheter att fördröja och rena dagvatten från området och säkerställa att planerad bebyggelse inte påverkar möjligheterna att nå satta miljökvalitetsnormer (MKN) i recipienten. Föreslagna åtgärder förutsätter att avrinning kan ske med självfall vilket ställer krav på höjdsättningen av planområdet. En grov uppskattning av höjdsättning som krävs för avledning av dagvatten har utförts men ingen projektering av marknivåer eller ledningsnät har genomförts.

Utifrån föreslagna marknivåer sker ytlig avrinning vid skyfall mot föreslagna åtgärdsytor. Skyfallsavrinning från planområdets norra delar bedöms kunna utjämnas i föreslagen anläggning,



Utformningsförslag för dagvattenanläggning i norra delen av planområdet.

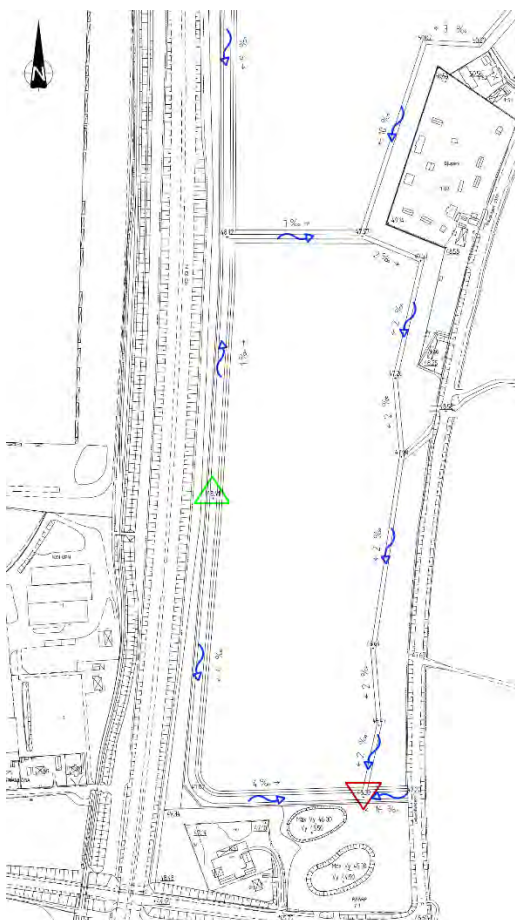
I den södra delen av planområdet finns risk för ökad vidare avrinning vid skyfall. Det bedöms dock vara möjligt att öka maximala vattennivån något i södra delen för att öka magasinvolymen och således kompensera för ökad skyfallsavrinning. Detta bör dock utredas vidare i samband med höjdsättning av planområdet.

Norra Ekeberga Höjd- och massutredning, Tyréns, 2024-03-20 har utförts efter VA-utredning, Tyréns 2024-02-14. För att uppnå en god massbalans föreslås dagvatten och skyfallshanteringen att justeras något i den södra delen av planområdet jämfört med förslaget i VA-utredningen. Detta beskrivs nedan under kapitel 2.6 Massbalans.

## 2.6 Massbalans

I Norra Ekeberga Höjd- och massutredning, Tyréns, 2024-03-20 har möjligheten att uppnå massbalans inom planområdet samt en fungerande höjdsättning för kvarter och gator studerats.

Ett tvärgående dikes- och grönstråk i väst-östlig riktning som leder dagvattnet till områdets östra sida och därefter vidare söderut till det befintliga dikningsföretaget har lagts till. Syftet med denna ändrade höjdsättning är att bättre följa befintliga markhöjder och minimera behovet av uppfyllnad i den befintliga svacka som områdets södra del har i nord-sydlig riktning.



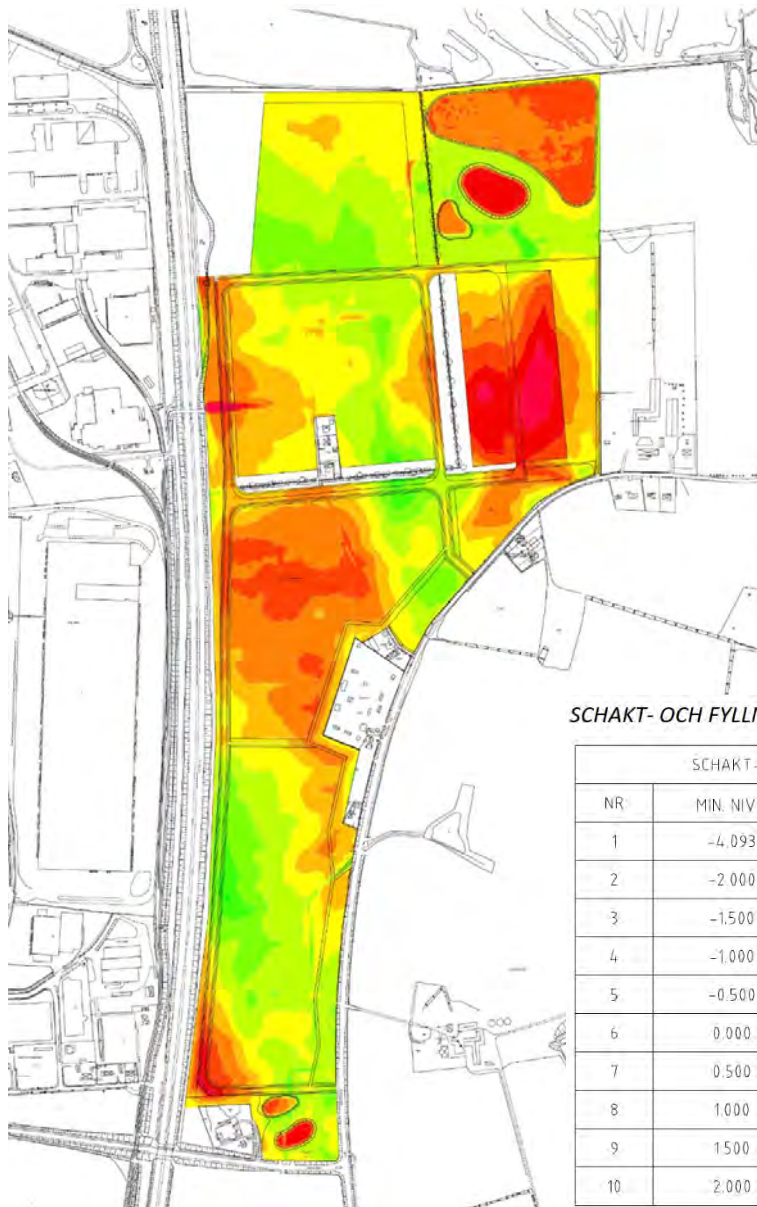
*Utformningsförslag för dagvattenanläggning i södra delen av planområdet. Blå pilar anger flödesriktning, ytavvattning.*

Höjdsättning kring befintliga trädalléer och fastigheter som ska bevaras har anpassats till befintliga höjder. Det kan finnas behov av att utreda förutsättningar för anslutning till dikningsföretag avseende höjdsättning.

Massberäkningen visar på en schaktvolym på 285 551 kubikmeter och en fyllvolym på 286 262 kubikmeter. Det resulterar i ett massunderskott på 711 kubikmeter, vilket anses uppfylla målet på massbalans.

Dock måste detta resultat sättas i perspektiv mot de osäkerheter som råder kring nedanstående antaganden som kommer att ha stor påverkan på grund av områdets stora areal.

- Osäkerhet kring ytjordens (matjordens) tjocklek.
- Osäkerhet kring överbyggnadstjocklekar.
- Osäkerhet kring kvartersmarkens grovterrasseringsnivå.



Föreslagen masshantering inom planområdet.

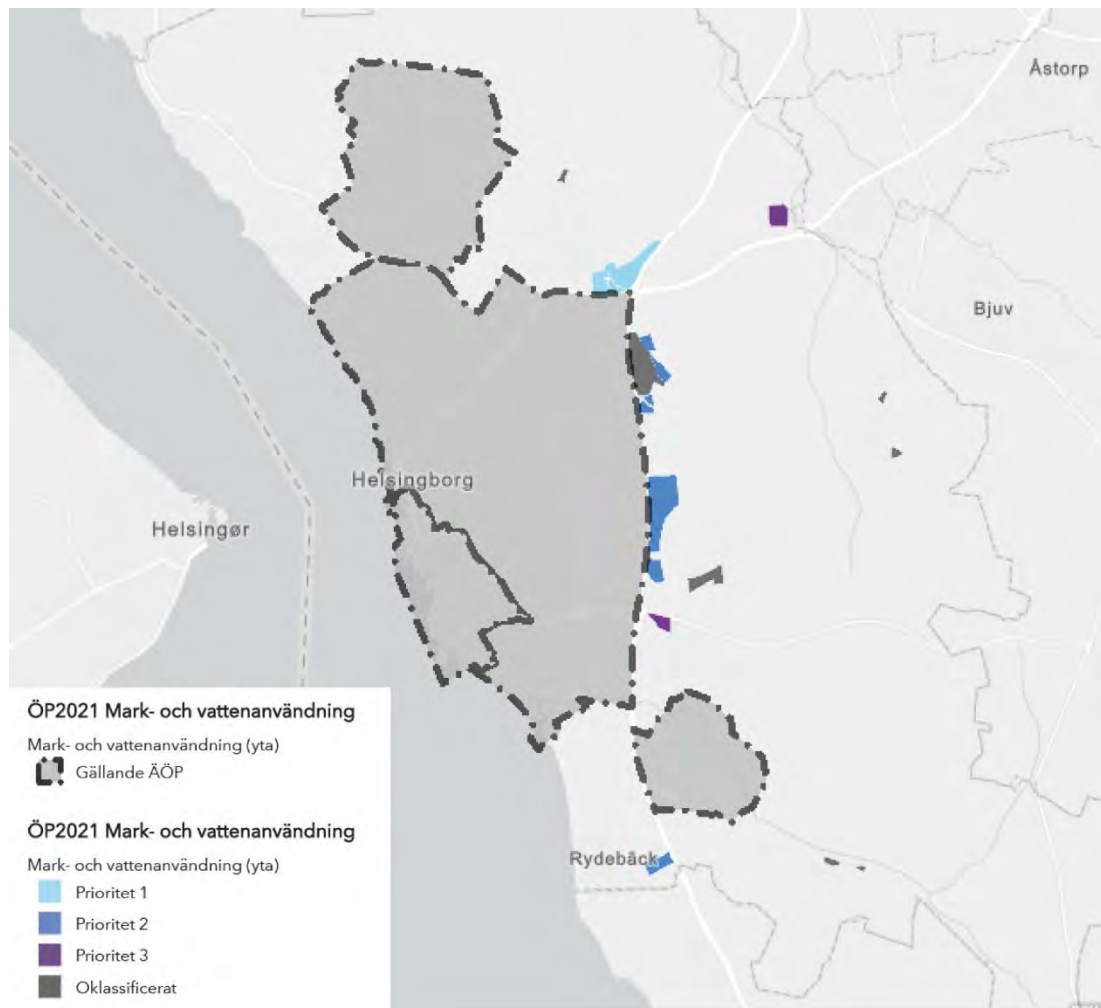
## 2.7 Fastighetsindelning

### Fastighetsindelning

Planområdets kvartersmark föreslås att indelas i flertalet olika fastigheter. Hur indelningen slutligen görs bestäms i ett senare skede och beror på vilka företag som kommer att etablera sig inom planområdet.

## 3 Konsekvenser

### 3.1 Överensstämmelse med Översiktsplanen



#### *Prioritering av verksamhetsområden i ÖP 2021.*

I översiktsplanen ÖP 2021, kapitel Utvecklingsinriktning, avsnitt 2.4.3.1, anges att de ur logistiksynpunkt strategiska lägena vid motorvägarna, Helsingborgs hamn samt behovet av att ha arbetsplatser och bostäder nära varandra tillgodoser ett väsentligt samhällsintresse. Planområdet är beläget cirka 2,5 kilometer till närmsta motorvägsavfart. I planprogrammet så säkerställs ytor för att möjliggöra en av- och påfart till motorvägen i direkt anslutning till planområdet. Det är dock osäkert om och i så fall när den kan byggas ut.

Det är cirka 1,5 kilometer från planområdet till bostäder i Påarp och cirka 2 kilometer till bostäder i östra delen av Helsingborg stad. En framtida utbyggnad i Östra Ramlösa medför att fler bostäder förläggs närmre planområdet.

Totalt pekar ÖP 2021 ut cirka 260 hektar ny verksamhetsmark utanför centralorten, med en planeringshorisont år 2035. Den sammanlagda ytan innehåller en buffert som motsvarar en överkapacitet på 70 %. I den beräkningen ingår ett ökat behov av verksamhetsmark på grund av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Överkapaciteten motsvarar cirka 120 %, ifall det inte skulle finnas en fast HH-förbindelse. Enligt översiktsplanen har planprogramsområdet prioritet två-Planområdet Björka 17:1 med flera, Väla (Uteslutningen) utgör det enda område som pekas ut som prioritet ett. Med prioriteringsordningen undviks, enligt översiktsplanen, oönskade effekter som en snabb utbyggnad, med flera påbörjade områden samtidigt, kan medföra på exempelvis kulturmiljön eller naturlandskapet. En planläggning av Norra Ekeberga skulle innebära att behovet av ny verksamhetsmark fram till år 2035 överskrids med drygt 30 %. I översiktsplanen anges dock också behov av en buffert av verksamhetsmark.

Planprogramförslaget bedöms till stor del vara i enlighet med översiktsplanens ställningstagande. Relativt dåliga förutsättningar för kollektivtrafik och att industrispår till Norra Ekeberga beräknas bli kostsamt samt att det finns begränsningar med branta lutningar och korta uppställningsplatser för tåg medför att planområdet vid mer ingående studier visat sig vara mindre lämpligt än vid de antagande som gjordes i översiktsplanen. Elektrifiering av lastbilar är en framtida möjlighet som kan bidra till ett mer hållbart transportsätt vilket också bidrar till att planområdet blir mer lämpligt.

För att följa översiktsplanens förslag på utbyggnadsordning finns behov av en samordning med en utbyggnad av Planområdet Björka 17:1 med flera, Väla (Uteslutningen).

### **3.2 Bedömning av miljöpåverkan**

En systematisk undersökning och avgörande om planens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 5 och 7 §§ miljöbalken kommer att göras under planarbetet, genom ett särskilt beslut senast i samband med godkännande av planprogrammet.

En översiktlig bedömning av miljöpåverkan visar att en utbyggnad av planområdet medför att cirka 88 hektar högklassig jordbruksmark, klass 9, 0,4 % av all jordbruksmark i Helsingborgs kommun, tas ur bruk. En stor del kommer att bebyggas så att det blir en irreversibel förlust av jordbruksmark. En viktig ekosystemtjänst försvinner, då detta område inte längre kommer att bidra till produktion av livs- eller drivmedel. Exploateringen av planområdet behöver sättas i ett sammanhang, då just Helsingborg just nu håller på att planlägga cirka 450 hektar jordbruksmark. Drygt hälften ska användas för verksamhetsmark. Detta motverkar målet om en stärkt självförsörjning med livsmedel i Sverige.

Den stora arealen brukad åker inom planområdet bedöms ha ett lågt naturvärde, men även åkermark är en livsmiljö för vissa arter. Planförslaget innebär att andelen ytor för naturvärden på lång sikt kan öka inom planområdet. Planområdet kan dock ge negativa effekter på befintliga naturvärden inom planområdet genom högre byggnadsvolymer, större gator, staket och belysning vilket ger en negativ påverkan för vissa arter. Förekomst av och möjlig påverkan på fladdermöss, groddjur och fåglar kommer att utredas under det fortsatta planarbetet.

Planförslaget frångår befintlig karaktär såväl strukturellt som visuellt och bedöms påverka landskapsbilden och även kulturvärden negativt.

Den totala avrinningen av dagvatten till recipienten Lussebäcken kommer med exploateringen mer än fördubblas vilket påverkar vattenbalansen. Våtmarken i den norra delen har möjlighet att förbättra Lussebäckens flöde i lågflödesperioder. Utbyggnadsförslaget bedöms på sikt medföra en liten negativ effekt på grundvattentillgången för Ramlösa vattentäkter, som dock inte påverkar uttagsmöjligheter från vattentäkten. Med föreslagna åtgärder bedöms inte möjligheterna att nå satta miljö kvalitetsnormer, MKN, påverkas negativt.

En utbyggnad av planområdet med transportintensiva verksamheter kommer att leda till ökade trafikmängder. Områdets läge medför att andelen hållbara arbetsresor förmodligen blir låg. Så länge fossila drivmedel används kommer trafiken stå för en stor andel av klimatutsläppen. En övergång till fossilfria bränslen kan minska påverkan. Godstrafik på järnväg kan bidra till att minska klimatutsläppen jämfört med godstrafik på väg. Jordbruksmarken har potential att fungera som kolsänka. Planförslaget innebär att denna potential begränsas. Planförslaget möjliggör även för en våtmark i den del av planområdet, vilket ökar kolinlagringen. En bedömning av planförslagets samlade klimatpåverkan kommer att göras i det fortsatta planarbetet.

Naturvårdsverkets riktvärden för trafikbuller för befintliga bostäder överskrider i dag på grund av buller från motorvägen, E6:an. En utbyggnad enligt planprogrammet kan leda till att trafikbullernivåerna för vissa av bostäder i öster förbättras men även att andra bostäder, dels i öster och dels i söder, får försämrade trafikbullernivåer på grund av planprogrammet. Sammantaget bedöms ändå de negativa förändringarna som beräknas ske på grund av en utbyggnad enligt programmet gå att åtgärda så att ingen försämring för de befintliga bostäderna ska ske.

Genomförd bullerutredning, Efterklang, 2024-04-03, visar att verksamheterna bidrar med ökad mängd buller vid samtliga bostäder, men att det finns förutsättningar att utforma verksamheter så att nivåer för verksamhetsbuller understiger Naturvårdsverkets riktvärden vid samtliga näraliggande bostäder. Detta gäller dock främst för en utbyggnad med logistikverksamheter, och under förutsättning att lastzonerna ligger väster om byggnaderna.

De ökade trafikflödena kräver en utbyggnad av befintlig väginfrastruktur, som korsningen Rausvägen/Påarpvägen och Rausvägens korsning med Skånebanan.

Den planerade bebyggelsen med höglager i den södra delen av planområdet kommer att leda till en ökad beskuggning av jordbruksmarken öster om planområdet.

Förvaltningen bedömer att planens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Därför ska en strategisk miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning genomföras, enligt 6 kap 11, 12 och 16 §§ miljöbalken och 4 kap 34 § plan- och bygglagen. Omfattning och avgränsning av den strategiska miljöbedömningen sker under detaljplanprocessen i samråd med länsstyrelsen. Särskilt hänsyn behöver tas till de kumulativa effekterna av samtliga pågående planer och utbyggnadsprojekt inom Östra Ramlösa.

### **3.3 Påverkan på riksintressen och förordningar**

#### **Riksintresse för totalförsvaret**

Inom planområdet föreslås objekt som är högre än 20 meter vilket innebär att ärendet kommer att remitteras till Försvarmakten.



### **Riksintresse för trafikcommunication**

Nytt industrispår föreslås ansluta till Skånebanan. I Trafik och mobilitetsutredning, Sweco, 2024-03-13, anges att det innebär påverkan på Skånebanan och därmed riksintresse för trafikcommunication. I utredningen beskrivs påverkan på Skånebanan utifrån olika alternativa anslutningar till Skånebanan.

I Trafik och mobilitetsutredning, Sweco, 2024-03-13, anges att etablering av logistikområden innebär en ökad trafikstring som i sin tur påverkar väg E6 som redan är belastad. Möjligheten att föra över godsvolymer till järnväg möjliggörs med industrispår och anslutning av dessa till Skånebanan och blir en viktig del i att minska de negativa effekterna av transporter. Beroende på hur stor del av transporter som kommer gå på järnväg så påverkas belastningen och den framtida kapaciteten på Väg E6 som är av riksintresse.

Trafikanalys Sweco, 2024-03-13, visar att trafiken till planområdet till övervägande del kommer använda trafikplats Helsingborg södra.

### **Vattenskyddsområde**

Planområdet ligger utanför Ramlösa vattenskyddsområdet men bedöms ändå ligga inom tillrinningsområdet för vattentäkten. Därför har en bedömning av hur grundvattenbildningen påverkas utförts.

I Hydrogeologiskt utlåtande N. Ekeberga, Tyréns 2023-12-20, anges att den hårdgörning av ytor som uppkommer till följd av byggandet av hela planprogrammet Norra Ekeberga kommer på sikt resultera i att grundvattenbildningen till Helsingborgsandstenen och till Ramlösaformationen minskar något. Utredningen har utgått ifrån att ca 70 % av området hårdgörs. Målsättningen är dock att planområdet i så liten grad som möjligt hårdgörs och det kan innebära en lägre hårdgörningsgrad än 70 %. Hårdgörningsytorna omfattar all kvartersmark, vägar samt 40 % av grönytor. Baserat på att ovan andel mark hårdgörs, samt att det bedömda tillrinningsområdet för Ramlösa vattentäkt är 2250 hektar stort medför detta en minskning av tillgängligt grundvatten till Ramlösa vattentäkt med ungefär 3%. Motsvarande minskning för planprogrammet Östra Ramlösa 6:4 var ungefär 4%, vilket ger en sammanlagd minskning på ungefär 7% för planprogrammen Östra Ramlösa 6:4 och Norra Ekeberga.

Enligt resonemang ovan bedöms utbyggnadsförslaget på sikt medföra en liten negativ effekt på grundvattentillgången för Ramlösa vattentäkt. Dock bedöms uttagets möjligheter från Ramlösa vattentäkt inte påverkas, då nuvarande uttag trots den minskade grundvattenbildningen fortfarande bara bedöms utgöra en dryg femtedel av tillgängligt vatten i akvifären.

## **3.4 Miljö, hälsa och säkerhet**

### **Luftkvalitet**

Det behöver utredas vidare hur trafikökningen som planförslaget innebär påverkar luftkvalitetsnivåer.

### **Markradon**

Enligt karta över gammastrålning förekommer lägre uranhalter, och således radon, i norra delen av planområdet medan högre halter förväntas i södra delen av planområdet. Markradonanalyser för området behövs för att vidare besluta om eventuellt behov av radonskyddat byggande.

## Markföroreningar

Marken har historiskt utgjorts av jordbruksmark. Bedömningen är att risk för markföroreningar som överstiger riktvärden för föreslagen verksamhet är låg.

## Vattenkvalitet

Enligt VA-utredningen, Tyréns 2024-04-16, berörs planområdet av två dikningsföretag. Avrinning från planområdet sker i första hand till de två dikningsföretagen, vilka utgör delflöden till Lussebäcken. Från Lussebäcken rinner vatten vidare till Råån och ut i Öresund. Det saknas i nuläget underlag kring det södra dikningsföretaget *Krokstorp, Ö Ramlösa m fl byar samt Räfsmosse*. Dikningsföretagets funktion, utformning av anläggningar och ansvar kommer att utredas i det fortsatta arbetet med planprogrammet.

Vattenkvaliteten i en vattenförekomst bedöms utifrån kemisk och ekologisk status. Kemisk status är grundad på EU:s gemensamma miljökvalitetsnormer (MKN), och består av en lista med prioriterade ämnen. Den ekologiska statusen bestäms utifrån de hydrologiska, fysikalisk-kemiska och biologiska faktorerna, vilket omfattar bland annat förändringar av flöden.

Lussebäcken är Rååns största biflöde men är ingen klassad vattenförekomst och har därför inga MKN. Enligt Helsingborgs dagvattenplan är Lussebäcken kraftigt föroreningspåverkad, framför allt biflödet vid Östra Ramlösa som planområdet planeras ansluta till. Längre nedströms är Lussebäcken även påverkad av erosion. Enligt Vatteninformationssystem Sverige, VISS, behöver fosforbelastningen sänkas för att bäcken ska kunna nå god ekologisk status.

Råån uppnår inte god ekologisk status på grund av framför allt övergödning och hydromorfologisk påverkan från jordbruk. Totalfosforkoncentrationen behöver minska för att nå god status. Andra särskilt förorenande ämnen har även uppmätts i halter överskridande gränsvärdet. Av ovan nämnda faktorer är det främst övergödning och metallföroreningar samt flödesregimen som påverkas av dagvattenutsläpp.

För att förbättra statusen i Lussebäcken har en åtgärdsplan tagits fram, Ekologigruppen, 2021. I åtgärdsplanen föreslås en våtmark i planområdets norra del, samt ett tvåstegsdike i planområdets södra del. Föreslagen våtmark är tänkt att uppta cirka 4 hektar och tvåstegsdiket föreslås anläggas med 3 m terrass på varje sida.

I samband med planerad bebyggelse tas nu dessa ytor delvis i anspråk för rening av dagvatten från ny bebyggelse istället för att rena befintliga flöden till Lussebäcken. Dock har de primära reningsåtgärderna för dagvatten föreslagits utanför de utpekade åtgärderna och de bidrar främst till att erbjuda en extra fördröjningsvolym. Våtmarken i norr renar dessutom en del av befintligt flöde från jordbruksmarken öster om planområdet, norr om Ekeberga gård.

En konsekvens av den föreslagna exploateringen av området är att den totala volymen vatten som avrinner på årsbasis kommer att mer än fördubblas, jämfört med dagsläget. Avrinningen ökar främst under vår- och sommarmånaderna, då stora delar av nederbörden annars magasineras i markprofilen för att sedan avdunsta eller i viss utsträckning infiltrera till grundvattnet. Så länge utflödet enligt dikningsföretagens föreskrifter är begränsat till 1 liter/sekund/hektar, sker bara en kortare utjämning av flödet under ett antal dagar efter dimensionerande regn. Med den föreslagna dagvattenlösningen där tömningsflödet från den norra delen är begränsat till 0,1 liter/sekund/hektar bedöms flödesregimen i Lussebäcken att förbättras, då vatten tillförs bäcken med måttligt flöde under lågflödesperioden.

Både halt och mängd föroreningar i utgående dagvatten bedöms vara låga för undersökta föroreningar med föreslagen dagvattenhantering. I samtliga fall underskrider halten satta riktvärden och mängden föroreningar minskar generellt från befintliga nivåer. Med föreslagna åtgärder bedöms inte möjligheterna att nå satta MKN påverkas negativt och åtgärderna kan även ge en minskning av mängden näringsämnen i recipienten och ett förbättrat flöde under perioder av torka. Denna bedömning gäller under förutsättning att de befintliga diktningföretagen utanför planområdet fungerar och är lämpligt utformade. Detta kommer att utredas vidare i den fortsatta processen.

Ämne	kg/år			µg/l			
	Befintlig	Planerad	Planerad med rening	Befintlig	Planerad	Planerad med rening	Riktvärde
<b>P</b>	16	58	6	110	220	20	50
<b>N</b>	420	390	240	2800	1500	780	2 000
<b>Pb</b>	1,3	2,9	0,3	9	11	1	8
<b>Cu</b>	1,9	7,2	1,0	13	28	3	18
<b>Zn</b>	6	38	2	41	150	7	75
<b>Cd</b>	0,07	0,20	0,03	0,5	0,8	0,1	0,4
<b>Cr</b>	0,3	2,0	0,1	2	8	0,3	10
<b>Ni</b>	0,2	2,3	0,2	1	9	1	15
<b>Hg</b>	0,001	0,012	0,002	0,01	0,05	0,01	0,03
<b>SS</b>	7 800	18 000	1 700	52000	68000	5 500	40 000
<b>Olja</b>	25	310	8	170	1 200	25	1 000
<b>PAH16</b>	0,007	0,150	0,01	0,05	0,57	0,04	
<b>BaP</b>	0,0007	0,0200	0,0016	0,005	0,08	0,01	0,03

Föroreningsbelastning vid befintlig och planerad markanvändning för norra avrinningsområdet samt med föreslagen dagvattenhantering.

Ämne	kg/år			µg/l			
	Befintlig	Planerad	Planerad med rening	Befintlig	Planerad	Planerad med rening	Riktvärde
<b>P</b>	6	29	6	110	190	38	50
<b>N</b>	160	250	140	2 800	1 600	880	2 000
<b>Pb</b>	0,5	1,6	0,2	9	10	2	8
<b>Cu</b>	0,7	4,7	1,0	13	30	6	18
<b>Zn</b>	2	21	3	41	130	17	75
<b>Cd</b>	0,03	0,10	0,02	0,5	0,6	0,2	0,4
<b>Cr</b>	0,1	1,1	0,1	2	7	1	10
<b>Ni</b>	0,1	1,3	0,2	1	8	2	15
<b>Hg</b>	0,0004	0,0067	0,0024	0,01	0,04	0,02	0,03
<b>SS</b>	2 900	9 300	1 200	52 000	60 000	7 900	40 000
<b>Olja</b>	10	170	6	170	1 100	38	1 000
<b>PAH16</b>	0,003	0,078	0,006	0,05	0,50	0,04	
<b>BaP</b>	0,0003	0,0120	0,0009	0,005	0,07	0,01	0,03

Föroreningsbelastning vid befintlig och planerad markanvändning för södra avrinningsområdet samt med föreslagen dagvattenhantering.

## Översvämningsrisk

För bedömning av skyfallspåverkan av exploateringen har Tyréns i sin VA-utredning beräknat fördröjningsvolymerna för ett 100-års-regn med en klimatfaktor på 1,4 för de befintliga förhållandena och planerad markanvändning för både det norra och södra avrinningsområdet inom planområdet.

Från det norra avrinningsområdet sker en bräddning till recipienten vid befintliga förhållanden vid sex timmars varaktighet av dimensionerande regn, även utan klimatfaktor. Med planerad markanvändning och föreslagna fördröjningsvolymerna sker ingen bräddning vid sex timmars varaktighet. Avrinningen från den befintliga markanvändningen är betydligt högre än 1 liter/sekund/timme när befintliga lågpunkter bräddas, utan att det sker dämningar av systemet. Därför anges i VA-utredningen att det kan vara rimligt att utforma fördröjningsanläggningar med ett högre utflöde vid större regn. Hur en långvarigt ökad belastning påverkar bäcken nedströms har inte utretts.

För det södra avrinningsområdet beräknade Tyréns i VA-utredningen att det vid sex timmars varaktighet kommer att ske en bräddning till recipienten även vid befintliga förhållanden utan klimatfaktor. Vid planerade förhållanden kommer en bräddning av betydligt större volymer ske strax efter två timmars varaktighet.

Tyréns föreslår i Höjd- och massutredning att leda en del av vattnet i den södra delen av avrinningsområdet till ett grönstråk med fördröjningsdamm i mitten av det södra avrinningsområdet, innan det når diket på planområdets östra sida. På det sättet utnyttjas befintliga lågpunkter bättre, och det skapar mer fördröjningsvolym för skyfall, så att ingen bräddning kommer att ske vid sex timmars varaktighet. Förslaget till höjdsättning möjliggör principiellt för skyfallsvägar inom planområdet. En mer detaljerad höjdsättning behöver utredas vidare i detaljplaneprocessen.

## Trafik

Positiva konsekvenser av att planlägga ett logistikområde på den aktuella platsen är möjlighet till att ansluta till industrispår, närhet till hamn och stad vilket kan medföra att trafikökning blir relativt låg i jämförelse med andra lokaliseringar. Fördjupande utredning behöver utföras för att kunna ta ställning till om kommande detaljplaner ska peka ut reservat för industrispår eller inte.

Negativa konsekvenser är att planområdet orsakar ökad trafikbelastning på närliggande vägar, inklusive motorvägen och lokala vägar. Detta leder till en ökad trafikbelastning och därmed ökad risk för olyckor och försämrad luftkvalitet. Bedömningen är dock att luftkvaliteten inte riskerar att överskrida miljö kvalitetsnormen.

I Trafik- och mobilitetsutredningen, Sweco 2024-03-13, bedöms trafikbelastningen från området för år 2040. Trafikverkets trafikstringsverktyg beräknar att ett verksamhetsområde med cirka 2000 arbetsplatser genererar cirka 4200 fordon rörelser per dygn. Uppskattningar baserade på trafikmätningar från befintliga logistikområden i Tostarp och Landskrona ger mellan 2500 och 4150 fordon per dygn. Utifrån dessa siffror har Sweco tagit fram tre olika scenarier för trafikbelastningen, ett med höga flöden, ett med låga flöden, och ett med ett klimatfokus, som utgår ifrån att en del transporter kan ske på järnväg, samt att andra hållbara mobilitetslösningar leder till en hög andel av kollektivtrafik- och cykelresor.

Scenarier	Antal fordon i maxtimme (andel tung trafik)	Antal fordon per dygn (andel tung trafik)
Scenario hög	500 (20 %)	5000 (30 %)
Scenario låg	300 (20 %)	3000 (30 %)
Scenario klimat	200 (20 %)	2000 (30 %)

*Sammanställning av scenarier för trafikallsträng motorfordon. Källa: Sweco*

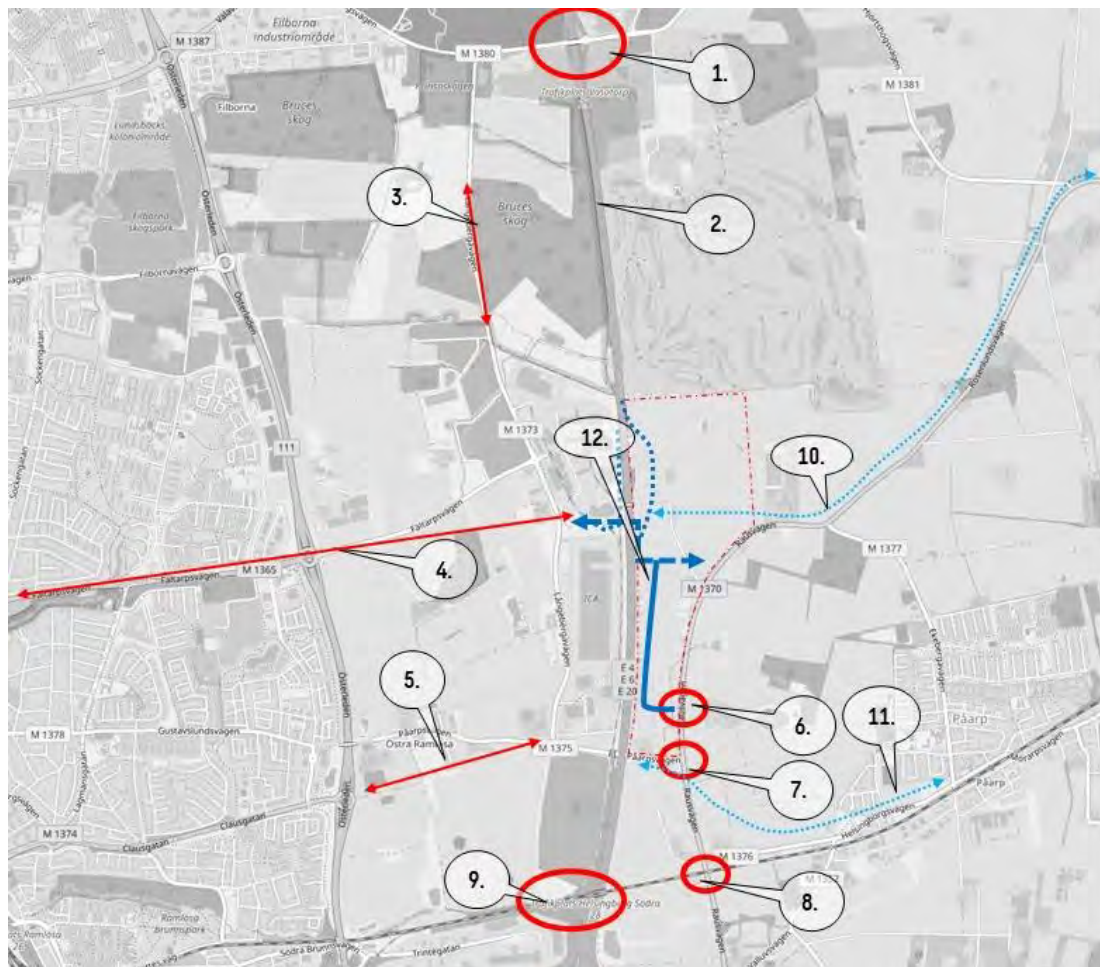
Det finns inga riktigt bra referensexempel på hur man lyckats uppnå en hög andel hållbara resor i denna typ av område. En viktig del blir att de företag som kommer att verka i området måste göra stora insatser för att underlätta för sina anställda att använda andra trafikslag än bilen och trots detta kommer det i och med läget att bli svårt att få ner färdmedelsandelarna för motorfordon. Frågan om överföring av gods från väg till järnväg är större och kan inte lösas inom ett planprogram utan är en nationell och internationell fråga kring hur utvecklingen av järnvägen ska ske i Sverige och Europa.

För att visa vilka konsekvenser en utbyggnad av planområdet har på det omgivande nätverket prognosår 2040 har Sweco gjort en trafikanalys i Helsingborg stads trafikmodell i Visum. I den analysen antas exploateringen genererar cirka 2350 fordonsresor per dygn.



*Skillnadsbild mellan med och utan exploatering vid Norra Ekeberga för prognosår 2040. Exploateringen antas i trafikmodellen alstra cirka 2350 fordonsresor per dygn. Bilden visar vilken påverkan Norra Ekeberga ger i det närliggande transportsystemet. Röda siffror visar på en trafikökning och gröna siffror på ett minskat trafikflöde, redovisat på dygnsnivå.*

Nedan beskrivs övergripande trafikala konsekvenser som planförslaget innebär både inom planområdet och utanför. De största fysiska konsekvenserna pekas ut.



*De större fysiska konsekvenserna av planprogrammets genomförande.*

### **Trafikplats Vasatorp (1.)**

Trafikplats Vasatorp påverkas av planförslaget och hur trafiken hanteras med åtgärder i kringliggande vägnät. Planområdets utbyggnad riskerar att öka belastningen i Trafikplats Vasatorp. Belastningen på trafikplatsen är beroende av hur Norra Ekeberga kopplar till omgivande gatunät med en eventuell bro mot Långeberga eller en tillkommande trafikplats. Exakt hur mycket beror också på hur stor andel som väljer att ta Rausvägen söderut mot trafikplats Södra. En planskildhet mellan Skånebanan och Rausvägen är viktig för att styra trafiken mot Trafikplats Södra, vilket skulle avlasta Trafikplats Vasatorp.

### **Riksintresse väg E4, E6, E20 (2.)**

Etablering av logistikområden innebär en ökad trafikalstring som i sin tur påverkar väg E6 som redan är belastad. Möjligheten att föra över godsvolymer till järnväg skulle möjliggöras med ett industrispår och anslutning av dessa till skånebanan och skulle kunna bli en viktig del i att minska de negativa effekterna av transporterna. Beroende på hur stor del av transporterna som kommer gå på järnväg så påverkas belastningen och den framtida kapaciteten på Väg E6 som är av riksintresse.

### **Påverkan Bruces skog (3.)**

Likt resonemanget kring påverkan på Trafikplats Vasatorp så finns också en risk för ökad trafik på Långebergavägen genom naturreservatet Bruces skog med en ny koppling över E6. Långebergavägen vid Bruces skog korsas av ridvägar och går igenom ett populärt naturreservat och en ökad trafik ger påverkan på de som nyttjar naturreservatet med ökat buller med mera.

### **Påverkan av ny trafikplats på E6 (4.)**

I tidigare genomförd Åtgärdsvalsstudie, ÅVS, Trafikverket 2015, innebär en ny trafikplats om den byggs ökade trafikflöden och förhöjda bullernivåer på Fältarpsvägen.

### **Eventuell ökad genomfartstrafik (5.)**

Beroende på hur svårt det blir att köra från området söderut till trafikplats Södra så finns risk för smittrafik från Påarpsvägen till Österleden igenom Östra Ramlösa och förbi det framtida sjukhuset. Genom att skapa en planskildhet (punkt 8) minskar denna risk.

### **Behov av ny korsning med vänstersvängkörfält (6.)**

För att hantera tillkommande trafik från planområdet behövs en ny koppling mot Rausvägen. Korsningen föreslås byggas som en trevägskorsning med ett separat vänstersvängkörfält på Rausvägen från söder. Vänstersvängkörfältet görs primärt av trafiksäkerhetsskäl men har också en positiv effekt på kapaciteten i korsningen.

### **Behov av ny korsningstyp (7.)**

Kapaciteten i korsningen mellan Påarpsvägen och Rausvägen räcker inte med nuvarande utformning, som i nuläget är en trevägskorsning av typ B med refug och stopplikt från Påarpsvägen. Att ändra reglering till väjningsplikt i framtiden när Norra Ekeberga är utbyggt är inte en tillräcklig åtgärd. Framtida korsningsutformning behöver utredas vidare men en cirkulationsplats bedöms kunna hantera framtida trafik.

### **Behov av planskildhet mellan Rausvägen och Skånebanan (8.)**

I och med ökade trafikflöden på Rausvägen aktualiseras behovet av planskildhet vid Rausvägen och Skånebanan. I trafikanalyserna har inte hänsyn tagits till bomfällning. Det behövs mer detaljerad utredning om hur det verkliga trafikflödet påverkas med bommar. Risker är att trafiken istället hamnar på Påarpsvägen och Långebergavägen och belastar Bruces skog och trafikplats Vasatorp. En planskildhet mellan Rausvägen och Skånebanan kan ge fördelar för fler områden än Norra Ekeberga.

### **Behov av ny anslutning industrispår(9.)**

Ny koppling med industrispår till Skånebanan. Två alternativ har studerats där huvudalternativet är en bro över E6 med koppling till Skånebanan väster om E6. För att bidra till klimatmålet är industrispåret en viktig förutsättning tillsammans med ett aktivt arbete för att få ditt verksamheter som använder spåret.

### **Behov av nya cykelkopplingar (10.)**

För att bidra till målet om ett klimatneutralt logistikområde behöver cykelinfrastrukturen till och i området förbättras. Flera nya cykelkopplingar pekas ut, bland annat mot Påarp, Mörarp

och norrut mot Tostarp industriområde. Befintliga stråk mot Helsingborg behöver ses över med avseende på trygghetsinsatser och prioritet för cyklister i korsningar.

### **Behov av nya cykelkopplingar Påarps station (11.)**

Idag finns en befintlig cykelväg från planområdets södra del till Påarp. På sträckan behövs trygghetsåtgärder. Även kopplingen till Påarp och Påarps station behöver förstärkas för att underlätta för arbetande i planområdet att ta sig till bostäder och kollektivtrafik. Om en planskildhet mellan Skånebanan och Rausvägen förverkligas kommer det påverka cykelvägens sträckning och möjliggöra för en mer gen koppling mot Påarp från området. Åtgärden ger marginell påverkan på restiden men ger en bättre upplevelse.

### **Ny infrastruktur inom planområdet (12.)**

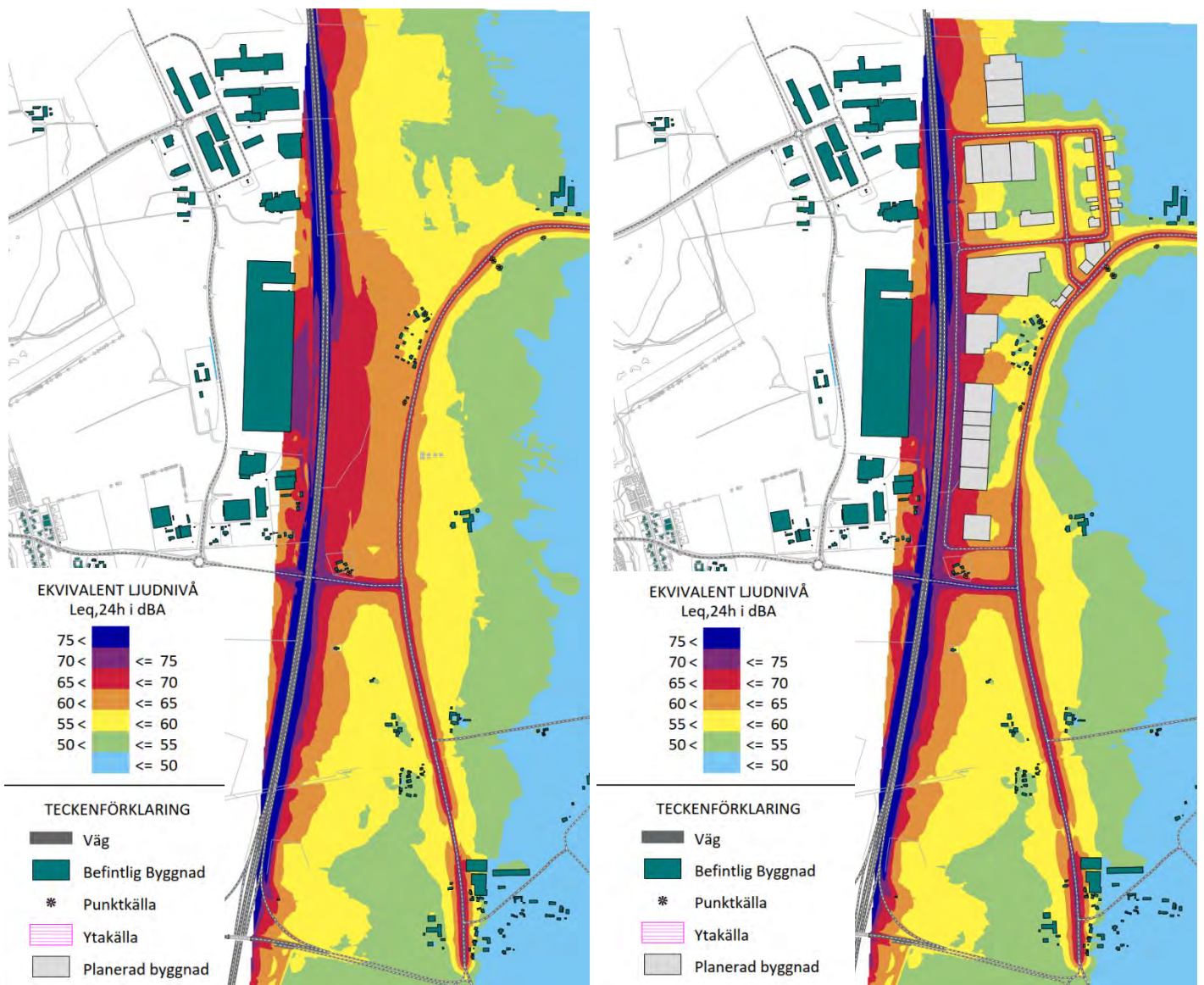
En given förutsättning för områdets utveckling är föreslagen trafikstruktur i området som kan utvecklas se kapitel 2,4 Trafik. De olika stegen innebär olika konsekvenser där en bro innebär en överflyttning av viss trafik mot Långebergavägen och Österleden samt risk för ökad genomfartstrafik från Påarp. En ny trafikplats innebär en avlastning av Vasatorp men negativa konsekvenser med ökad trafik och högre bullernivåer på Fältarpsvägen in mot centrala Helsingborg som en önskad effekt.

### **Buller från verksamheter och vägar**

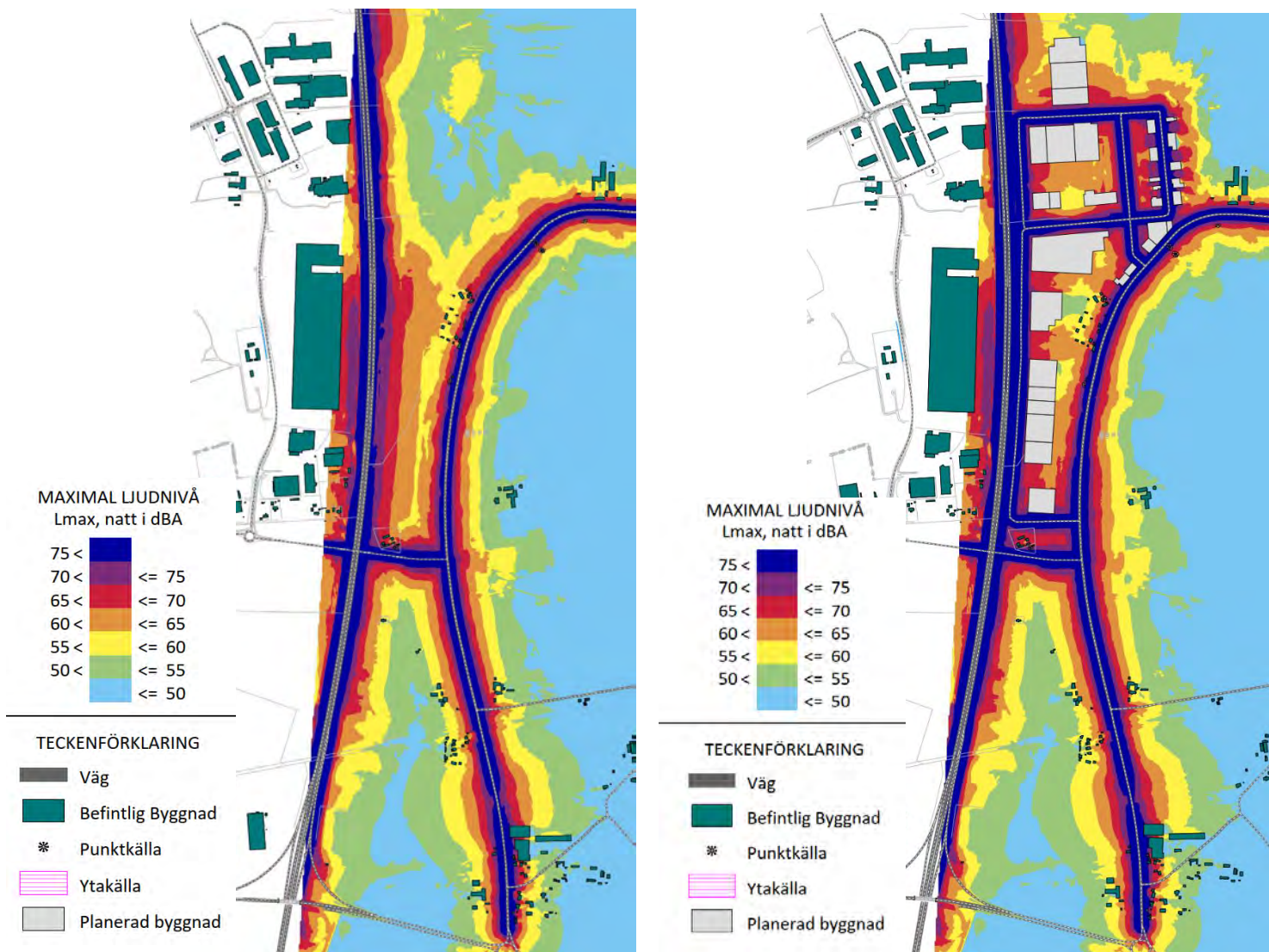
Utifrån en schablonmässig utformning av verksamhetsområdet har bullervolymer från verksamheter och trafik analyserats i Bullerutredning Rapport Norra Ekeberga, Efterklang, 2024-04-03.

Naturvårdsverkets riktvärden för trafikbuller för befintliga bostäder överskrids i dag på grund av buller från motorvägen, E6. En utbyggnad enligt planprogrammet kan leda till att trafikbullernivåerna för vissa av bostäder i öster förbättras men även att andra bostäder, dels i öster och dels i söder, får försämrade trafikbullernivåer på grund av planprogrammet. Sammantaget bedöms ändå de negativa förändringarna som beräknas ske på grund av en utbyggnad enligt programmet gå att åtgärda så att ingen försämring för de befintliga bostäderna ska ske. Utformning av vägar och förslag på bulleråtgärder kommer att utredas vidare i den kommande detaljplaneprocessen. Nedan visas bilder på trafikbullerutbredningar med och utan en utbyggnad enligt planprogrammet i Norra Ekeberga år 2040.



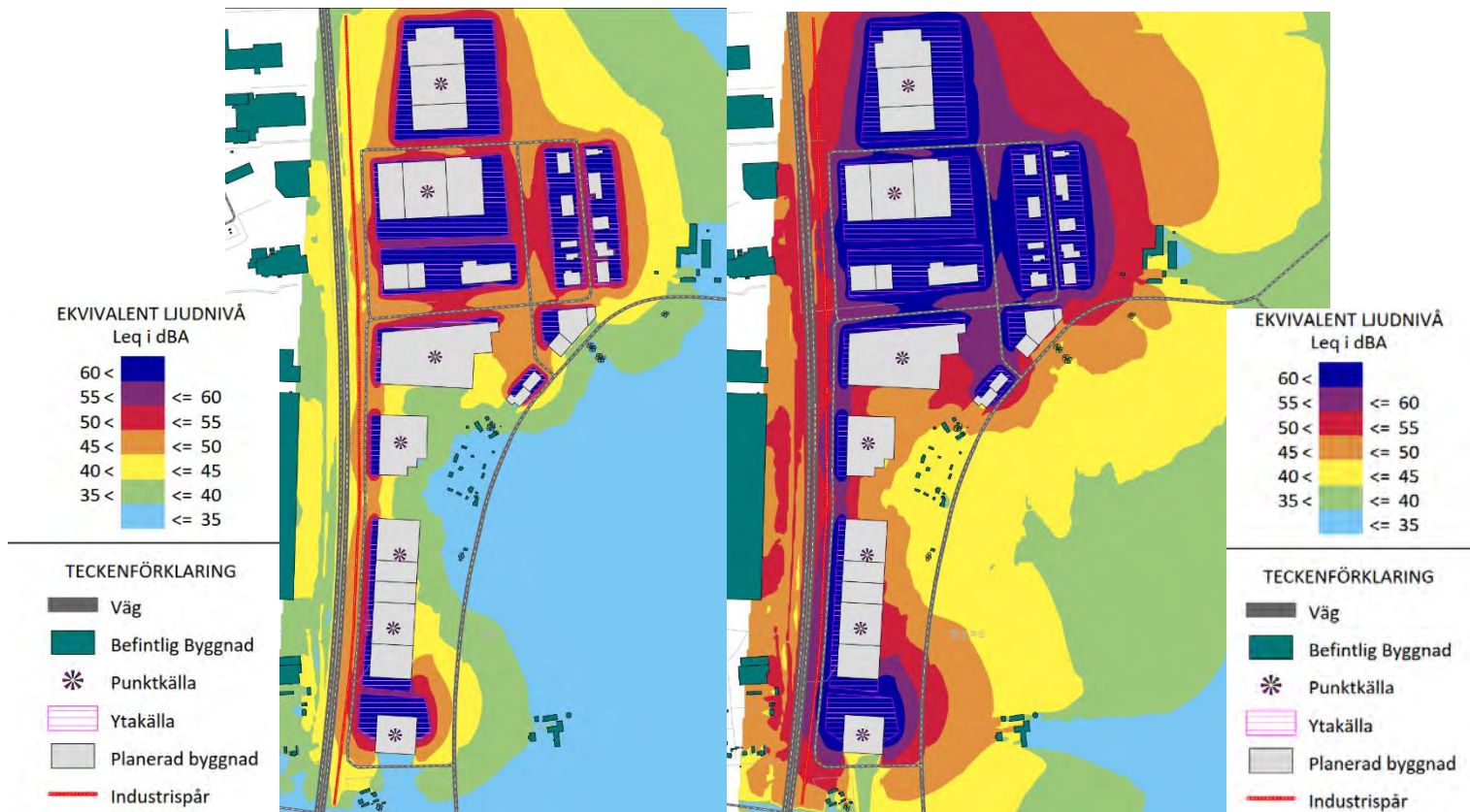


Trafikbullersituation 2040. Ekvivalent ljudnivå, ljudutbredning på 1,5 meters höjd. Bilden till vänster visar bullersituationen utan en utbyggnad av Norra Ekeberga. Bilden till höger visar bullersituationen med en utbyggnad av Norra Ekeberga.



*Trafikbullersituation 2040. Maximal ljudnivå, ljudutbredning på 1,5 meters höjd. Bilden till vänster visar bullersituationen utan en utbyggnad av Norra Ekeberga. Bilden till höger visar bullersituationen med en utbyggnad av Norra Ekeberga.*

För verksamhetsbuller har två olika utvecklingsscenarier analyserats. Det ena scenariot utgår ifrån en utbyggnad med tyngre industri, och det andra ifrån lättare industri inom området, exempelvis lager/logistik. Resultatet visar att verksamheterna bidrar med ökad mängd buller vid samtliga bostäder, men att det finns förutsättningar att utforma verksamheter så att nivåer för verksamhetsbuller understiger Naturvårdsverkets riktvärden vid samtliga näraliggande bostäder, detta gäller dock främst för logistikverksamheter. Oavsett om kommande detaljplan utreder förutsättningar för att planlägga för industri eller verksamheter så kan det dock krävas en mer detaljerad analys av hur verksamheternas byggrätter bör utformas samt hur kvartersmarken i övrigt kan användas för att bullernivåer från verksamheterna ska hålla sig under givna riktvärden. Anpassningar för verksamheten kan exempelvis vara att placera lastning och lossning på enbart ena sidan av byggnaden samt att fläktar riktas bort från kringliggande bostäder.

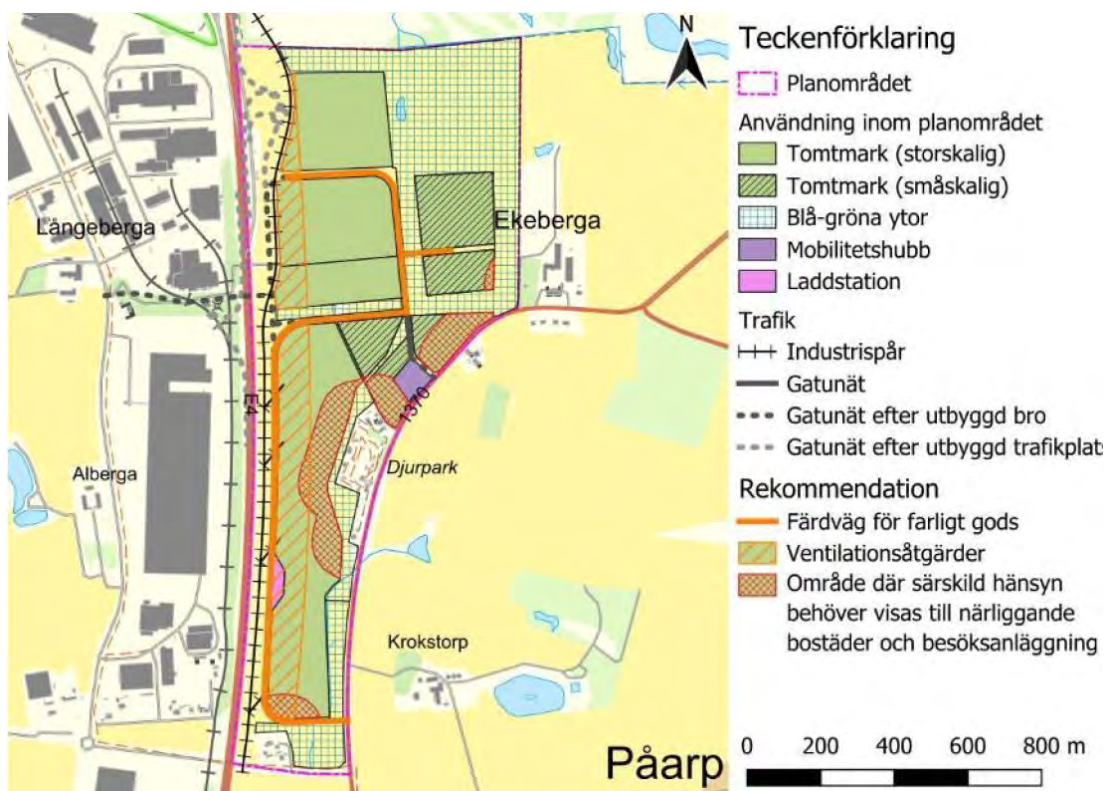


Verksamhetsbuller ekvivalent ljudnivå, ljudutbredning på 1,5 m höjd. Bilden till vänster visar bullersituationen vid utbyggnad av lätt industri. Bilden till höger visar bullersituationen vid en utbyggnad av tung industri.

## Risker

Riskutredning för Helsingborg Östra 1:25 med flera Norra Ekeberga, Briab, 2024-03-13, visar att det finns ett behov av att visa riskhänsyn till risker i planområdets närhet. Några verksamheter i Långeberga hanterar farliga ämnen som vid en olycka kan påverka planområdet. Likaså innebär närheten till väg E4/E6/E20 att det finns anledning att utforma byggnader och område med hänsyn till risker med transport av farligt gods. Planområdet är visserligen beläget bortanför de skyddsavstånd som anges i länsstyrelsens riktlinjer RIKTSAM, men inom det riskhantlingsområde där skyddsåtgärder som minskar skador vid en olycka bör övervägas. Här bör inomhusvistelse och ventilationsåtgärder prioriteras.

Riskvärdering gällande verksamhetsrisker som kan påverka omgivningen har gjorts schablonmässigt då det ännu inte är känt vilka verksamheter som kommer inrymmas i planområdet. Användningen Z, verksamheter, innebär dock att omgivningspåverkan ska vara begränsad och möjliga risker är byggnadsbränder, vissa transporter med farligt gods och mindre hantering av brandfarliga och explosiva varor. Att etablera skyddsavstånd med precision är svårt i detta skede. I stället redovisas vilka områden inom planområdet där särskild hänsyn behöver visas till närliggande bostäder och besöksanläggning. Det rekommenderas också att transport av farligt gods på verksamhetsområdet använder den södra infarten från Rausvägen och därmed undviker att passera bland annat besöksanläggningen.



*Illustration av rekommendationer för planområdets utformning med hänsyn till risker i omgivningen som påverkar planområdet och risker i planområdet som kan påverka omgivningen.*

### 3.5 Natur- och kulturmiljö

#### Mikroklimat

En exploatering av området kommer att förändra det lokala mikroklimatet, då hårdgjorda ytor inte har samma temperaturreglerande egenskaper som naturliga ytor. Markbeläggningen och fasaderna tillför större yta som kan värmas upp av solinstrålningen, medan den ökade avrinningen av dagvatten från området gör att förutsättningar för avdunstning och därmed avkylning är mindre. Därför är exploaterade områden ofta varmare än omgivande områden. Hur kraftig temperaturökningen är beror på bland annat områdets storlek, förekomsten av grön- och vattenytor samt värmekällor inom området, bebyggelsestrukturen och därmed skuggförhållanden.

Stadsbyggnadsförvaltningens analys av strålningstemperaturen i centralorten under sommaren i framtida extremår, utförd av enheterna för översiktsplanering och Geografisk information och visualisering (GIV) år 2021, visar att temperaturen i stora asfalterade områden uppnår hälsovådliga nivåer under allt längre tidsperioder. I detaljplaneskedet ska det utredas närmare hur platser inom planområdet där personer förväntas uppehålla sig behöver utformas för att säkerställa acceptabla temperaturer även under värmeböljor.

GIV-enheten undersöker inom ramen för det här planprogrammet om och hur den planerade höga bebyggelsen påverkar vindströmmar inom omgivningen. Detta arbete beräknas vara klart inför godkännande av planprogrammet.

## Solförhållanden

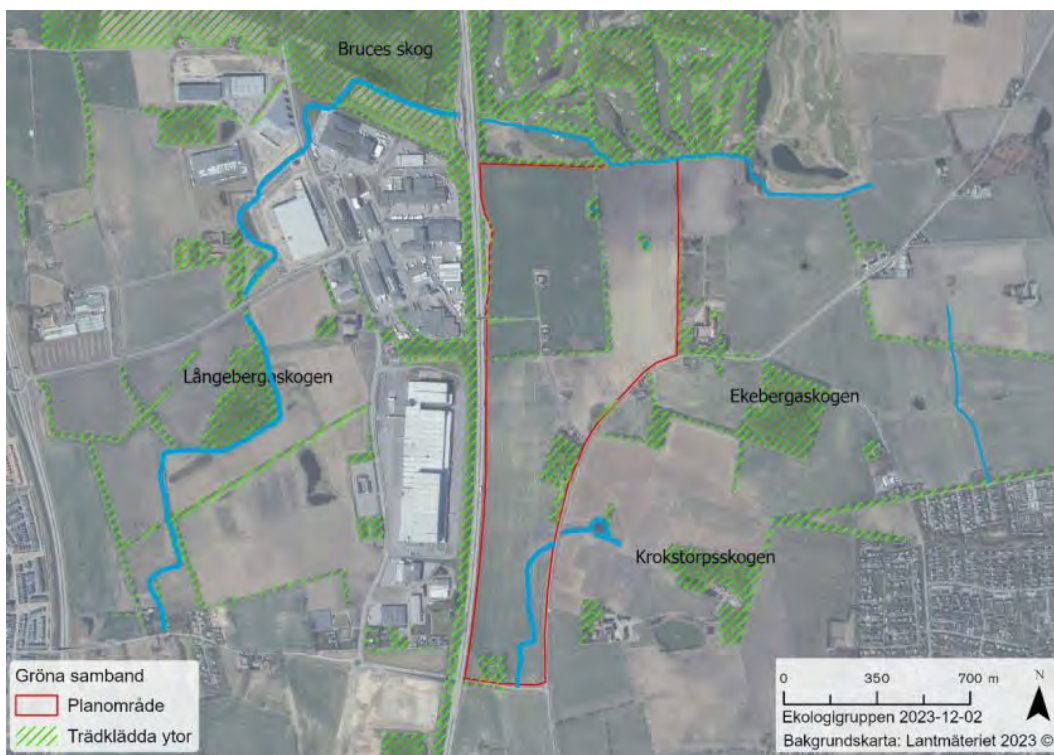
Skuggstudier, utförda av Tengboms arkitekter, visar att den föreslagna bebyggelsen kommer att leda till en ökad beskuggning av de befintliga landskapselementen inom planområdet, de kvarvarande bostäderna vid djurparken och den angränsande jordbruksmarken. Se mer under kapitel 3.6 Hushållning med naturresurser – hur det kan påverka jordbruksmarkens produktivitet.

Mer detaljerade skuggstudier ska genomföras i detaljplaneskedet som underlag för att utforma ett förslag som minskar den negativa påverkan på omgivningen.

## Naturvärden

### Blågröna samband

Naturvärdesinventering Norra Ekeberga, Ekologigruppen, 2023-12-04, anger att området kring Långeberga och Ekeberga är fragmenterat och består till övervägande del av jordbruksmark med spridda lövskogsdungar, trädrader, buskridåer, småvatten, och mindre vattendrag. De öppna vattendragen kompletterar de gröna stråken som korridorer i landskapet och utmed dessa kan till exempel fåglar hitta skydd och föda och de större däggdjuren få tillgång till vatten. Bottenfauna som utvecklas till sländor och andra flygande insekter är en viktig föda till både fåglar, fladdermöss och groddjur. Planområdets trädridåer, med förekomst av grova lövträd, hålträd och död ved kan också fylla en funktion som spridningskorridor för vedlevande svampar och flygande insekter. Vidare kan de tänkas utgöra livsmiljö för fåglar och fladdermöss. Lussebäcken utgör ett sammanhängande blått stråk. Utmed detta stråk finns en möjlighet för vattenlevande arter såsom fisk och bottenfauna att sprida sig och det bedöms som möjligt att öringen kan leka utmed sträckan som ansluter till den norra delen av planområdet.



*Befintliga trädklädda ytor som kan tänkas fylla funktion som spridningskorridorer mellan olika värdekärnor i området idag. Bedömningen av möjliga spridningsvägar är enbart teoretisk och bas-*

*eras på förekomst av trädklädda ytor. Olika arters förmåga till spridning har inte beaktats i figuren ovan. De öppna vattendragen, blå linjer, med vegetation och skyddszoner kompletterar de gröna stråken, grönskafferade ytor, i och i anslutning till planområdet. Källa: Ekologigruppen*

### **Naturvärden**

Ekologigruppen har i Naturvärdesinventering Norra Ekeberga, 2023-12-04, inventerat naturvärden inom och utanför planområdet. Inom planområdet finns en trädridå, objekt nr 5 i karta nedan, som bedöms ha ett högt naturvärde, naturvärdesklass 2. I denna klass bedöms varje objekt vara av särskild betydelse för att upprätthålla biologisk mångfald på regional eller nationell nivå och objekten bör så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön. Denna trädridå omsluter djurparken och här finns jätteträd av poppel samt förekomst av rödlistade och hotade arter. Vidare bedöms en damm med trädklädd kantzon i inventeringsområdets norra del ha ett preliminärt högt naturvärde, se objekt nr 11. En fågel- och groddjursinventering genomförs under våren och sommaren 2024 för att fastställa om det finns groddjur i objektet. Öster om planområdet finns höga naturvärden i Ekebergaskogen och form av trädridåer med mycket grova träd, jätteträd och förekomst av rödlistade och hotade arter.

Påtagliga naturvärden, naturvärdesklass 3, som är av betydelse för att upprätthålla biologisk mångfald på kommunal nivå, finns i form av äldre trädridåer med grova träd och förekomst av naturvårdsarter, se objekt nr 7 och 12. En mindre damm, objekt nr 10, bedöms också ha preliminärt påtagligt naturvärde. Krokstorpsskogen öster om planområdet är yngre och hyser ett visst till påtagligt naturvärde.



*Objekt nummer 7. Trädridå och stenmur inom planområdet.*

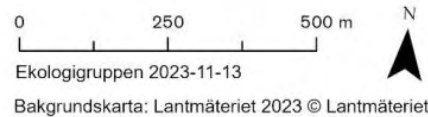
Områden med visst naturvärde finns i form av buskridåer, två lindalléer, och ett dike. I övrigt bedöms den stora arealen brukad åker ha ett lågt naturvärde. Privat tomtmark inom planområdet har inte inventerats men bedöms preliminärt ha ett övervägande lågt naturvärde.



Naturvärdesinventering, Norra Ekeberga

Naturvärdesklass

- Högt naturvärde - naturvärdesklass 2
- Påtagligt naturvärde - naturvärdesklass 3
- Visst naturvärde - naturvärdesklass 4
- Inventeringsområde
- Privat tomt - ej inventerad



*Naturvärdesobjektens läge och fördelning inom inventeringsområdet. Detaljerad beskrivning av alla naturvärdesobjekt finns Naturvärdesinventering Norra Ekeberga, Ekologigruppen, 2023-12-04 samt i tillhörande bilaga, Bilaga 1 Objektskatalog.*

## Naturvårdsarter

Inom planområdet samt i det utökade inventeringsområdet har 60 naturvårdsarter noterats. Trädridån som omsluter djurparken hyser flera rödlistade arter som krateroranglav, vedsvampen rosenporing, och vedsvampen Hypoxylon petriniae. På klibbal kring en större damm i planområdet noterades den rödlistade vedsvampen stor sotdyna. Vidare så förekommer den fridlysta orkidén skogsknipprot rikligt i flera objekt inom planområdet. Rödlistade och hotade arter finns också i trädridåerna öster om planområdet, bland annat noterades här falsk allékrimmerlav, elegant sköldlav och vedsvampen Hypoxylon petriniae. Ekebergaskogen öster om planområdet hyser ett stort antal naturvårdsarter varav flera ingår bland Skogsstyrelsens signalarter för skyddsvärd skog.

I planområdets nordvästra hörn, på andra sidan motorvägen, angränsar naturreservatet Bruces skog. I Bruces skog finns en variation av naturtyper, bland annat gammal enefälad, ekhagar, ask- och hasseldungar, bokskog, blötare lövskogspartier, våtmarker och en sjö med ett rikt fågelliv. Länsstyrelsen Skåne.

## Påverkan av naturvärden

Naturvärden inom planområdet påverkas då förutsättningarna förändras. Flertalet av de befintliga naturvärdesobjekten föreslås att bevaras. De naturvärdesobjekt eller delar av dem som inte bevaras beskrivs mer ingående nedan.

Planförslaget anpassas för att minska påverkan på befintliga områden med högt och påtagligt naturvärden vilket inom planområdet utgörs av trädridåer, stenmurar och märkegravar. Detta görs genom att grönytor föreslås i anslutning till dessa, att belysning föreslås undvikas i anslutning till grönområden med naturvärde, samt att en lägre byggnadshöjd föreslås mot naturvärden.

Planområdet bedöms ändå ge negativa effekter på spridningskorridorer genom högre byggnadsvolymer, större gator, staket och belysning vilket ger en negativ påverkan för vissa arter.

Den stora arealen brukad åker inom planområdet bedöms ha ett lågt naturvärde. Planförslaget innebär att andelen ytor för naturvärden på lång sikt kan öka inom planområdet.

Ekologigruppen, 2024, ger generella riktlinjer kring buffertzoner och förslag på utformning i anslutning till alléer, trädridåer, stenmurar och vatten. I samband med uppförande av byggnader, anläggning av vägar eller grävarbeten kan närliggande träd påverkas negativt. För att träden inte skall skadas krävs hänsyn till hela trädets utbredning vilket även innefattar rotsystemets storlek. Därför behövs en skyddszon där all typ av markberedning, byggnation, grävning, körning av fordon med mera förbjuds. Vidare är det önskvärt om skydds-zonen anpassas så att byggnader inte beskuggar tidigare solbelysta träd. Skydds-zonen är till för att skydda trädet från direkt negativ påverkan från grävning, markkompaktering, markbearbetning, byggnation etcetera. Denna zon kan vara 10 – 15 meter i en radie från trädet, beroende på trädets diameter.

Respektavstånd behövs för att bevara träd även när det blir äldre och mer biologiskt värdefullt. Om inga anläggningar att vistas på finns inom 25 meter kan trädet stå kvar även när det bedöms som ett riskträd. Trädets ålder är helt avgörande för dess biologiska värde. Både skydds-zoner och respektavstånd till träd behöver ses över inför godkännande av planprogrammet. Det kan medföra justeringar i struktur- och illustrationsplan.



Miljön kring stenmurarna i planområdet är torr, ljus och varm, vilket skapar goda förutsättningar och värdefulla livsmiljöer för värmegynnade växter och djur. Det är alltså av stor vikt att bebyggelse planeras så att biotopen som stenmurarna utgör inte beskuggas.

Vidare utgör murarna och trädriddåerna i planområdet viktiga spridningskorridorer. Det är således av vikt att dessa korridorer inte "bryts" av byggnader och annan exploatering.

Sannolikt hyser dammarna i planområdet groddjur, vilka alla är skyddade enligt artskyddsförordningen. En fördjupad groddjursinventering kommer att utföras under våren 2024. För att inte störa groddjur bör bebyggelse planeras så att dammarna eller diket inte skuggas, vilket kan komma att innebära en bredare skyddszon än 10 meter beroende på byggnadernas utformning. Det är också viktigt att kantzonen planeras som naturmark, utan hårdgjorda ytor, vägar eller stigar, samt att belysning begränsas för att inte störa groddjuren.

Om det skulle visa sig att större vattensalamander, skyddad enligt 4a § artskyddsförordningen, finns inom planområdet så är även artens livsmiljö skyddad. Livsmiljön innefattar lekvatten och viloplatser/övervintringsmiljöer, vilka sannolikt utgörs av omkringliggande stenmurar och rösen.

Ekologigruppen rekommenderar att man fredar en skyddszon om minst 10 meter på vardera sida kring Lussebäcken samt det mindre vattendrag/dike som finns i sydöstradelen av området som också utgör en del av Lussebäcken. Skyddszonen bör planeras som naturmark, utan hårdgjorda ytor, vägar eller stigar. Vattendrag som kantas av träd får en skuggning som ger lägre vattentemperatur och mindre igenväxning. Träd och buskar ger också skydd och boplats för fåglar och vilt. Träd- och buskklädda kantzoner minskar också risken för erosion och näringsläckage. Vill man möjliggöra för framtida utveckling av Lussebäcken/vattendragen i området är en bredare buffertzon att föredra, lämpligen kring 20 meter. Då ges utrymme att exempelvis jobba med funktionella kantzoner och aktiva svämplan.

Planförslaget utgår från dessa riktlinjer vilket bedöms medföra att påverkan på befintliga naturvärden mildras.

Planförslaget ger också positiva effekter genom att andelen naturmark ökar och föreslås att koppla samman i gröna och blå stråk som även föreslås koppla samman med naturvärden utanför planområdet. I planförslaget planeras för grönytor samt dagvattendammar och diken. Dessa åtgärder kan gynna naturmiljön i olika grad beroende på hur de utformas. Här kan nya värden skapas som gynnar växt- och djurliv och den biologiska mångfalden. Beskrivning av rening beskrivs under kapitel 3,4 Miljö, hälsa och säkerhet.

Nedan anges de naturvärdesobjekt eller delar av objekt som inte föreslås bevaras:

- Inom planområdet säkerställs inte bevarande av buskridå längs E6 (objekt 8) och Lindallé längs grusväg (objekt 9) som utgör visst naturvärde.
- Förekomst av sällsynta och skyddsvärda arter är få inom områden med visst naturvärden, men den fridlysta orkidén skogsknipprot noterades i buskridån längs E6:an (objekt 8)



#### *Lindallé (objekt 9)*

- Objekt 9 omfattas av generellt biotopskydd då den utgörs av en allé. Objekt 9 kan bevaras som en del av kvartersmark t ex genom en kvartersgata. En möjlighet är även att flytta träden för att skapa en ny allé inom planområdet. Av skötselskäl bör allén flyttas till kvartersmark.
- Objekt 8 kan delvis bevaras men vid en eventuellt utbyggnad av en av- och påfart till E6 så bör den flyttas till någon av de större grönytorna inom planområdet.
- Dike i åkermark, objekt 3, som utgör visst naturvärde föreslås att flyttas, se illustrations och strukturplan. Vid skapandet av nytt dike/bäck så finns det möjlighet att skapa ett högre naturvärde än i befintligt dike.
- Trädridå och stenmur inom planområdet, objekt 7, påverkas i två lägen där en gata genom trädridån föreslås.

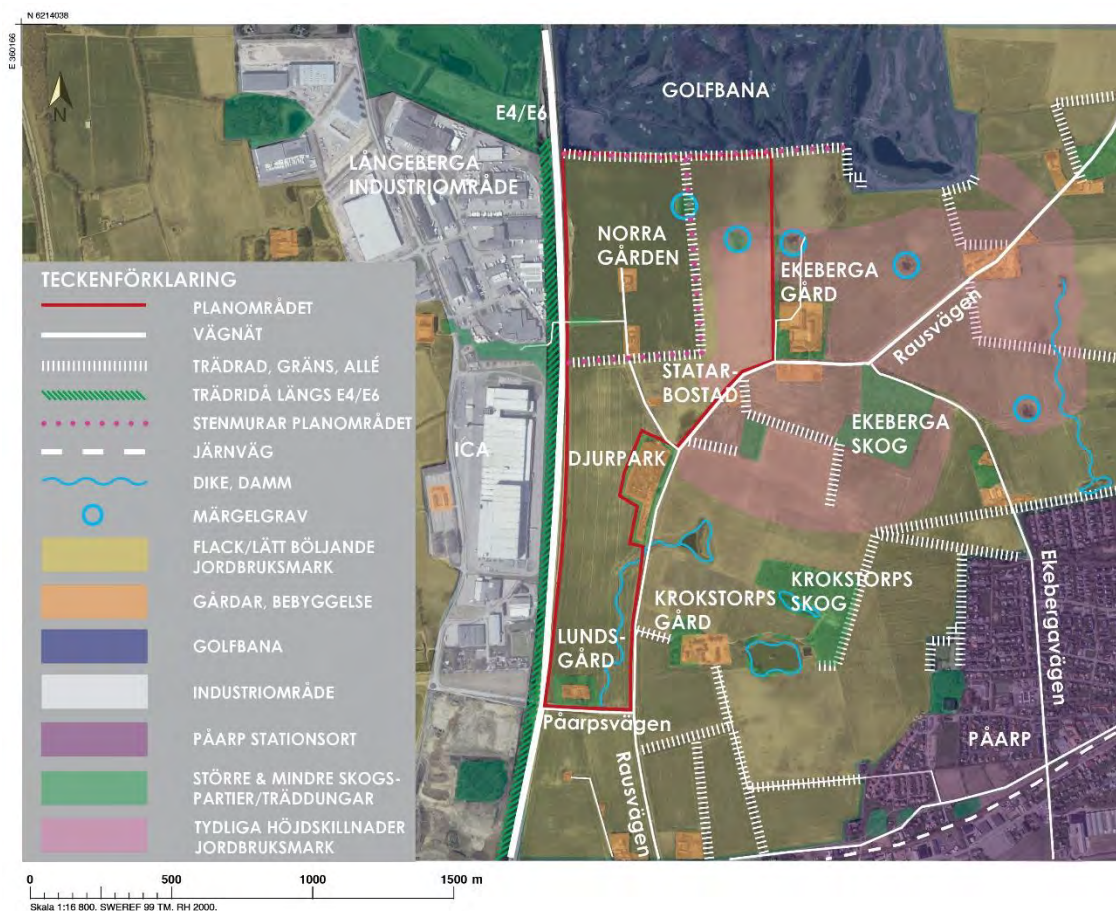
#### **Kulturmiljö**

Planområdet innehåller inga tidigare utpekade höga värden såsom riksintresse för kulturmiljövård eller liknande. Däremot finns det höga värden direkt utanför planområdet, vilka är utpekade i kommunens Natur- och kulturmiljöprogram, 2018.

Trots att det inte finns sedan tidigare utpekade höga värden inom planområdet finns det inslag av värden som bedöms kulturhistoriskt värdefulla och betydelsefulla för landskapsbilden. Dessa är den gamla sockengränsen i norr vid golfbanan med höga träd och stenmur, den trädbevuxna gränsen med stenmur, mägergravarna som visar på jordbrukets utveckling, fastighetstrukturer och vägar som visar på skifteslandskapets karaktäristiska drag med raka linjer och geometriska former, äldre bebyggelse före 1920 som på grund av sin ålder bedöms i detta skede som särskilt värdefull kulturhistoriskt samt delar av Rausvägens sträckning med sin svängda form.

Befintlig kulturmiljö, de kulturhistoriska värdena inom planområdet och dess närhet, kommer påverkas då odlingslandskapet som rådande karaktär omvandlas till ett logistik- och verksamhetsområde med annan bebyggelseskala, utbredning och markutnyttjande.

Ekeberga gård och Krokstorps gård hamnar i en annan kontext. Gårdarna går från att vara öar i ett öppet landskap till att hamna i ett urbant och mer slutet sammanhang. Trots att gårdarna inte ligger inom planområdet så påverkar planområdets omvandling omkringliggande miljöer både fysiskt och visuellt. Såväl Krokstorps gård som Ekeberga gård är nära förbundna med det



Illustrationen visar objekt som är av värde för områdets karaktär, har höga upplevelsevärden samt betydelse för landskapsbilden och/eller har kulturhistoriska värden. Källa: Tyréns

omkringliggande jordbrukslandskapet och har lång kontinuitet kopplat till platsen och stort kulturhistoriskt värde.

Krokstorps gård och Ekeberga gård har i planförslaget ett visst skyddsavstånd till kommande verksamhetsbebyggelse.

Bebyggelse inom planområdet tillkommen före år 1920 bedöms i detta skede som särskilt värdefulla. Möjligheten att bevara denna bebyggelse och därmed vilka konsekvenser detta ger kommer att studeras i det fortsatta planarbetet.

Resterna av Välluvs sockengräns är en värdefull gräns i landskapet som markeras av uppvuxna träd längs en stenmur. Gränsen bedöms vara fortsatt läsbar i landskapet då öppna ytor för hantering av dagvatten och skyfall föreslås i anslutning till sockengränsen.

### Landskapsbild

Landskapsbildsanalys Norra Ekeberga, Helsingborg, Tyréns 2023-11-17, anger att planområdet idag utgör en gräns mellan stad och landsbygd, en betydelsefull sådan. Inom planområdet finns det flera objekt och värden som bedöms kulturhistoriskt värdefulla och har betydelse för landskapsbilden, vilka bör tas hänsyn till. Strax utanför planområdet finns det höga kulturvärden.

Landskapsbildsanalysen fokuserar på befintliga element och värden samt den visuella påverkan föreslagen exploatering av området kan komma att ha på landskapsbilden och kulturmiljön.

Analysens slutsatser är att planområdet idag utgör en slags gräns mellan stad och landsbygd, en betydelsefull sådan. Inom planområdet finns det flera objekt och värden som bedöms kulturhistoriskt värdefulla och ha betydelse för landskapsbilden, vilka bör tas hänsyn till. Strax utanför planområdet finns det höga kulturvärden som riskerar att påverkas negativt.

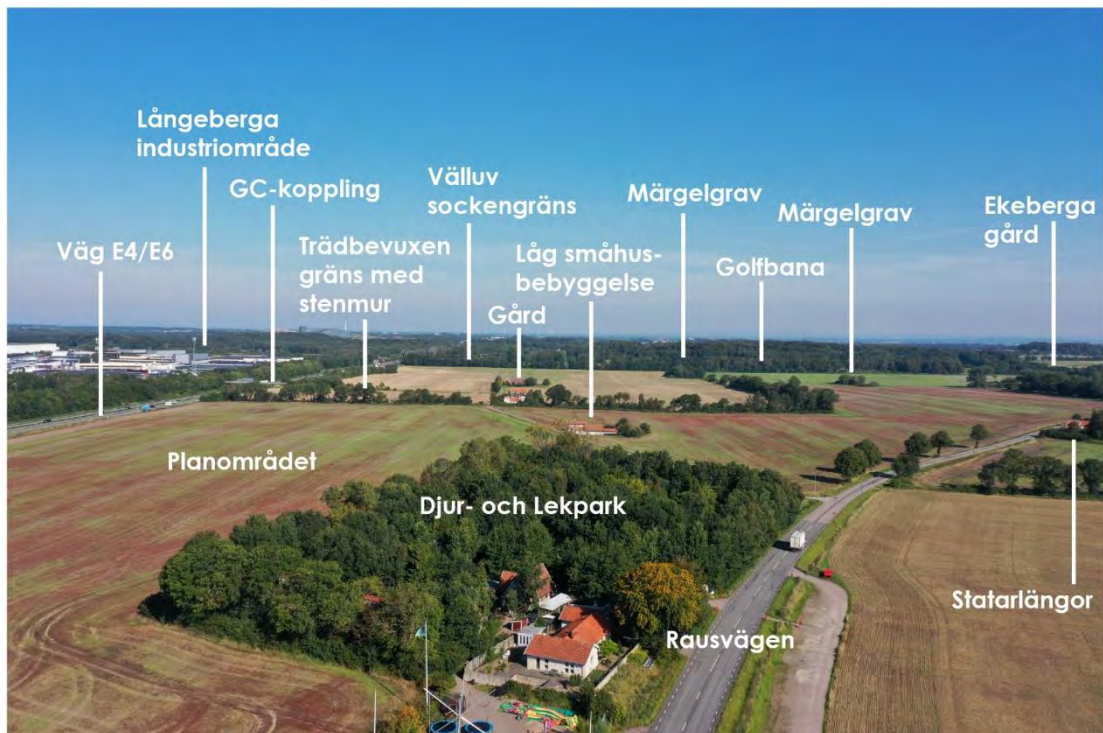
Motorvägen E4/E6 tillsammans med trädridån fungerar idag som en gräns mellan ett urbant och högt exploaterat område, väster om motorvägen, och ett öppet agrart område, öster om motorvägen. Jordbruksmark har redan, norr om planområdet, tagits i anspråk i form av verksamhetsbebyggelse norr om golfbanan. Även golfbanan kan sägas vara ett urbant inslag, trots sin gröna karaktär. Ica-lagret och delar av Långeberga industriområde syns och präglar även området öster om motorvägen. Dock upplevs motorvägen med trädridån som en tydlig gräns mellan två karaktärer.

Planområdet kan i dag sägas utgöra en slags buffertzona, en betydelsefull sådan, mellan Långeberga industriområde, motorvägen och odlingslandskapet. Topografin skiftar inom planområdet; vissa partier av landskapet är flacka, andra är stigande och i vissa delar finns det påtagliga nivåskillnader. Dessa skiftningar är en del av landskapets karaktär och bidrar till områdets läsbarhet. Särskilt känsliga objekt med höga upplevelsevärden och kulturhistoriska värden som är viktiga för områdets karaktär:

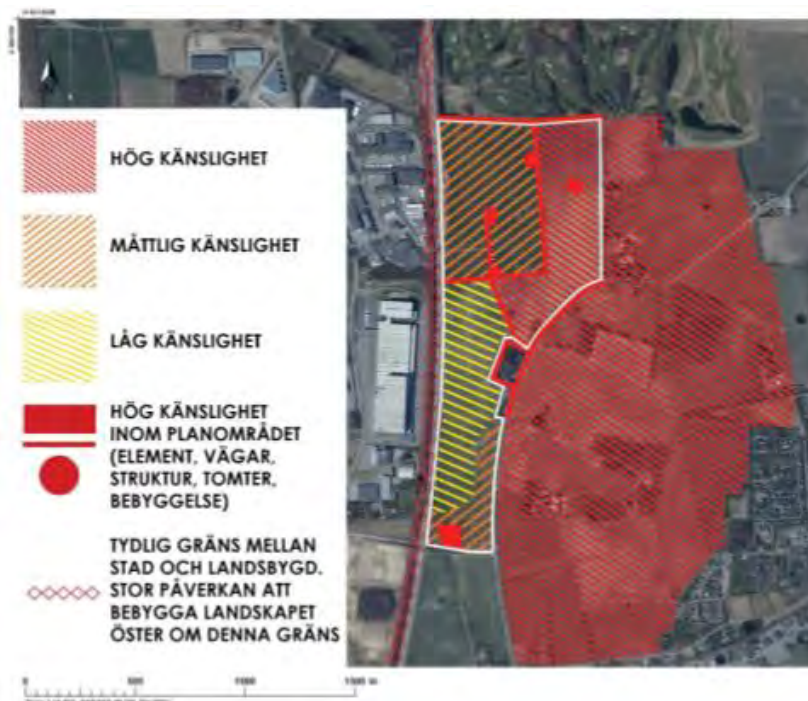
- Krokstorps gård och allé samt skog (skyddsavstånd).
- Ekeberga gård och skog (skyddsavstånd).
- fastigheternas raka, formstarka gränser markerade med uppvuxna träd och stenmurar.
- höjdskillnaderna, det flacka möter det böljande som ger skiftningar i landskapet.
- Välluvs sockengräns längs golfbanan (sträckning).
- De skogspartierna, trädridåerna och trädbevuxna gränserna (utanför planområdet).
- Märgelgravarna.
- Bebyggelsen som generellt är inbäddad i grönska.
- Öppet jordbrukslandskap (som en del i större helhet).
- Stor del av befintlig bebyggelse är underordnad områdets uppvuxna träd- och trädpartier.
- Före detta statarlängan (koppling till Ekeberga gård).
- Lundsgård och den norra gården (placering och grön struktur).
- bebyggelse tillkommen före 1920 bedöms i detta skede som särskilt värdefull (8 kap. 13 § PBL) enligt Boverkets riktlinjer.
- Rausvägens svängda form



Vy mot söder över planområdet.



Vy mot norr över planområdet.



Illustrationen visar information om landskapets innehåll och känslighet. Inom planområdet finns en tregradig skala vad gäller känslighet för exploatering. De rödlinjerade partierna utgör områden med hög känslighet, de orangelinjerade partierna utgör områden med måttlig känslighet och de gulalinjerade partierna utgör områden med låg känslighet. Bedömningen är gjord utifrån de kulturhistoriska värdena och betydelse för landskapsbilden. Planområdet är markerat i vitt på illustrationen.  
Källa: Tyréns

### Landskapsbild påverkan

I Landskapsbildsanalys Norra Ekeberga Helsingborg, Tyréns, 2023-11-17, anges att det föreslagna logistik- och verksamhetsområdet frångår befintlig karaktär såväl strukturellt som visuellt och bedöms påverka landskapsbilden negativt. Landskapsbilden påverkas kraftigt såväl inom det aktuella planområdet som delar av den omkringliggande miljön.

Gränsen mellan stad och land flyttas längre öster ut i landskapet med föreslagen logistik- och verksamhetsbebyggelse. Den typ av bebyggelse som föreslås är storskalig och breder ut sig över stora ytor vilket kommer påverka ett större område runt omkring visuellt. Det lätt böljande odlingslandskapet bedöms påverkas kraftigt. Topografins skiftningar kommer påverkas vilket medför minskad förståelse för landskapsbilden.

I Landskapsanalysen anges följande rekommendationer för att minska påverkan på landskapsbilden:

- Märgelgravar och trädbevuxna stenmurar/gränser i landskapet bevaras och används/utvecklas i utformningen av verksamhetsområdet.
- Bibehålla de nordöstra partierna öppna inom planområdet. De är högt belägna i förhållande till resterande delar, och rekommenderas utifrån topografi, upplevelsevärden att förbli öppna och förslagsvis användas för betesmark, rekreationstråk och dagvattenhantering.

- Bevara träd och vegetation för att till viss del dölja verksamhetsbebyggelsen. Knyt an till landskapets övergripande struktur i den fortsatta utvecklingen med alléer, trädridåer och större dungar.
- Bebyggelsen inom planområdet hålls låg och trappas ned mot jordbrukslandskapet. Verksamhetsbebyggelsens skala och placering bör studeras vidare och anpassas för att minska påverkan på landskapet.
- Skapa ett respektavstånd till Krokstorps gård och Ekeberga gård.
- Se över anslutningarna till och inom planområdet för att minska den tunga trafiken på Rausvägen.

Planförslaget tar bara delvis hänsyn till respektavstånd till Ekeberga gård och till rekommendationen att bibehålla de nordöstra partierna öppna inom planområdet. Områden i den norra delen av planområdet som enligt landskapsbildanalysen är av hög och måttlig känslighet föreslås för utbyggnad av logistikverksamhet. I övrigt bedöms planförslaget ta hänsyn till rekommendationerna ovan.

Vägstruktur och gårdar i den norra delen av planområdet, se karta nedan, föreslås utgöra kvartermark. Deras historiska sammanhang påverkas delvis då omkringliggande landskap förändras. De bör dock bevaras och kan nyttjas för interna vägar på kvartermark och t ex kontorsbebyggelse. Detta behöver dock utredas vidare i detaljplanearbetet.

KULTURHISTORISKA VÄRDEN  
OCH ELEMENT BETYDELSEFYLLA  
FÖR LANDSKAPSBILDEN

- BEBYGGELSE & TOMTSTRUKTUR
- MÄRGELGRAVAR
- VÄGSTRUKTUR
- TRÄDBEVUXNA GRÄNSER
- TRÄD- & SKOGSPARTIER
- TRÄDRIDÅ
- LANDSKAP AV SKIFTES-KARAKTÄR MED GRÄNSER, GÅRDAR, VÄGSTRUKTURER, SKIFTNINGAR I TOPOGRAFIN
- PLANOMRÅDET



Illustrationen visar objekt som är av värde för området karaktär, har höga upplevelsevärden samt betydelse för landskapsbilden och/eller har kulturhistoriska värden. Illustration över kulturhistoriska värden och element betydelsefulla för landskapsbilden. Källa: Tyréns

## Siktlinjer och utblickar

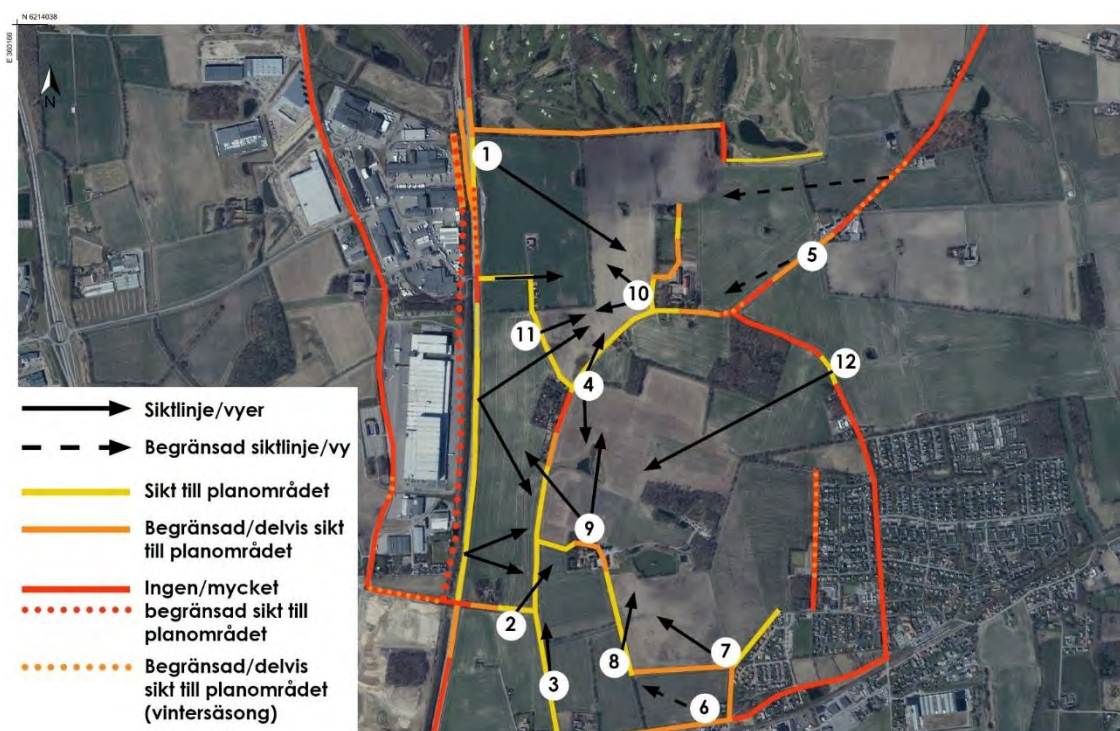
En siktlinjeanalys har genomförts i samband med Landskapsbildsanalys, Norra Ekeberga, Helsingborg, Tyréns, 2023-11-17, längs befintligt vägnät inom och i närheten av planområdet för att analysera vilka områden och platser planområdet syns ifrån. Landskapsbildsanalysen i sin helhet finns att tillgå på Stadsbyggnadskontoret.

Vissa siktlinjer och utblickar, se karta nedan, bör bevakas vid en omvandling av planområdet. Även vyer från motorvägen mot öster är viktiga att beakta. Siktlinjens utbredning och byggnadernas placering bör studeras för att inte dessa ska försvinna helt. Topografins höjdskillnader, trädtrader, skogspartier bidrar till visst skydd från visuell påverkan på håll från vissa väderstreck.

Under vinterhalvåret framträder bebyggelsen mer i landskapet på grund av avsaknaden av lövverk. Stengärdet i den norra delen av planområdet framträder också tydligare under vinterhalvåret.

Viktiga vyer och befintliga siktlinjer bedöms påverkas kraftigt genom att området omvandlas från ett öppet jordbrukslandskap till ett logistik- och verksamhetsområde. Detta såväl inom planområdet som på längre håll i landskapet. Stora delar av befintlig visuell koppling inom planområdet och till omkringliggande landskap kommer troligen att begränsas helt eller delvis.

Konsekvenser för siktlinjer och utblickar (2, 4, 7, 9, 10, 11) beskrivs nedan.



Siktlinjeanalys med numrerade siktlinjer kopplade till fotografierna på kommande sidor.





*Siktlinje 2. Vy från Påarpsvägen mot Krokstorps gård. En viktig siktlinje då man härifrån upplever stora delar av landskapet mot öst och sydost/nordost. Övre bilden visar nuvarande situation. Nedre bilden visar vyn vid en utbyggnad enligt planförslaget. Långa utblickar ges från delar av Påarpsvägen i söder. Den sydöstra delen av planområdet föreslås för hantering av dagvatten och skyfall. Området föreslås utformas för att fortsatt ge utblickar mot Ekeberga gård, landskapet i nordost samt mot djurparken. Utblick över åkerlandskapet mot norr kommer att ersättas av verksamhetsområde med en trädridå i blickfånget. Källa: Tengbom arkitekter.*



*Siktlinje 4– Vy mot norr från Rausvägen. Trädbevuxna gränser i landskapet är påtagligt karaktärsdrag i detta område. Rausvägens sträckning med sin svängda form möter den stigande topografin i närheten av Ekeberga gård vilket går att uppleva härifrån. Övre bilden visar nuvarande vy. Nedre bilden visar vyn vid en utbyggnad enligt planförslaget. Rausvägens sträckning kommer att behållas. I västra delen försvinner utblickarna mot åkerlandskapet. Rausvägen föreslås att kompletteras med en trädrad. Källa: Tengbom arkitekter.*



*Siktlinje 4 Vy mot söder från Rausvägen i höjd med djur- och lekparken. Krokstorps gård och allé syns härifrån. Denna vy påverkas inte av planförslaget.*



*Siktlinje 7 från Välluvsvägen i Påarp mot nordväst. Delar av villabebyggelsen i Påarp möter ett öppet odlingslandskap. Härifrån syns delar av planområdet, Ica-lagret och Krokstorps gård. Uppvuxna träd i landskapet bidrar till att sikten mot planområdet delvis är dold. Genomsiktligheten ökar under vinterhalvåret då träden och övrig vegetation saknar lövverk. Ica-lagret markerad med orange ring och Krokstorps gård i röd ring. Bild ovan visar nuvarande vy. Bild nedan visar vyn vid en utbyggnad enligt planförslaget. Källa: Tengbom arkitekter.*



*Siktlinje 9. Gränser i landskapet och den skiftande topografin syns härifrån. Härifrån syns det öppna odlingslandskapet, trädbevuxna gränser, skogsdungar och delar av Ica-lagret, övre bilden. Den nedre bilden visar vyn vid en utbyggnad enligt planförslaget. Vy från Krokstorps gård. Högre bebyggelse och större volymer blir synliga. Lägre bebyggelse kan döljas av träd. Källa: Tengbom arkitekter.*



*Siktlinje 9. Vy från Krokstorps gård mot norr och Ekeberga gård. Härifrån finns visuell kontakt mellan gårdarna. Vy mot Ekeberga gård bedöms inte påverkas av planförslaget.*



*Siktlinje 10. Vy från Ekeberga gård. Ekeberga gård ligger på en höjd, härifrån ges utblickar både mot väster, norr och söder över landskapet. Ica-lagret syns tydligt härifrån. De långa siktlinjer över öppet åkerlandskapet ersätts till största delen med verksamhetsområde. Mot Ekeberga gård föreslås småskalig och lägre bebyggelse vilket medför att omgivande trädridåer blir framträdande dock blir siktlinjerna mer begränsande. Längre siktlinjer bevaras mot norr och i väster, se illustration. Söder om Rausvägen påverkas inte landskapet. Källa: Tengbom arkitekter.*

### **Balansering**

Kommunfullmäktige beslutade den 23 maj 2007 att staden ska tillämpa balanseringsprincipen vid exploatering av mark i Helsingborgs stad. Grundtanken med balanseringsprincipen är att styra exploatering till platser där man inte tar ekologiska eller rekreativa värden i anspråk. Om exploateringen ändå ska genomföras på en plats där ekologiska eller rekreativa värden påverkas ska balanseringsprincipen bidra till att förlorade värden kompenseras. Detta görs genom fyra steg i balanseringsprincipen: undvika, minimera, utjämna och ersätta. Åtgärder för att balansera påverkan på natur- och kulturmiljön samt klimatpåverkan kommer att studeras i fortsatta detaljplanarbetet samt i hållbarhetsprogram.

### 3.6 Hushållning med naturresurser

Planförslaget tar jordbruksmark i anspråk, vilket innebär att den inte längre kommer vara möjlig att använda för livsmedelsförsörjning eller annan odling. Jordbruksmarken bedöms ha ett högt värde, högklassig jordbruksmark, klass nio av tio, då den utgör ett nationellt intresse och har en hög avkastning i ett nationellt perspektiv. Att ta cirka 88 hektar bördig jordbruksmark i anspråk bedöms på grund av ytans storlek innebära stora negativa effekter. Ett högt värde kombinerat med stora negativa effekter bedöms medföra stora negativa konsekvenser ur ett resurs-hushållningsperspektiv.

Det blir en viss påverkan på livsmedelsproduktionen om jordbruksmarken inom planområdet övergår till annan markanvändning. Om jordbruksmarken övergår till annan markanvändning innebär det att ett område om cirka 88 hektar tas ur produktion. Detta motsvarar ca 0,4 % av åkermarken i Helsingborgs kommun. 88 hektar åkermark som tas ur produktion givet att en gröda odlas på hela arealen ger en årlig förlust om 522 ton havre eller 609 ton höstkorn eller cirka 4400 ton potatis. Den mängden potatis räcker till cirka 50 000 personers årsförbrukning av potatis i Sverige.

PM Analys av påverkan på jordbruksmark i samband med nytt planområde, Norra Ekeberga (Helsingborg Östra Ramlösa 1:29), Svefa, 2024-02-22, har tagits fram i syfte att analysera de förändrade förutsättningar som uppstår för jordbruksmarken som ligger i direkt anslutning till planområdet. Analysen visar att om beskuggning orsakas av planområdet bedöms den påverka en sträcka från Ekeberga gård fram till planområdets sydöstra hörn, cirka 1200 meter. En skuggningszon som är mellan 10 till 50 meter bredd bedöms ge en marknadsvärdeminskning om minst 300 000 kronor och maximalt 1 650 000 kronor.

Planområdet kommer sannolikt leda till en ökad trafikintensitet i området och därför bedöms en viss fältkantverkan uppstå för jordbruksmarken som angränsar direkt öster om Rausvägen. Fältkantverkan innebär här skador orsakade av salt, avgaser och gummirester från vägtrafiken vilket ger en minskad avkastning i området längs Rausvägen.

PM Analys, Svefa, 2024-02-22, beskriver även risker och förslag på möjliga åtgärder att beakta i planläggningen avseende tillgänglighet för jordbruksmark och infrastruktur, avrinning och dränering, spridning av ogräs samt nedskräpning.

### 3.7 Sociala förhållanden

#### Arbetsstillfällen

En utbyggnad av planområdet ligger i linje med stadens mål att tillskapa ny verksamhetsmark. Kommunfullmäktige har beslutat om målet att planlagd mark för verksamhetsytor ska uppgå till minst 80 hektar 2021, varav minst 40 hektar kommunal mark. Stadens säljbara mark för näringslivsutveckling som möter marknadens efterfrågan och följer stadens näringslivsprofilering uppgå till minst 40 hektar i december 2021. Det finns en efterfrågan på stora tomter för etableringar av lager, logistik och terminaler. Då dessa blir allt mer automatiserade önskar dessa verksamheter en hög exploateringsgrad, högre byggnadshöjder och god tillgång till eleffekt.

Tillskapande av nya arbetsplatser utgör en positiv konsekvens. Hur många arbetsplatser en utbyggnad leder till kommer att bero på vilka slags verksamheter planområdet attraherar. Enligt planansökan utgår man från initialt 300 – 500 arbetsplatser som ska bli minst 1000, men sannolikt 2000. Detta motsvarar en täthet på cirka 3-20 arbetsplatser per hektar, räknat på hela planområdet, vilket kan jämföras med Ättekulla verksamhetsområde där personaltätheten är 10-30

personer/hektar. Lager och logistik hör till de mest ytkrävande och minst personaltäta näringsgrenarna.

Enligt Analys av framtida markbehov för näringslivet i Helsingborg, WSP 2020, tillför verksamhetsområden i kategorin transport, magasinering och partihandel, se nedan, nya arbetstillfällen i en omfattning av 18 anställningar/hektar råmark.

Bransch	BTA per arbetsplats	arbetsplats per hektar råmark
Tillverkningsindustri och miljöverksamhet	100	40
Byggverksamhet	65	60
Transport, magasinering och partihandel	200	18
Besöksnäringar	60	74
Kontorsintensiva näringar	21	211
Hälso-, sjukvård och skola	45	100
Övriga branscher	45	99

Nyckeltal för ytbehovet (BTA per arbetsplats) och arbetsplatstäthet (arbetsplats per hektar råmark). Egen beräkning efter uppgifter i rapporten "Analys av framtida markbehov för näringslivet i Helsingborg", WSP 2020.

Med dessa siffror som underlag bedöms det uppskattade antalet arbetstillfällen i planansökan av 1000 – 2000 personer vid full utbyggnad som rimligt.

Då planområdet har en relativt dålig kollektivtrafikförsörjning, se mer under kapitel 4.2 under rubriken kollektivtrafik, försvårar det för möjligheten för de som inte har tillgång till bil att arbeta inom området.

### Konsekvenser för boende inom planområdet

I den mellersta och norra delen av planområdet finns sammanlagt fem bostäder. En förutsättning för vidare detaljplanläggning av verksamhetsmark i denna del av planprogramsområdet är att dessa inte längre utgör bostäder då det inte bedöms möjligt att skapa en god boendemiljö i direkt kombination med ett verksamhetsområde.

Planområdets påverkan på bostäder i anslutning till planområdet beskrivs främst under rubrikerna planförslag, risk, buller, solförhållanden, landskapsbild samt i konsekvenser för barn nedan.

### Konsekvenser för barn

För bostäder i anslutning till planområdet så innebär planförslaget att karaktären ändras från att vara lantlig till att ligga i anslutning till verksamhetsområde. Skuggor och ljusföroreningar har en negativ påverkan. Buller bedöms minska från motorvägen men buller tillkommer avseende transporter inom planområdet och från föreslagna verksamheter. En ökad trafik bedöms också påverka trafiksäkerheten negativt samtidigt som en planskild korsning mellan Skånebanan och Pårpsvägen bedöms ge positiva effekter.

Barn bedöms inte att uppehålla sig inom området i någon större utsträckning idag men rör sig igenom området som gående och cyklister främst i öst-västlig riktning mellan Påarp och Helsingborg till exempel till fritidsaktiviteter. Djurparken i anslutning till planområdet är en målpunkt för barn. Störningar från verksamhet, se ovan, kan ge en negativ påverkan på djurparken.

Planförslaget bedöms ge fler och bättre gång- och cykelkopplingar samt fler ytor för rekreation.

Ett verksamhetsområde kan upplevas som otryggt framförallt kvällstid då få anställda rör sig området.

På lång sikt finns också en påverkan på barn genom att jordbruksmark, landskap- och kulturmiljö försvinner för framtida generationer.

### **3.8 Planens genomförande**

#### **Fastighetsrättsliga konsekvenser**

Planområdets kvartersmark kommer att delas in i flertalet fastigheter. Förslagsvis omfattas samtlig allmän plats av en och samma fastighet, ägd av Helsingborgs stad som huvudman. Planområdet öppnar också upp för möjligheten att inkludera planskild korsning vid Skånebanan i planläggningsalternativet. Om så görs inkluderas även Trafikverkets järnvägsfastighet i planläggningsförslaget. Vid en utbyggnad/ombyggnad av Rausvägen antas även markintrång göras på fastigheten Krokstorp 2:1.

Inom området finns idag en ledningsrätt för gasledning vilken inte ska påverkas av planförslaget. Planläggningen tar också hänsyn till vägrätt som sträcker sig in längs västra sidan av området.

Fastigheterna Östra Ramlösa 7:11, 7:12, 7:13, 1:45 inom planområdets norra del kan inte användas som bostäder när planen genomförts. Fastigheterna inkluderas i kvartersmark för verksamheter i kommande planläggning vilket behöver hanteras inför genomförandet av kommande detaljplan.

#### **Avtal**

Ett ramavtal tecknades i samband med att planprocessen startade, mellan fastighetsägaren, SLP, och Helsingborgs stad. Ramavtalet reglerar bland annat kostnadsfördelning för planläggningsprocessen samt ger en kortfattad beskrivning av processen i kommande genomförande.

Exploateringsavtal ska tecknas och beslutas politiskt innan dess att detaljplan för hela eller del av planområdet antas. Exploateringsavtalet ska vara giltigt endast om detaljplanen vinner laga kraft och ska reglera kostnader och övriga villkor för genomförandet av detaljplanen. Exempelvis marköverlåtelser mellan allmän plats och kvartersmark samt utbyggnad av allmän plats.

#### **Dispenser och tillstånd**

De delar som utgörs av biotopskydd föreslås till största delen bevaras, med undantag för en väg som föreslås bryta igenom den nordvästra trädraden. I fortsatta planprocessen studeras om befintlig trädallé i anslutning till befintliga bostäder i den norra delen av planområdet kan bevaras. Om den inte bevaras krävs dispens från biotopskydd.

Under våren och sommaren 2024 kommer förekomsten av fågel, groddjur och fladdermöss inventeras. Det kommer att utredas vidare om en exploatering kräver dispens enligt artskyddsförordningen.

Om fornlämningar påträffas vid markarbeten ska entreprenören omedelbart avbryta arbetet och meddela Länsstyrelsen, i enlighet med 2 kap 10 § kulturmiljölagen.

### **Ekonomi**

Kommande detaljplaners genomförande medför ekonomiska följder för privat markägare inom planområdet så som kostnader för genomförandet av planerna, samt intäkter i form av försäljning alternativt uthyrning av verksamhetsmark. En detaljplans genomförandekostnader bekostas generellt av den som drar nytta av exploateringen, vilket normalt sett är den part som tar del av kvartersmark inom planområdet. Genomförandekostnaderna innebär bland annat utbyggnad av samtlig allmän plats, det vill säga främst gator och gröna ytor inom planområdet. Här i inkluderas även kostnader för utbyggnad av anläggningar utanför detaljplanen om de uppstår som en följd av att detaljplanen genomförs. Inom aktuellt planområde kan sådana kostnader komma att vara planskild korsning vid järnvägen och/eller kapacitetsökning av cirkulationsplats mellan Rausvägen och väg 109. Utöver fysiska genomförandekostnader uppstår även kostnader för kommande fastighetsbildning med mera. Vid förekommande fall kan även behov av sanering och ledningsflyttar uppstå, vilket även dessa väntas bekostas av exploateringen. I exploateringsavtal som tecknas mellan Helsingborgs stad och markägaren ska kostnaders omfattning samt exploateringens följder beskrivas i detalj.

Utöver vad som nämns ovan kring utbyggnaden av den allmänna platsen innebär även genomförande av planen utbyggnadskostnader för ledningsnät av vatten och avlopp, kostnad för NSVA. Därefter även långsiktiga drifts- och underhållskostnader för Helsingborgs stad, NSVA samt Öresundskraft.

Planförslaget pekar också ut ett reservat för trafikplats vid motorvägen samt även reservat för industrispår som kopplar på Skånebanan. Vid realisering av ett, eller båda, reservat behövs ytterligare avtalsmässiga förhandlingar mellan Helsingborgs stad och privat markägare inom planområdet där utgångspunkten ska vara att exploateringen står för en omfattning som motsvarar nyttan med anläggningen. I båda fallen spelar dialog och samordning med Trafikverket in. Vad avser industrispåret påverkas även annan privat mark av en eventuell utbyggnad.



## 4 Planeringsförutsättningar

### 4.1 Bakgrund och organisation

#### Bakgrund till planändringen

Ansökan om planändring har inkommit från exploatören den 30 september 2022. Bakom planansökan ligger en avsiktsförklaring mellan Helsingborgs stad och exploatören om att utveckla planområdet, godkänd av kommunfullmäktige den 21 september 2021. Syftet med avsiktsförklaringen är att bygga ut planområde med fastigheter för lager- och logistikverksamhet och tillhörande service. Området ska ligga i framkant när det gäller hållbarhet. Enligt avsiktsförklaringen ska exploatören med stöd av staden utreda förutsättningarna för en utveckling av området samt ta fram en gemensam vision och strategi för området. Förstudien ska bland annat visa vilka trafikfrågor som är viktiga för områdets utveckling att det finns potential att lösa dessa frågor. Andra viktiga frågor är dagvattenhantering och grönstruktur. Förstudien ska sedan ligga till grund för planansökan.

Norra Ekeberga Underlag för planansökan, 2022-09-27, SLP, Sweco togs fram med syfte att vara ett samlat dokument med beskrivningar och förenklade illustrationer som utgör underlag för planansökan. Dokumentet innehåller ett strukturförslag för bebyggelse och strategier för att uppnå en gemensam vision.

I planuppdragets protokoll anges: "Arbetet med planprogrammet bedöms kunna inledas 2:a kvartal 2023 och beräknas vara klart andra halvan av 2024."

#### Beslut i ärendet

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 24 november 2022 att uppdra åt detaljplaneenheten att påbörja planprocessen med ett program som ska klargöra förutsättningar, mål och riktlinjer för en utbyggnad av planområdet som klimatneutral verksamhets- och logistikområde. Planprogrammet ska sedan ligga till grund för detaljplaneläggning av planområdet.

### 4.2 Planområdet

Planområdet ligger öster om E6/E4 i höjd med Långeberga industriområde och begränsas av Vasatorps golfbana i norr, Ekeberga gård och Rausvägen i öster och Påarpsvägen i söder. Den nord-sydliga utbredningen uppgår till cirka två kilometer. Området består framför allt av fastigheterna Östra Ramlösa 1:29 och del av Östra Ramlösa 1:2 som avses tas i anspråk för verksamhetsmark. På fastigheterna Östra Ramlösa 1:45, 1:46, 1:51, 1:52, 1:63, 6:3, 6:5, 7:11, 7:12 och 7:13 finns befintliga verksamheter och bostäder. Sammanlagt omfattar planområdet cirka 95 hektar.

Planområdet omfattas även av spårreservat som ansluter till Skånebanan samt en föreslagen planskild korsning mellan Skånebanan och Rausvägen.

#### Markägoförhållanden

Fastigheterna inom planområdet är huvudsakligen i privat ägo. Bara fastigheten Östra Ramlösa 1:46 ägs av Helsingborgs stad. Markområdet består till största delen av fastigheten Ramlösa 1:29 som idag utgör åkermark. Inom fastigheterna Östra Ramlösa 1:45, 1:46, 1:51, 1:52, 1:63, 6:3, 6:5, 7:11, 7:12 och 7:13 finns idag privata bostäder och verksamheter. Inom planområdet finns även samfälligheten Östra Ramlösa s:5. Fastigheten Krokstorp 2:1 berör främst vid utbyggnad.

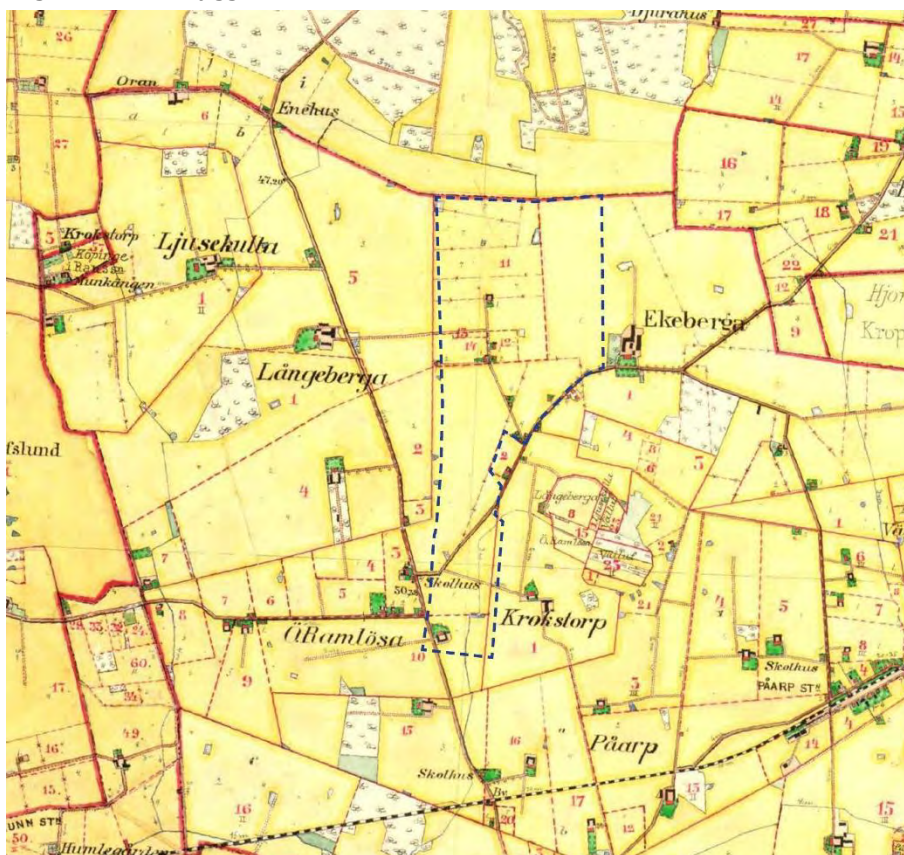
nad/ombyggnad av Rausvägen. Vid en utbyggnad av planskild korsning berörs även Trafikverkets mark, främst inom fastigheten Påarp 1:12, samt även Helsingborg stads fastighet Påarp 7:1. Även annan privat mark kan behöva lösas in för att möjliggöra utbyggnad av planskild korsning.

### Markanvändning

Planområdet består till allra största delen av högklassig jordbruksmark, klass 9 av 10, med enstaka trädrader, vegetationsridåer och märgelgravar som är biotopskyddade. Inom planområdet ligger några gårdar och bostadshus med cirka 25 boende. Planområdet berör även Helsingborgs Djur- och Lekpark, som ligger vid Rausvägen i mitten av planområdet.

### Historik

Planområdet har brukats som jordbruksmark mycket länge. Häradskarta 1910-1915, visar landskapet vid början av sekelskifte 1900 med flera strukturer som återfinns även idag. Delar av vägnätet och bebyggelsen i området har förändrats över tid.



Häradskarta 1910-1915.

Kring år 1960 ser området ungefär likadant ut som det gör idag med största skillnaden att E4an och djurparken tillkommit. De trädridåer och dammar som finns idag fanns redan kring 1940. Den större dammen i planrådets norra del fanns redan i början av 1900. Bebyggelsens historik beskrivs under rubriken bebyggelse nedan.



*Flygfoto från 1960-talet.*

### **Bebyggelse**

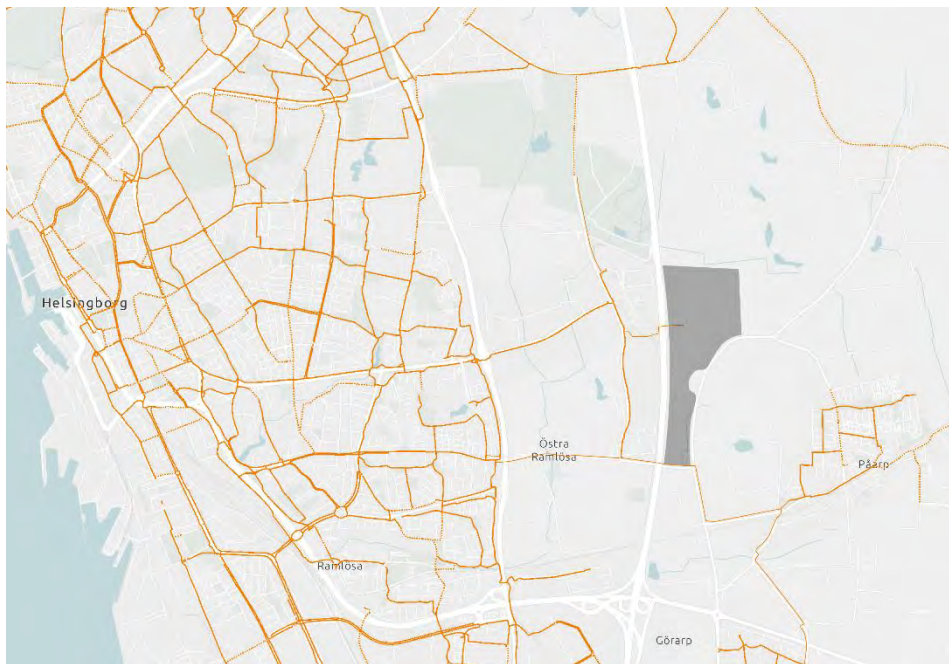
Bebyggelsen inom planområdet är låg och småskalig och utspridd längs med vägnätet.

Delar av bebyggelsen ligger samlad som i den norra delen av planområdet längs den trädbevuxna gränsen med tre bostadsfastigheter i rad. I den norra och södra delen av planområdet finns enskilda äldre gårdsbildningar. Den södra gården Lundsgård är avstyckad och utgörs idag av två fastigheter, delar utgörs av en äldre gårdsstruktur från tidigt 1800-tal och möjligen ännu äldre. I den norra delen finns en gård troligen från mitten av 1800-talet. Bebyggelsen inom planområdet varierar i ålder och utgörs av tidigt 1800-tal, eller möjligen äldre än så, och 2000-talet.

Bebyggelse precis intill planområdet utgörs i norr av Ekeberga gård, vars föregångare kan spåras tillbaka till medeltiden, och statarlängor längs Rausvägen. Bebyggelsen vid djur- och lekparken ligger samlad ut mot Rausvägen och är till stor del inbäddad av uppvuxna träd och grönska. Strax öster om södra delen av planområdet ligger Krokstorps gård med anor från 1500-talet.

### **Gång och cykeltrafik**

Planområdet kan idag nås via cykel från Påarpsvägen i söder alternativt via en gång- och cykelbro som korsar motorvägen och leder in i planområdet från väst. Gång- och cykelbron ligger norr om ICA-lagret och kopplar mot Långebergavägen och i förlängningen Fältarpsvägen. Cykelvägen längs Påarpsvägen ingår i huvudcykelnätet och ingår i ett stråk som knyter samman Helsingborg och Påarp. Cykelvägen längs Långebergavägen och Fältarpsvägen tillhör också huvudcykelnätet och knyter samman Helsingborg med Långeberga industriområde. Befintliga cykelstråk som knyter an till planområdet är belysta men går längs sträckor som kan upplevas otrygga kopplat till växtlighet, att få människor rör sig på dessa platser samt på grund av att de är oattraktiva då de går längs trafikerade vägar med hög bullerbelastning. Längs Rausvägen, planområdets östra gräns, saknas idag gång- och cykelinfrastruktur.



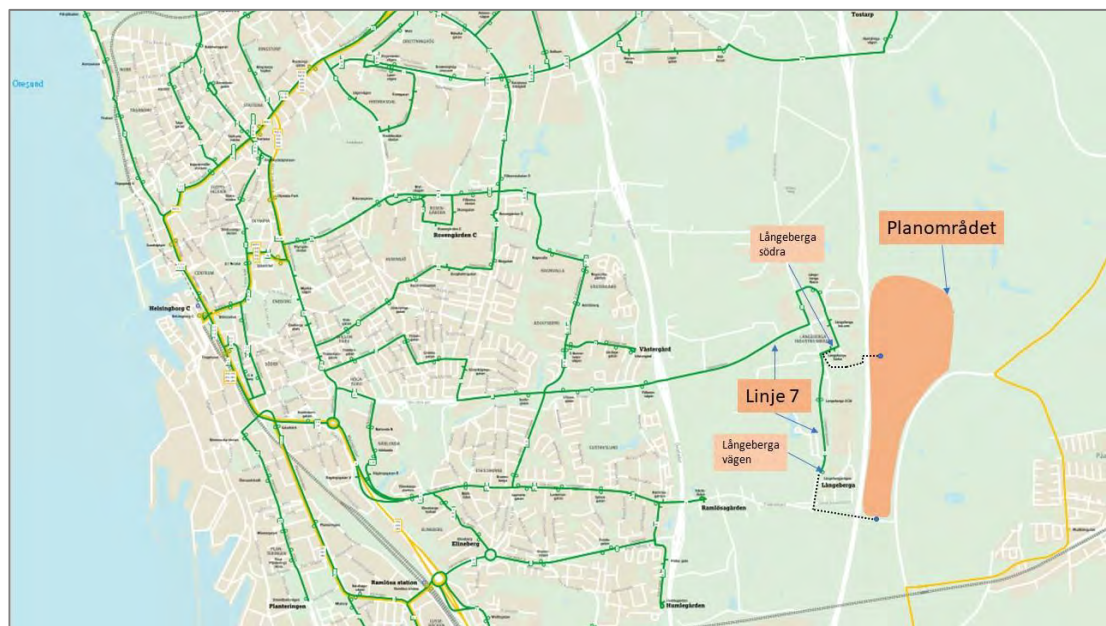
*Befintligt cykelnät med stråk som knyter an till planområdet.*

### **Kollektivtrafik**

Planområdet ligger i närheten av Stadsbusslinje 7 (Brohult/Dalhem - Långeberga). Linjen har kvartstrafik under morgon och eftermiddag, dock endast till hållplats Fältarpsvägen strax väster om väg 111. Till Långeberga industriområde, väster om E6, går linjen med entimmestrafik under morgon och eftermiddag och endast sporadiskt under dygnets lågtrafiktimmor.

Från hållplats *Långeberga södra* är det cirka 800 meter till planområdet via den befintliga gång- och cykelbron över E6 och från linje 7:s ändhållplats på Långebergavägen är det cirka 900 meter till planområdet via gång- och cykelbanan längs med Långebergavägen och Påarpsvägen.

Kollektivtrafiken till Norra Ekeberga är svår att få attraktiv och kostnadseffektiv eftersom det är svårt att få en större andel av de anställda att resa med kollektivtrafiken till den här typen av område. Det perifera läget, avsaknad av befintliga linjer med tillräcklig närhet, områdets storlek, antagande om den relativt glesa arbetsplatstätheten och skiftarbetet i logistikverksamheter gör det svårt att skapa förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik med hög turtäthet.

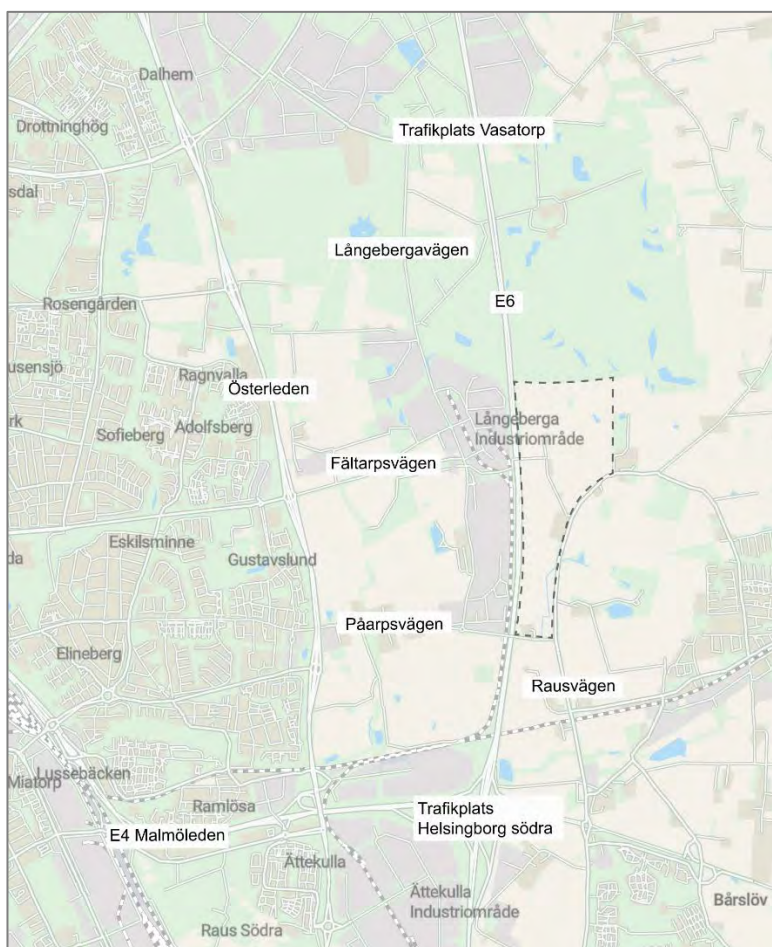


*Skånetrafikens linjekarta med planområdet och Linje 7 utmärkt.*

### **Vägnät för gods- och biltrafik**

Närmsta anslutning från planområdet till motorvägsnätet E6 är i dagsläget trafikplats Helsingborg Södra, cirka 2,3 kilometer körväg från södra delen av planområdet. Trafikplatsen nås via den kommunala Rausvägen. Från trafikplatsen går E4/Malmöleden in till central Helsingborg och hamnen.

Söder om planområdet går Påarpsvägen i öst-västlig riktning under motorvägen och knyter an till Långebergavägen och Långeberga industriområde. Från Långebergavägen kan trafikplats Vasatorp nås i norr och mot väst går Fältarpsvägen som knyter vidare till Österleden samt mot centrala Helsingborg.



### Övergripande vägnät i anslutning till planområdet

#### Industrispår

Idag utnyttjas inte det befintliga industrispåret Långeberga, som i nuläget ansluts in mot Ätekulla driftplats med lokal växel direkt mot huvudspåret för Skånebanan. Lokal växel innebär att lokföraren behöver gå ut och lägga om växlarna ute i spåret manuellt, vilket gör att godståget ockuperar huvudspåret cirka 30-60 minuter och påverkar trafikeringen längs Skånebanan.

Skånebanan är enkelspårig mellan driftplatserna Päärp och Ätekulla.

#### Teknisk försörjning

Det löper en gasledning i öst-västlig riktning i den norra delen av planområdet. Det är en förutsättning att ledningen bevaras.

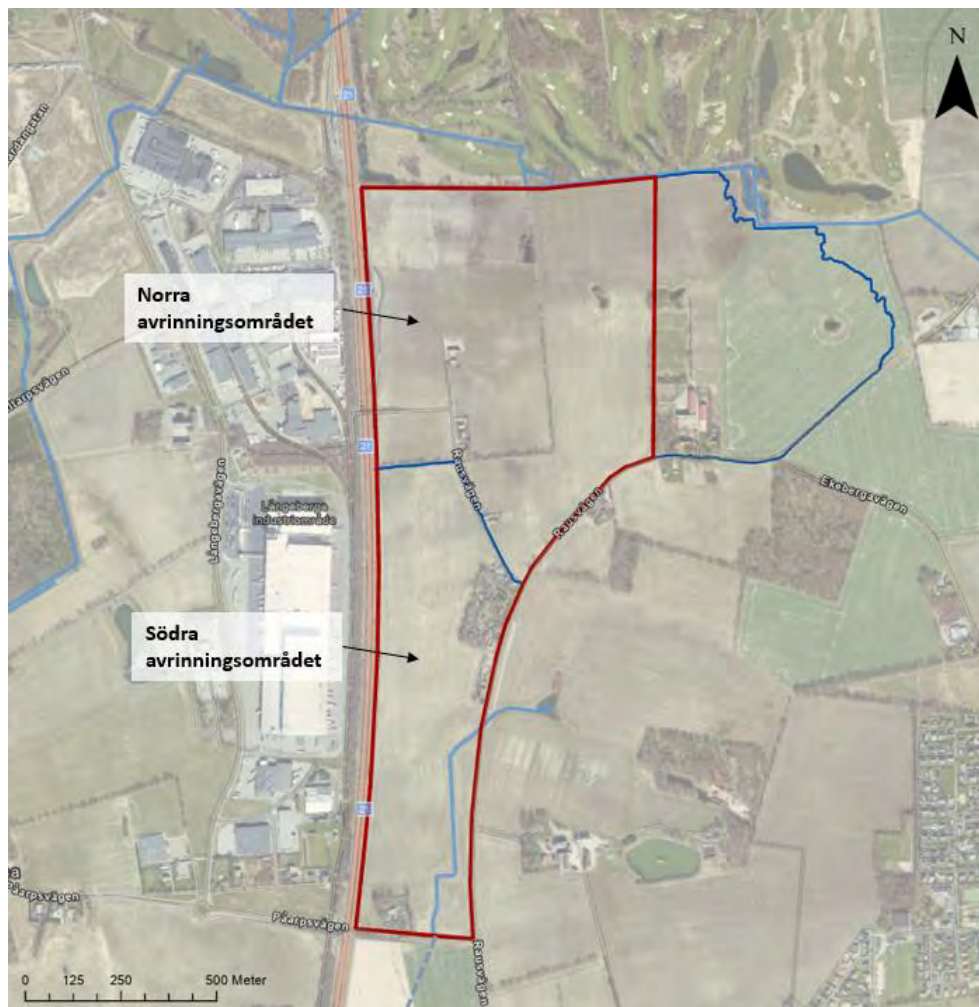
En luftburen elledning går diagonalt över den nordöstra delen av planområdet, och en markledning skär igenom den södra delen. Båda ledningar behöver ersättas eller flyttas för att möjliggöra den föreslagna strukturen. I övrigt går elledningar runt planområdet som området kan anslutas till.

Närmsta fjärrvärmeledningar finns i den norra delen av Långeberga industriområdet. En anslutning är möjligt från nordväst från norra delen av Långeberga industriområde över motorvägen, alternativt från sydväst. Lönsamheten av utbyggnaden av fjärrvärmenätet beror på vilka slags verksamheter planområdet kommer att rymma.

Inom planområdet finns enligt VA-utredningen (Tyréns 2024-02-14) inga vatten- eller spillvattenledningar.

### Befintliga dagvattenflöden

Befintlig markanvändning utgörs nästan uteslutande av jordbruksmark med enstaka mindre gårdar utspridda inom planområdet. I Norra delen finns även två mörkelgravar. Enligt VA-utredningen, Tyréns 2024-04-16, avrinner planområdet till två olika anslutningspunkter, även jordbruksmarken nordöst om planområdet bör räknas in i avrinningsområdet då det naturligt avrinner till lågpunkten inom planområdet.

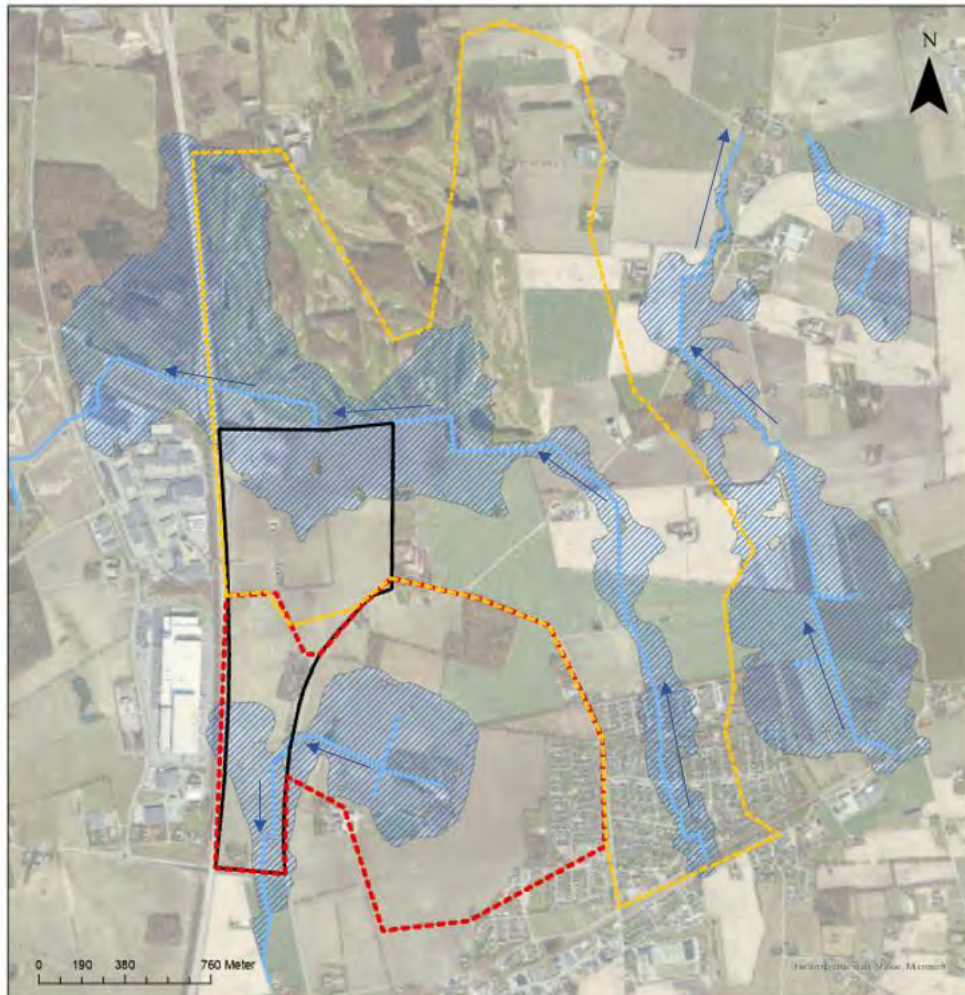


*Avrinningsområden inom planområdet.*

Förutom flöden som uppstår inom planområdet berörs planen även av avrinning via de två dikningsföretag. Avrinningsområdena kan vara ytterligare något större ifall det finns anslutande täckdikning eller mindre diken som inte fångats i höjddata i Scalgo Live.

Det norra diket avleder ett cirka 464 hektar stort område öster om via ett dike precis norr om fastighetsgränsen. Befintligt dike bedöms kunna ligga kvar i samma sträckning som i dagsläget och ingen förändring av utformningen planeras i samband med planerad bebyggelse. Diket förutsätts därmed ha oförändrad kapacitet jämfört med dagsläget.

Det södra diket avleder ett cirka 193 hektar stort område genom den södra delen av planområdet. Med föreslagen utformning inom planområdet kommer sträckningen av diket att förändras. I samband med omläggningen av dikningsföretaget är det viktigt att nuvarande kapacitet inte försämras då diket fortsatt kommer utnyttjas för avvattnings av jordbruksmark öster om planområdet.



- Planområde
- Dikningsföretag båtnad
- Dikningsföretag linje
- Ytligt avrinningsområde södra diket
- Ytligt avrinningsområde norra diket

*Ytliga avrinningsområden och båtnadsområden för diken som berör planområdet*

### Arkeologi

Det finns en känd möjlig fornlämning inom planområdets södra del, L1988:7500 för bytomt/gårdstomt. Bytomten är cirka 460x80 meter (N-S). I beskrivningen om lämningen står det att den ungefärliga utsträckningen av Östra Ramlösa bytomt är gjord utifrån en lantmäterikarta från 1807. En arkeologisk utredning är initierad hos Länsstyrelsen och kommer att utföras. Eventuella effekter av nya kunskaper om arkeologin hanteras i den fortsatta planprocessen.



### **Geotekniska förhållanden**

Ett preliminärt utlåtande om byggbarhet/Geoteknik Planprogram Norra Ekeberga, Tyréns, 2023-06-14, anger att enligt jordartskarta förväntas undersökningsområdet utgöras av post-glacial grovsilt till finsand i de norra delarna av planområdet och lermorän i de centrala och södra delarna. Enligt underlag för planuppdrag har de norra delarna tidigare utgjorts av torv-område som idag är bortodlat. Jorddjupet inom undersökningsområdet uppskattas enligt jordartskarta till mellan 1 och 10 meter, med de största djupen till berg i de södra delarna av området. Då planområdet i dagsläget brukas som åkermark förväntas ett humushaltigt jordlager påträffas överst i jordlagerföljden.

Den underliggande berggrunden förväntas enligt berggrundskarta utgöras av jurassiska sedimentära bergarter som slamsten, lersten och siltsten.

Enligt brunnsarkiv över området påträffas grundvattennivåerna inom området mellan 2 och 8 meter under markytan.

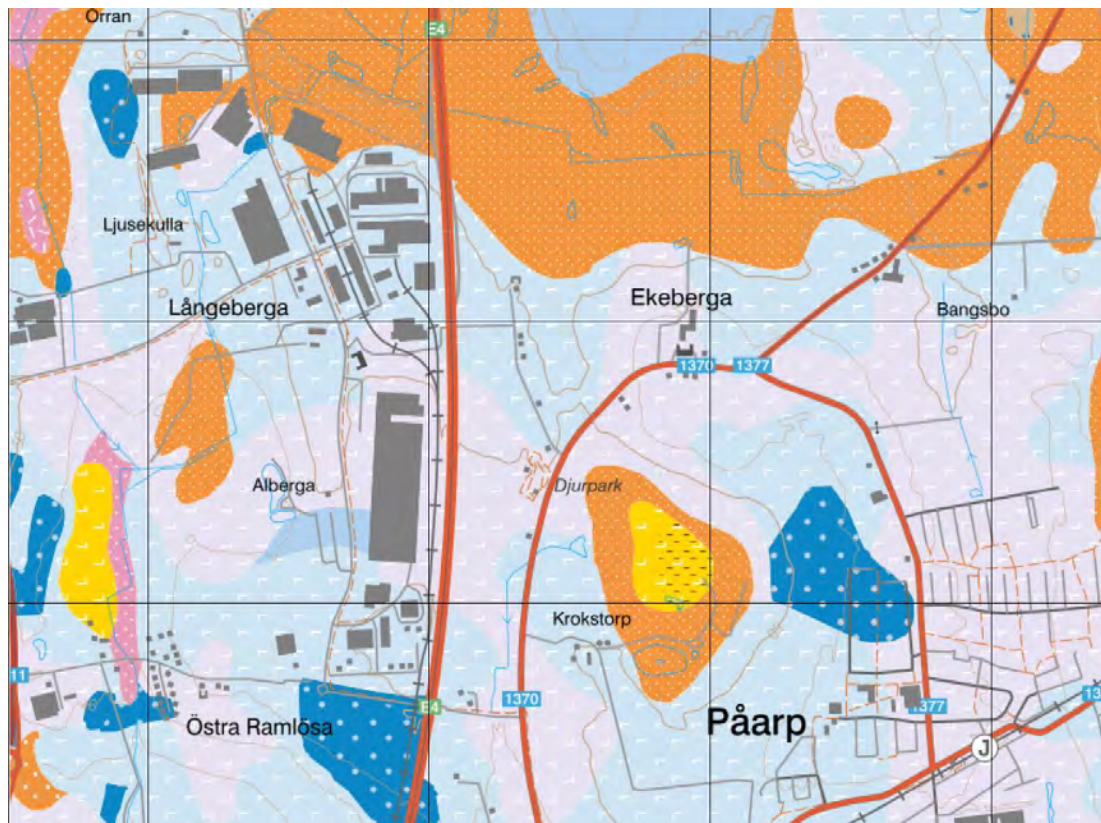
Generellt bedöms områdets förutsättningar för byggbarhet vara goda. I norr måste förekomsten av eventuell kvarvarande torvmosse kontrolleras och avgränsas innan eventuella byggnationer planeras inom området. Detta eftersom organiska jordar kan ge upphov till skadliga sättningar vid belastning.




Skånsk lermorän medför generellt goda grundläggningsförhållanden, men behöver tillsammans med övriga jordarter inom området undersökas med avseende på hållfasthets och deformationsegenskaper innan vidare slutsatser om byggbarhet kan antas. Detta görs lämpligen med skruvprovtagning i kombination med CPTu (spetstryckssondering) och/eller HfA (hejarsondering).

Jordlager med inslag av humusjord inom området lämpar sig inte för grundläggning och kommer att behöva avgränsas och skiftas ur innan traditionell grundläggning med platta på mark. Alternativt behöver laster föras ned till underliggande oorganiska jordar eller berg.

Det sedimentära berget i Helsingborg är vanligen vittrat och grävbart till 1 -2 meter. Närheten till berg, framförallt i de norra delarna behöver undersökas. Detta görs vanligen bäst med skruvprovtagning och eventuell komplettering med jord-bergsondering och/eller HfA. För grundläggning av byggnader med större laster där pålning kan komma att bli aktuellt, bedöms utförandet av HfA till metodstopp kunna användas som indikation för förväntat pålstopp.

Enligt karta över gammastrålning förekommer lägre uranhalter (och således radon) i norr medan högre halter förväntas i syd. Markradonanalyser för området behövs för att vidare besluta om eventuellt behov av radonskyddat byggande.



-  Postglacial grovsilt-finsand
-  Lerig morän
-  Morängrovlora

*Jordartskarta Sveriges geologiska undersökning (SGU).*

### Hydrogeologiska förhållanden

Hydrogeologiskt utlåtande N. Ekeberga, Tyréns 2023-12-20, redovisar grundvattennivåmätningar för perioden 2023-10-04 till 2023-11-07. Rapporten kommer att uppdateras med nya mätningar i oktober 2024 efter att mätningarna har pågått i ett år.

Uppmätta grundvattennivåer i jordlagerna under oktober och november har varierat mellan +44,2 och +50,7 (RH2000) vilket motsvarar ca 0,2-2,2 meter under markyta. Grundvattennivåerna i små magasin ligger enligt SMHI:s karttjänst "tidigare grundvattennivåer" över normalt till mycket över normalt i aktuellt område för aktuell tidsperiod.

Grundvattenbildningen i området bedöms vara begränsad på grund av de täta jordlager som förekommer inom stora delar av området. Nybildningen begränsas även av förekommande åkerdränering. Genom de täta lerstenarna under den ytliga sandstenen sker infiltrationen mycket långsamt och Ramlösavattnet uppskattas därför vara minst 50 år gammalt (SGU, 2003). Det är svårt att bedöma grundvattenbildningen till det undre sandstensmagasinet men uppskattningsvis är grundvattenbildningen låg, cirka 50 mm/år.

### 4.3 Kommunala ställningstaganden

#### Översiktsplan

I Helsingborgs översiktsplan ÖP2021, antagen av kommunfullmäktige den 14 december 2021, redovisas planområdet som ett nytt område för transportintensiva verksamheter. Marken är prioriterad för verksamheter som använder marken på ett effektivt sätt och där läget nära motorvägarna är en förutsättning för att verksamheten ska kunna utvecklas och ha framgång.

ÖP 2021 har en prioriteringsordning för verksamhetsmark för att säkerställa att utbyggnaden av verksamhetsområden sker i en önskvärd takt och för att öka efterfrågan på att förtäta i befintliga verksamhetsområden. Prioriteringsordningen tar hänsyn till möjligheten att resa hållbart och nyttja befintlig infrastruktur, behovet av omfattande utredningar och möjligheten att ansluta sig till fjärrvärme. Den utgår från nu kända förutsättningar och är uppdelad i prioritet 1 till 3 där prioritet 3 är den som exploateras sist. Med prioriteringsordningen undviks oönskade effekter som en snabb utbyggnad, med flera påbörjade områden samtidigt, kan medföra på exempelvis kulturmiljön eller naturlandskapet. Norra Ekeberga är ett prio 2-område. Planområdet Björka 17:1 med flera, Väla (Uteslutningen) utgör det enda område som pekas ut som prioritet 1.

Totalt pekar ÖP 2021 ut cirka 260 hektar ny verksamhetsmark, med en planeringshorisont 2035. Den sammanlagda ytan innehåller en buffert som motsvarar en överkapacitet på 70 %. I den beräkningen ingår ett ökat behov av verksamhetsmark på grund av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Utan en fast förbindelse motsvarar den utpekade verksamhetsmarken en överkapacitet på 120 %.

I Översiktsplanen anges "Att vi tar höjd för en stor buffert beror på flera olika saker. Ibland pekar vi ut nya verksamhetsområden på ytor som redan används för verksamheter eftersom vi vill se ett annat innehåll. I till exempel Rydebäck vill vi omvandla ett storskaligt handelsområde till ett företagsområde som mer riktar sig mot ortens boende och verksamma. Vi har inte alltid rådighet över den mark som vi pekar ut för verksamheter, vilket påverkar genomförandet. Det kan även vara svårt att genomföra de förtätningar i befintliga verksamhetsområden, som var en förutsättning när vi beräknade behovet."

I Översiktsplanen anges "Företagsområden i Påarp, Ödåkra, Mörarp och Rydebäck riktar sig till orternas lokala näringsliv. Det är svårt att bedöma behovet i de specifika orterna. Vi anser därför att det är rimligt att vi har en stor överkapacitet, jämfört med det beräknade behovet, för att ge utrymme för utveckling och stärka attraktiviteten. Vi har inte kunnat tillgodose behovet av verksamhetsmark inom befintlig struktur och därför pekar vi ut nya ytor för verksamheter på jordbruksmark. I det arbetet har vi undersökt vad olika platser har för förutsättningar och värden. I det fortsatta arbetet med detaljplaner kommer tätheten och möjligheter att bygga på höjden att vara viktiga frågor för att hushålla med marken. Vi uppmuntrar en effektiv resurshushållning vid exploatering för att ytterligare hushålla med marken och minska negativ påverkan på klimatet och jordbruket som näringsgren."

I Översiktsplanen anges att "enligt propositionen till naturresurslagen (som numera ingår i miljöbalken) anges som definition för väsentligt samhällsintresse att "sådana samhällsintressen kan vara till exempel bostadsförsörjningsbehovet, intresset av att kunna lokalisera bostäder och arbetsplatser nära varandra, att skapa väl fungerande och lämpliga tekniska försörjningssystem samt att säkerställa viktiga rekreationsintressen." Vi anser att de ur logistiksynpunkt strategiska lägena vid motorvägarna, Helsingborgs hamn samt behovet av att ha arbetsplatser och bostäder

nära varandra motiverar att verksamhetsområdena tillgodoser ett väsentligt samhällsintresse.  
ÖP ”

I Miljökonsekvensbeskrivning Översiktsplan 2021 anges att ”Till skillnad från bostadsförsörjning brukar arbetstillfällen/verksamhetsområden inte räknas som ett väsentligt samhällsintresse som kan vägas gentemot det nationella intresset av jordbruksmark. Några större verksamhetsområden föreslås på jordbruksmark, vilket lokalt kommer att innebära negativa konsekvenser för jordbruket. Merparten av dessa områden planeras för transportintensiva verksamheter där Helsingborgs geografiska placering inklusive hamn och koppling till motorvägar är avgörande för lokaliseringen. Det är därför relevant att se konsekvenserna ur ett större perspektiv, mellankommunalt, regionalt och även nationellt. Ur ett sådant perspektiv kan en lokalisering här vara att föredra totalt sett genom ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen och närheten till närliggande hamnar, även om det lokalt får negativa konsekvenser. Dock pekas större ytor ut än vad som finns behov av, vilket gör konsekvenserna riskerar bli större än vad som är motiverat. Positivt är dock att en tydlig prioriteringsordning finns för utbyggnad av verksamhetsområden.”

Utveckling och förtätning av verksamhetsområden ska ta hänsyn till varje plats unika förutsättningar. Storskaliga byggnader kan framstå som dominanta i landskapet. Det är därför viktigt med variation och att byggnaderna anpassas till landskapsbilden och till sin omgivning både vad gäller placering och utformning.

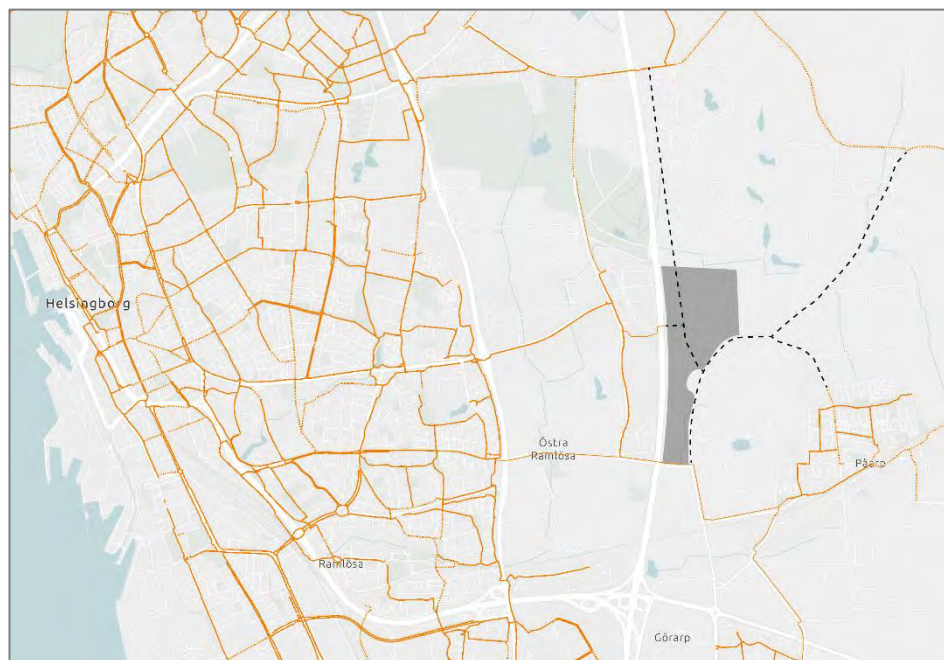
Som vägledning för Norra Ekeberga anger ÖP 2021 att ett reservat för industrispår utmed motorväg ska utformas som grön korridor. Skyddsavstånd till naturgasledning och reservat för framtida trafikplats samt respektavstånd till Ekeberga gård och golfbana ska beaktas. En Seveso-klassad verksamhet i Långeberga gör att farlig verksamhet inte är lämplig här. Det är viktigt att säkerställa hållbara resor och cykelstråk till passage över motorväg samt norrut mot Tostarp/Vasatorps gård. Dagvattenfördröjning och skyfallshantering ska ske inom området. Våtmark/ytor för vattenvård, dagvattendamm (inkl. respektavstånd till Lussebäcken) anläggs i områdets norra del. Utredning krävs för att säkerställa Miljö kvalitetsnorm God status för Lussebäcken. Ingen påverkan på våtmarksområden öster om Rausvägen får ske. Vattendraget i öster inkluderar en buffertzona på båda sidor och ingår i verksamhetsområdet för att möjliggöra vattenvårdande åtgärder. Möjliggöra ett grönt stråk med bevarade landskapselement som kopplar samman Påarp med Bruces skog.

Under rubrik 3.5 Grönområde och park pekas flera befintliga strukturer ut som framtida potentiella stråk för användning. Bland annat rör det sig om stråk mellan skogsdungarna vid Ljungbergsgård och Bruces skog naturreservatet (stråk 1) och mellan Ekebergaskogen, Vasatorps golfbana och naturområde som kopplar samman Bruces Naturreservat (stråk 2). Det står vidare att de blå och gröna värdena kan utvecklas för att skapa sammanhängande stråk såsom mellan Ekebergaskogen och Vasatorps golfbana (stråk 3). Stråk omkring Krokstorps gård och skogsdungar mot östra Ramlösa under E6:an (stråk 4) kan utvecklas liksom stråk omkring Krokstorps gård och skogsdungar mot östra Ramlösa (stråk 5). Möjligheterna att röra sig rekreativt längs stråket varierar och kan utvecklas om det inte är i konflikt med befintligt växt- och djurliv. Det krävs alltid dialog och överenskommelse med markägare för att kunna genomföra grönbåa stråk. Texterna ovan är kopplade till kartans numrering.



Karta över grönområde och parker i området. Planområdet markerad med röd streckad linje. Siffrorna indikerar befintliga/framtida stråk inom planområdet.

ÖP 2021 pekar ut ett framtida cykelstråk mellan Helsingborg, Påarp och Mörarp längs Rausvägen, Ekebergavägen och Rosenlundsvägen. För delen längs planområdet anges att den bör utvecklas i samband med exploatering av förslaget verksamhetsområde. Helsingborg stad är väghållare fram till korsningen med Ekebergavägen. Vidare på Rosenlundsvägen är Trafikverket väghållare. ÖP 2021 pekar också ut ett möjligt framtida huvudcykelnät som knyter samman Tostarp och Norra Ekeberga. Kopplingens läge öster eller väster om golfbanan behöver utredas.



Utpekad ny cykelinfrastruktur i ÖP2021. Svartstreckade linjer visar föreslagna sträckningar till nya cykelvägar.

## Detaljplaner

Med undantag för gång- och cykelvägen längs med Pårarpsvägen och delar av Rausvägen är planprogramområdet inte detaljplanelagt.

## Natur- och kulturmiljöprogram 2018

I Helsingborgs kommuns Natur- och kulturmiljöprogram (2018) är beskrivningar av värdefulla natur- och kulturmiljöer indelade i 13 delområden, varav Välluv som planområdet ingår i, är ett av dem.

Vällvus kyrkby samt Pårarps stationssamhälle är utpekade som värdefull kulturmiljö i Natur- och kulturmiljöprogrammet. Även gårdarna Ekeberga med tillhörande Ekebergaskogen och Krokstorp med tillhörande skogsområden lyfts fram.

I Natur- och kulturmiljöprogrammet står följande om Ekeberga gård och Ekebergaskogen samt Krokstorps gård och skog:

Ekeberga gård och Ekebergaskogen har en mycket lång historia. Skogen finns omnämnd redan på 1500-talet. Idag omfattar den 8 hektar lövskog och har högt naturvärde, klass 3. Den har botaniska och zoologiska värden och är av betydelse för landskapsbilden och för friluftsliv och rekreation. Skogsvårdslagen reglerar ädellövskogen. Ekeberga gård har en föregångare som kan spåras tillbaka till medeltiden. Nuvarande mangårdsbyggnad från 1865 har arkitektoniskt värde och tillsammans med ekonomilängor och ladufogdebostaden utgör byggnaden en värdefull helhet, PBL 8:13, särskilt värdefull bebyggelse, tillämpas.

Krokstorps gård är en ensamgård med lång historia och kontinuitetsvärde. Välbevarad bebyggelse och en tydlig koppling till kringliggande kulturlandskap. Gården omfattas av PBL 8:13, särskilt värdefull bebyggelse. Skogsdungarna vid Krokstorp är på 21 hektar med artrika lövskogar och anlagda dammar. Skogarna har högt naturvärde, klass 3, med hänvisning till växt- och djurlivet samt för landskapsbilden och för friluftsliv och rekreation. Skogsvårdslagen och miljöbalken tillämpas tills området detaljplanelagts, då PBL tar över.

Övriga strukturer; alla stenmurar, åkerholmar, småvatten, odlingsrösen, mangelgravar och aléer i odlingslandskapet är skyddade genom biotopskyddet i miljöbalken MB 7:11

## Klimat- och energiplan

Helsingborg stads klimat- och energiplan 2018 – 2024 pekar ut en ambition att nettonollutsläppen av växthusgasen är noll senast år 2035, att energianvändningen är 50 procent mer effektiv år 2030 jämfört med 2005, att primäranvändningen för el och uppvärmning har minskat med 30 procent till år 2035 (16,5 MWh/invånare och år 2016) och att solex ska utgöra 10 procent av vår elanvändning år 2035, samt att staden värdesätter aktörers initiativ som bidrar till målfyllelsen.

Målsättningen ska bland annat nås genom att koldioxidutsläppen från vägtrafik har minskat med 80 procent till 2030, jämfört med 2010. Andelen hållbara resor inom Helsingborg har ökat enligt Region Skånes färdmedelsfördelning. Lokal produktion av solex ska motsvara 10 procent av elbehovet 2035. Stadens fysiska planering är ett viktigt verktyg för att uppnå dessa mål.

## Helsingborgsdeklarationen

Helsingborgsdeklarationen är en satsning som innebär att staden tillsammans med aktörer från hela logistikkedjan tar sikte på att Helsingborgsregionen ska bli Europas mest snabbväxande och

hållbara logistiknav. Både Helsingborgs stad och sökanden har signerat Helsingborgsdeklarationen och därmed satt målet att uppnå en klimatneutral logistikkedja år 2030. Inför godkännande av planprogrammet avses ett Hållbarhetsprogram tas fram för att säkerställa att planområdet kan bidra till att uppfylla de mål som anges i Helsingborgsdeklarationen.

#### **4.4 Riksintressen och förordningar**

Inom och i anslutning till planområdet finns områden eller funktioner med ett värde som är intressant ur ett nationellt perspektiv. Dessa utgör riksintressen och bevakas av Länsstyrelsen.

##### **Riksintresse för totalförsvaret**

Stora delar av Helsingborgs stad faller inom riksintresset för totalförsvaret och influensområdet för väderradarn som är placerad inom Båstads kommun.

Alla ärenden som rör höga objekt som är högre än 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse alternativt högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelsen ska remitteras till Försvarsmakten.

##### **Riksintresse för trafikcommunication**

Inom och i anslutning till planområdet finns områden eller funktioner med ett värde som är intressant ur ett nationellt perspektiv. Dessa utgör riksintressen och bevakas av Länsstyrelsen. Planförslaget påverkar riksintresset för kommunikationer enligt miljöbalken (3 kap. 8 §) för väg E4, Helsingborg – Haparanda. Väg E4 har en viktig funktion både nationellt, regionalt och lokalt vilket är utgångspunkt för stadens planering. Vägens delsträcka är en del av det utpekade kollektivtrafiknätet och den är även utpekad som särskild betydelsefull för dagens godstransporter. E4 ingår i det rekommenderade nätet för transport av farligt gods. Vägen utgör även anslutning till Helsingborgs hamn och kombiterminal som är utpekade som riksintressen.

Länsstyrelsen anser i sitt granskningsyttrande till ÖP2021 att riksintresse för kommunikationer kvarstår att följa upp i prövning av verksamhetsområden i anslutning till riksintresse för väg.

Då planförslaget även ska möjliggöra ett nytt industrispår påverkas även riksintresset för järnväg, Skånebanan Helsingborg – Åstorp. Skånebanan är viktig för godstrafiken eftersom banan förbinder Helsingborg med Godsstråket genom Skåne. Skånebanan har interregional betydelse för persontrafik via Hässleholm och regionalt för pendling. Banan har hög belastning och man planerar åtgärder för ökad kapacitet och högre hastighet. Anslutningen till Västkustbanan i Ramlösa är en flaskhals som är begränsande för trafikutvecklingen. I framtiden kan det finnas behov av dubbelspår och planskilda korsningar längs hela sträckan mellan Åstorp - Helsingborgs godsbangård.

##### **Strandskydd**

Planområdet berörs av inte av strandskydd.

## **5 Behov av fortsatt utredningsarbete**

Nedan anges behov av utredningsarbete som avses att ske i samband med planprogramarbetet samt i efterföljande detaljplanarbete. Synpunkter under planprogramssamrådet kan ge behov av ytterligare utredningar.

Hydrogeologiskt utlåtande N. Ekeberga, Tyréns, 2023-12-20 har undersökt grundvattennivåerna inom planprogrammet för Norra Ekeberga. Rapporten kommer att uppdateras med nya mätningar i oktober 2024 efter att mätningarna har pågått i ett år.

Under våren och sommaren 2024 kommer förekomsten av fågel, groddjur och fladdermöss inventeras.

Fördjupade undersökningar behöver göras av den bebyggelse inom planområdet som i detta skede bedömts kunna uppfylla Boverkets riktlinjer för kulturhistoriskt särskilt värdefull bebyggelse (8 kap. 13§ PBL). Möjligheten att bevara kulturhistorisk bebyggelse inom planområdet ska studeras vidare i det fortsatta planarbetet.

Fördjupande utredning behöver utföras för att kunna ta ställning till om kommande detaljplaner ska peka ut reservat för industrispår eller inte. Utredningen avses att tas fram innan beslut om detaljplanläggning. Om det finns kapaciteten på Skånebanan för att ta emot fler godståg avses vara en del av utredningen.

Utredning om ombildning av befintliga dikningsföretag avses att påbörjas under 2024.

Utredning avseende hur vattenbalansen påverkas av föreslagen exploatering avses att utföras under sommaren och hösten 2024.

Hur planområdet lämpligast ansluts till det kommunala VA-ledningsnätet behöver utredas i det fortsatta planarbetet.

I detaljplaneskedet kan det finnas behov av fördjupningar av samtliga utredningar som utförts i som underlag till planprogrammet.

Inför godkännande av planprogrammet avses ett Hållbarhetsprogram tas fram för att säkerställa att planområdet kan bidra till att uppfylla de mål som anges i Helsingborgsdeklarationen samt Helsingborgs stads hållbarhetsmål i övrigt. En bedömning av planförslagets samlade klimatpåverkan kommer att göras i det fortsatta planarbetet.

## STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Carl Welin  
planchef

Ted Gustavsson  
planarkitekt