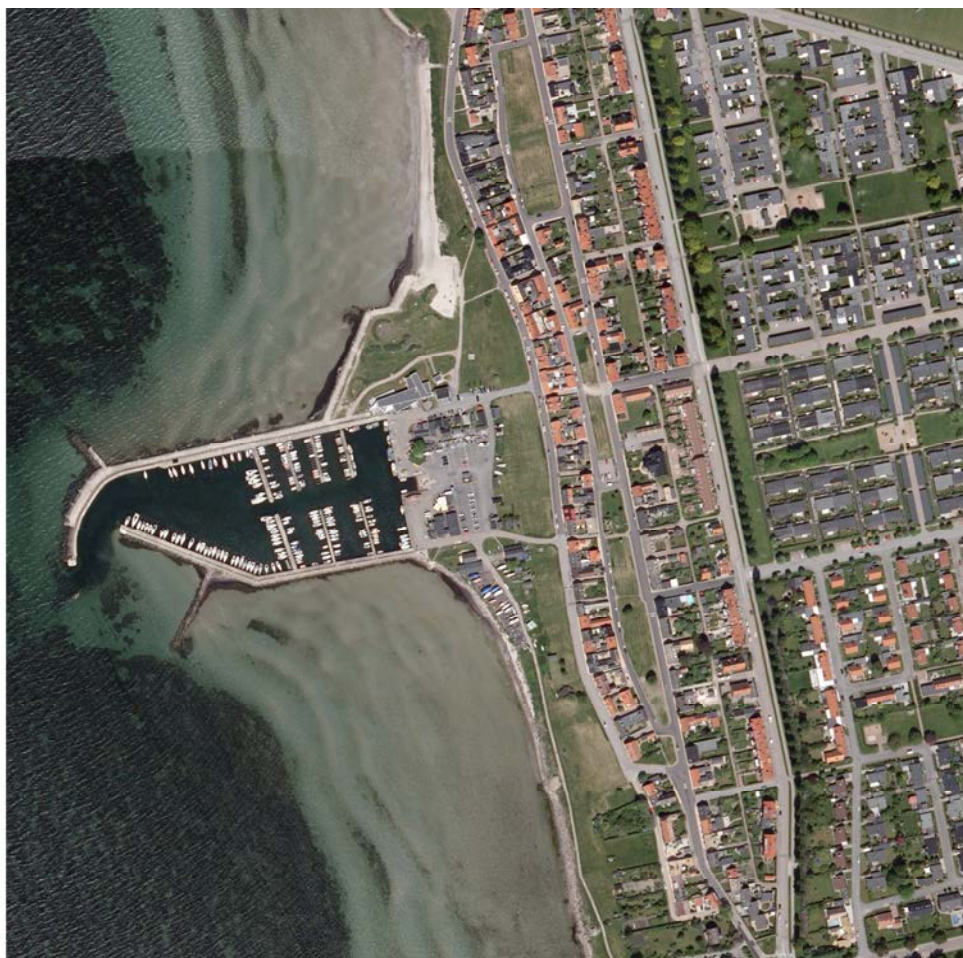


## DETALJPLAN FÖR DEL AV BORSTAHUSEN 1:1 BORSTAHUSENS HAMN, LANDSKRONA STAD



2016-01-14

SAMRÅDSHANDLING

**Landskrona stad**  
Stadsbyggnadsförvaltningen  
261 80 Landskrona  
**Besöksadress** Drottninggatan 7

**Tfn** 0418-47 00 00  
sb@landskrona.se  
www.landskrona.se

**Bankgiro** 868-6123  
**Postgiro** 12345-5  
**Org.nr** 212000-1140

## HANDLINGAR

Till detaljplanen finns följande handlingar:

- Plankarta med planbestämmelser, upprättad 2016-01-14
- Plan- och genomförandebeskrivning (denna handling), upprättad 2016-01-14
- Miljökonsekvensbeskrivning, upprättad 2016-01-14
- Teknisk beskrivning, upprättad 2016-01-14
- Utredning Utbyggnad av Borstahusens hamn, upprättad 2014-12-05
- Rapport Kusterosion och badvattenkvalitet Norra Borstahusen Landskrona, DHI Sverige AB, upprättad 2013-01-14
- Fastighetsförteckning, upprättad 2016-01-14
- Avtal mellan Landskrona Stad och Lundåkrahamnen om båtuppställning, 2013-09-12
- Toxicon, undersökning av sediment i Borstahusens hamn, upprättad i januari 2015
- Toxicon, naturvärdesinventering, upprättad i juni 2015

## DETALJPLANENS SYFTE

Detaljplanens syfte är att pröva lämpligheten att bygga ut Borstahusens hamn samt planlägga delar av omgivande strandområde för allmänt ändamål. Planen syftar även till att skydda särskilt värdefull bebyggelse av kulturhistoriskt intresse i hamnen samt möjliggöra kustskyddande åtgärder för området söder om hamnen.

En utredning togs fram av Sweco 2014 (Utbyggnad av Borstahusens hamn, 2014-12-05) som innehåller analysmaterial samt ett utbyggnadsförslag.

## BAKGRUND

Borstahusens hamn är en småskalig och levande hamn som är placerad mitt i fiskeläget Borstahusen, cirka tre kilometer norr om Landskrona centrum. Hamnen är ett attraktivt besöksmål i Landskrona, en arbetsplats för yrkesfiskare och en viktig plats ur friluftssynpunkt för segling och andra fritidsaktiviteter kopplade till hamnen. Den är av stor betydelse i den värdefulla kulturmiljö som utgör Borstahusens samhälle.

Landskrona stad arbetar för närvarande med ett omfattande utbyggnadsprojekt i stadens norra delar, som fått namnet Norra Borstahusen. Ett planprogram för

området togs fram under 2010- 2011 och Stadsbyggnadsförvaltningen arbetar nu med att ta fram detaljplaner i området. Projektet omfattar byggnation av cirka 1000 nya bostäder på sikt, och inflyttning till de första bostäderna planeras till hösten 2016. Hamnen har redan idag kö till de båtplatser som finns, och Landskrona stad vill i samband med att fler bostäder byggs i närheten, utöka hamnen för att ge fler tillgång till båtplats och skapa utrymme för verksamheterna i hamnen att utvecklas. En utveckling av hamnen bedöms samtidigt stärka Landskrona som turistort.

På uppdrag av Landskrona stad har Sweco tagit fram ett utbyggnadsförslag för Borstahusens hamn omfattande hela hamnområdet med pirar, hamnplan, parkeringsytor och vägar. Förslaget har utarbetats i samråd med Landskrona stad. Under arbetet med förslaget har berörda föreningar och verksamheter (Borstahusens Segelsällskap, Fiskeriföreningen FRAM och Borstahusens byalag) bjudits in till diskussioner. Hänsyn har även tagits till den känsliga kulturmiljön samt resultat av tidigare utredningar kring trafiksituationen, erosion, stigande havsnivåer och badvattenkvalitet.

Parallellt med planhandlingarna tas de handlingar fram som behövs för en ansökan om vattendom vid Mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt.

## ÖVERGRIPANDE FÖRUTSÄTTNINGAR

### Bakgrund- Landskrona vägval

Styrdokumentet Landskronas Vägval som antogs i kommunfullmäktige den 26 mars 2012 anger åtgärder för att förbättra stadens struktur och utveckling. Den övergripande målsättningen är att bygga nya attraktiva bostäder som kan skapa en positiv inflyttning och lägga grunden för en infrastruktur som attraherar ett modernt näringsliv.

Landskrona har idag en bostadsmarknad som är ojämförbart svag i jämförelse med närliggande städer, och få platser som kan betraktas som regionalt attraktiva att bosätta sig på. Borstahusen är dock utan tvivel en sådan plats. Tre detaljplaner, varav en för golf- och campingverksamhet, en för bostäder och en för skola, idrottshall och infrastruktur, har antagits inom planprogramsområdet. Ytterligare två detaljplaner som skall möjliggöra för nya bostäder håller på att tas fram av Landskrona Stad. Borstahusens hamn ligger i anslutning till utbyggnadsområdet Norra Borstahusen och är en stor tillgång för området och har en betydande del i att göra Landskrona till en konkurrenskraftig bostadsort. För att hamnen och dess verksamheter skall kunna utvecklas och för att man ska kunna tillmötesgå både dagens och framtidens efterfrågan på båtplatser behöver en ny detaljplan för området tas fram.

Efter valet 2014 antog kommunstyrelsen ett mandatperiodsprogram, i vilket man beslutade att arbetet skall fortgå enligt det tidigare styrdokumentet Landskronas Vägval.

## Behovsanalys

För att utreda ett framtida behov av antal fritidsbåtplatser i Borstahusen med omnejd har hamnkapacitet samt kötid, alternativt antal personer i kö undersökts (Sweco, 2014).

I Landskrona stad (exklusive Ven) finns sex hamnar för fritidsbåtar; Ålabodarnas hamn, Borstahusens hamn, Lindeshamn, Lustbåtshamnen, Nyhamn och Lundåkrahamnen. Sammantaget i dessa hamnar finns plats för ungefär 1200 fritidsbåtar, där Lundåkrahamnen har störst kapacitet med sina cirka 450 platser. Borstahusens hamn har idag en kapacitet på cirka 280 fritidsbåtar, Lindeshamn har plats för cirka 230 båtar (med begränsningar i båtstorlek) och Lustbåtshamnen har plats för cirka 100 båtar (med begränsningar i båtstorlek). Det står 84 personer i kö för att få en plats i Borstahusens hamn, varav hälften söker en båtplats för en båtbredd på 3 meter eller större (enligt kölista från Borstahusens Segelsällskap utskriven 2014-06-26). Det kan ta över 10 år att få en medelstor båt i Borstahusens hamn, medan en liten båt kan få en plats direkt. Det är 2-3 års väntetid på en plats i Lindeshamn. I Lustbåtshamnen är kötiden cirka 1 år och där kan inte större båtar än 35 fot få plats.

Endast en hamn har uppgett att efterfrågan och utbud är lika stort och det är Lundåkrahamnen. Ingen hamn har uppgett att de har lediga platser.

Slutsatsen av inventeringen av hamnarnas kapacitet och köer (Sweco, 2014) är att det finns en stor efterfrågan på platser för fritidsbåtar i Öresundsregionen och även specifikt i Landskrona stad. Sammanfattningsvis finns ett stort behov av platser för fritidsbåtar i attraktiva hamnmiljöer längs Öresundskusten.

Enligt den senaste undersökningen från Transportstyrelsen (2010) gällande svenskt båtliv, så fortsätter intresset för fritidsbåtar att växa. Mellan 2004 och 2010 ökade antalet fritidsbåtar i Sverige med 23% och antalet personer som vistats i fritidsbåtar ökade med 39% under samma period. En ny undersökning kommer att göras 2016.

## ALTERNATIVA LOKALISERINGAR I STADEN

### Stadens framtida föreslagna markanvändning

Styrdokumentet Landskronas Vägval har fungerat som incitament till det pågående arbetet med "Fördjupning av översiktsplanen för Landskrona tätort 2012". Intentionerna och stadens visioner som finns uttryckta i Landskronas Vägval formaliseras genom planarbetet med fördjupningen av översiktsplanen för tätorten. Att bygga ut den befintliga hamnen i Borstahusen är ett led i att skapa goda och attraktiva boendemiljöer i Landskrona. Liggande planförslag fokuserar på en utveckling av det lokala näringslivet i Borstahusen där hamnen är en del i den pågående utvecklingen för stadsdelen, samt på att tillgodose ett behov av upprustning och fler båtplatser.

Nedan presenteras fyra alternativa lokaliseringar i staden för att redogöra för var stadens utbyggnadsbehov utifrån dagens behov främst tillgodoses. Alternativen beskrivs översiktligt utifrån ett antal parametrar. Respektive utbyggnadsalternativ behandlas även i den tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen.

Alternativen visas på flygbild nedan. De fyra alternativen utgörs av en nyetablering av fritidsbåtshamn i närheten av den planerade bebyggelsen i Norra Borstahusen (1), en utbyggnad av Borstahusens hamn (2), en utbyggnad av Lindeshamn norr om Landskrona centrum (3), samt en utbyggnad av Lundåkrahamnen (4).



Ett antal bedömningsgrunder har satts upp för att en rättvis jämförelse av lokaliseringarna ska kunna utföras. Dessa har tagits fram utifrån vilken påverkan en hamn kan förväntas ha på samhället och miljön i dess närhet samt utifrån behovet av båtplatser för fritidsbåtar. De fyra alternativen samt nollalternativet beskrivs nedan utifrån inverkan på (utan inbördes rangordning):

- Sedimenttransport
- Rikssintressen
- Naturmiljö
- Möjlighet för befintliga verksamheter

- Kulturmiljö
- Muddringsbehov
- Kö till båtplats
- Ekonomiska aspekter
- Översvämningsrisker
- Friluftsliv

## Alternativ 1, Ny hamn vid Strandbyn

### *Sedimenttransport*

En helt ny hamn påverkar sedimenttransporten i ett område där denna är relativt stabil och förutsägbar. Risk är att erosion uppstår på nya sträckor längs kusten i konstruktionens närhet.

### *Riksintressen*

Berör riksintresse för kustzon och friluftsliv samt ligger i närheten av riksintresseområde för yrkesfiske och kulturmiljövård. Ett av syftena med riksintresset för kustzon är att bevara kuststräckor som inte är exploaterade längs Skånes i övrigt högexploaterade kust.

En ny hamn innebär att en relativt orörd sträcka av strandlinjen blir exploaterad. Även om en ny hamn gynnar friluftslivet och även skulle kunna inverka positivt på riksintresset för yrkesfiske, så kan ianspråkstagandet av en orörd del av kusten inte antas ligga i linje med riksintressets för kustzons syfte.

Hela strandområdet samt delar av vattenområdet utanför berörs av strandskydd. För att få upphäva eller få dispens från strandskyddet krävs att särskilda skäl uppfylls. Kommunens bedömning är att inget av dessa skäl uppfylls enligt MBL 7 kap §18c.

### *Naturmiljö*

En ny hamn vid Strandbyn skulle innebära att ett idag orört strandområde behöver tas i anspråk. Hamnen skulle också hamna väldigt nära ett grönstråk och den känsliga naturmiljön vid Säbybäcken och dess mynning.

### *Möjlighet för befintliga verksamheter*

En nyetablering av verksamheter hade krävts i detta läge.

### *Kulturmiljö*

Med en ny hamn i Strandbyn riskerar den nya bebyggelsen att upplevas som en egen enklav och inte som en förlängning av det ursprungliga fiskeläget, vilket har varit en bärande gestaltungsprincip vid utvecklingen av stadsdelen. Ytterligare en



hamn skulle påverka landskapsbilden negativt då kuststräckan utanför Strandbyn idag är orörd och en av de få opåverkade sträckorna längs Landskronas kust.

#### *Muddringsbehov*

Stora massor behöver muddras för att göra den nya hamnen vid Strandbyn tillräckligt djup.

#### *Kö till båtplats*

En ny hamn för fritidsbåtar vid Strandbyn skulle ge ett tillskott i kapaciteten för fritidsbåtar i närheten av utbyggnadsområdet. Det är dock svårt för en nyanlagd hamn att kunna bli tillräckligt attraktiv på en kortare tidshorisont för att kunna avlasta hamnar med långa köer.

#### *Ekonomiska aspekter*

En ny hamn innebär stora investeringskostnader, inte bara för själva hamnanläggningen utan även då ny infrastruktur på land skulle krävas. Flera mindre hamnar innebär också att installationer för miljövänligare teknik, såsom spolplatta för båtbottnrengöring, troligtvis blir dyrare.

#### *Översvämningssrisker*

Den nya bebyggelsen i Strandbyn är anpassad till stigande havsnivåer så det finns inget behov av ytterligare översvämningsskydd i form av en hamn. Delar av den befintliga bebyggelsen i Borstahusen behöver klimatskydd och dessa åtgärder hade kunnat inrymmas i en utbyggnad av hamnen.

#### *Friluftsliv*

En ny hamn nära Strandbyn skulle påverka friluftslivet positivt vad gäller fiske, seglings- samt andra vattensporter.

## Alternativ 2,Utbyggnad av Borstahusens hamn

#### *Sedimenttransport*

Sedimenttransporten längs kusten är redan idag påverkad och med en genomtänkt utformning av en utbyggnad kommer inte sedimenttransporten att påverkas ytterligare.

#### *Riksintressen*

Borstahusens hamn samt havet omkring är klassat som riksintresse för yrkesfisket. En utbyggnad som tar hänsyn till yrkesfiskets behov innebär positiv inverkan på detta riksintresse.

Området kring Borstahusens hamn är även av riksintresse för friluftslivet. En genomtänkt hamnutbyggnad kan öka attraktionskraften och vara positivt för friluftslivet.

Att bygga ut en existerande hamn är i linje med riksintresset för kustzon då den avser utveckla en befintlig tätort och gynna det lokala näringslivet, samt i huvudsak gundviker att ianspråkta någon opåverkad kuststräcka.

#### *Naturmiljö*

Sträckan i och vid hamnen är idag påverkad av den befintliga hamnen samt stenskoningar söder och norr om hamnen. En utbyggnad av hamnen påverkar därmed inte någon värdefull natur utan skulle snarare utgöra en förtätning av befintlig bebyggelse och infrastruktur, på mark som till största delen redan är ianspråktagen.

#### *Kulturmiljö*

Borstahusens samhälle har en etablerad hamnkaraktär som starkt bidrar till positiva kulturvärden för Borstahusen. En utbyggnad av hamnen kan förstärka den kulturmiljön positivt.

#### *Muddringsbehov*

Borstahusens hamn har idag relativt stora underhållsmuddringsbehov. En genomtänkt omformning av pirarna kan minska behovet av underhållsmuddring.

#### *Kö till båtplats*

Den långa kön till att få båtplats i Borstahusens hamn kommer att minska om antalet båtplatser utökas. Hamnen ligger också nära utbyggnadsområdet.

#### *Ekonomiska aspekter*

De befintliga pirarna är i stort renoveringsbehov och kommer behöva åtgärdas inom kort. Att kombinera renovering med utbyggnad ger ekonomiska samordningsvinster. Stora ekonomiska värden finns redan investerade i infrastrukturen kring hamnen. En utökning av kapaciteten i Borstahusens hamn skulle också ge bättre förutsättningar för investeringar i miljövänligare teknik, såsom spolplatta för båtbottn rengöring. Lokala näringslivet gynnas. En utbyggnad av Borstahusens hamn ger nya utvecklingsmöjligheter och bättrar på framtidsutsikterna för de verksamheter som idag är lokaliserade i hamnen.

#### *Översvämningsrisker*

En utbyggnad av hamnen omfattar en översyn av nivåer och ger ett uppspolningsskydd för bebyggelsen intill hamnen så att de mest utsatta delarna av Borstahusen blir mer skyddat mot översvämningsrisker i och med framtida klimatförändringar.

#### *Friluftsliv*

Hamnen är idag en attraktiv plats för många friluftaktiviteter såsom segling med en mycket aktiv tävlingsklubb, bad och fiske. En genomtänkt utbyggnad kan gynna friluftslivet genom utökade möjligheter för aktiviteter såsom kaitsurfing samt katamaransegling m.fl. Rekreativ stråk genom hamnen förbättras och förstärks.



## Alternativ 3, Ny hamn vid Lindeshamn

### *Sedimenttransport*

Lindeshamn utgör redan idag en påverkan på sedimenttransporten längs kusten. En utbyggnad behöver inte öka påverkan på sedimenttransporten ytterligare.

### *Riksintressen*

Lindeshamn är belägen inom riksintresse för kulturmiljövården vilket föranleder mycket höga krav på nyetableringar och förändringar.

### *Naturmiljö*

Sträckan i och vid hamnen är idag påverkad av den befintliga hamnen samt en stenskoning längs kusten. Endast ett begränsat område vid hamnen är bebyggt och stora ytor av naturmiljö skulle behöva tas i anspråk för att göra plats för de byggnader och tekniska installationer som behövs för att möta den utökade kapaciteten och miljövänligare tekniker såsom spolplatta.

### *Möjlighet för befintliga verksamheter*

En genomtänkt utbyggnad av Lindeshamn skulle förbättra möjligheterna för Lindeshamns Båtklubb.

### *Kulturmiljö*

En utbyggnad av Lindeshamn med tillhörande infrastruktur på land skulle troligtvis innebära en relativt stor inverkan på den lokala kulturmiljön.

### *Muddringsbehov*

Lindeshamn kan idag bara ta emot mindre båtar. Stora massor skulle behöva muddras om hamnen skulle byggas ut och anpassas till de båtar som är i behov av båtplats, det vill säga de större båtarna.

### *Kö till båtplats*

En utökning av kapaciteten och anpassning till större båtar i Lindeshamn skulle troligtvis avlasta kön till Borstahusens hamn.

### *Ekonomiska aspekter*

Med all sannolikhet skulle det bli dyrare att utöka kapaciteten i Lindeshamn än att utöka till motsvarande kapacitet i Borstahusen. De yttre pirarna är undermåliga och det skulle krävas nya pirar för att möjliggöra navigering för större båtar. Dessutom saknas infrastrukturen på land som inte bara skulle innebära stora ekonomiska kostnader utan även stor inverkan på trafikflödet i området. I Lindeshamn finns inget befintligt lokalt företagsliv som skulle kunna gynnas på samma sätt som vid en utbyggnad av Borstahusens hamn.

### *Översvämningsrisker*

En ny stenskoning har nyligen konstruerats längs kusten vid Lindeshamn. Bebyggelsen ovanför hamnen kommer dock på sikt att behöva ytterligare klimatskydd.

### *Friluftsliv*

En utbyggnad av Lindeshamn skulle kunna gynna friluftslivet.

## Alternativ 4, Ny hamn i Lundåkra

### *Sedimenttransport*

Lundåkrahamnen utgör redan idag en påverkan på sedimenttransporten längs kusten. En utbyggnad behöver inte öka påverkan på sedimenttransporten ytterligare.

### *Riksintressen*

Lundåkrahamnen är belägen mycket nära Lundåkrabukten som är skyddad både som Natura 2000-område och riksintresse för naturvård. En utbyggnad av hamnen bedöms dock vara möjlig utan att riskera negativ påverkan på riksintressena.

### *Naturmiljö*

På land skulle en utökning av hamnens kapacitet inte ha någon större inverkan på naturmiljön då denna innehar låga värden.

Eftersom det finns få båtägare som kan bo inom promenad- eller cykelavstånd till Lundåkrahamnen skulle fler båtplatser troligen leda till ökad biltrafik till och från hamnen.

### *Möjlighet för befintliga verksamheter*

Lundåkrahamnen är unik i det avseende att den har ett djup och ett logistikläge som är högtintressant för det industriella näringslivet. Det finns ett stort intresse från industriföretag att etablera sig här, och kommunen har en önskan att utveckla hamnen mer mot näringslivet än mot fritidsbåtar. Det lokala näringslivet skulle sannolikt gynnas av såväl en utbyggnad för fritidsbåtar som en utbyggnad för industrin.

### *Kulturmiljö*

Eftersom det idag redan är en befintlig småbåtshamn i Lundåkrahamnen skulle kulturmiljön i området inte påverkas av en utökad hamncapacitet.

#### *Muddringsbehov*

Lundåkrahamnen är redan idag muddrad till 3 meters djup i stora delar. Fortsatt underhållsmuddring skulle behövas men skulle troligtvis inte påverkas särskilt mycket av en utökad kapacitet.

#### *Kö till båtplats*

Eftersom det idag inte är någon kö till Lundåkrahamnen finns det en risk att båtplatserna inte skulle fyllas och därmed skulle inte köerna till omkringliggande hamnar påverkas särskilt mycket. Förutom att hamnmiljön ska vara attraktiv är också närheten till båtägarnas boende viktig. Behovet av attraktiva båtplatser skulle därmed kvarstå vid en utbyggnad av Lundåkrahamnen.

#### *Ekonomiska aspekter*

Det finns infrastruktur för en utökad hamnkapacitet i Lundåkrahamnen. Dock är risken att nya båtplatser skulle stå tomma vilket skulle innebära att investeringen inte innebär någon samhällsnytta.

#### *Översvämningsrisker*

En genomtänkt utbyggnad av hamnen omfattar en översyn av nivåer så att området blir mer skyddat mot översvämningar i och med framtida klimatförändringar.

#### *Friluftsliv*

En utbyggnad av Lundåkrahamnen skulle kunna gynna friluftslivet med avseende på segling, fiske och vattensporter. Men troligen skulle inte en utbyggnad här generera lika stora positiva effekter för vandring längs kusten då Lundåkra inte är en del av det naturliga stråket längs kusten där de övriga studerade alternativen är lokaliserade.

### **Nollalternativ**

#### *Sedimenttransport*

Påverkan på sedimenttransporten kommer inte att ändras.

#### *Riksentressen*

Ett nollalternativ innebär varken en positiv eller negativ inverkan på berörda riksentressen.

#### *Naturmiljö*

Påverkan på naturmiljön kommer att vara densamma som i dagsläget.

#### *Möjlighet för befintliga verksamheter*

Ingen hamnutbyggnad kan innebära försämrade möjligheter för verksamheter i hamnar med utbyggnadsbehov.

#### *Kulturmiljö*

Ingen påverkan på kulturmiljön.

#### *Muddringsbehov*

Ingen förändring.

#### *Kö till båtplats*

Kön till båtplatserna i Borstahusens hamn antas fortsätta öka då Strandbyn byggs ut med fler bostäder.

#### *Ekonomiska aspekter*

Hamnen i Borstahusen är i behov av renovering och en del av bebyggelsen i anslutning till hamnen är i behov av klimatskydd. Dessa åtgärder kommer att behövas oavsett om hamnen byggs ut eller ej. Vid en utbyggnad kan ekonomiska samordningsvinster gällande dessa åtgärder uppstå. Om hamnen inte byggs ut kommer troligtvis ingen förändring för lokalt näringsliv att ske.

#### *Översvämningsrisker*

Om hamnen inte byggs ut kommer översvämningsriskerna för delar av kusten att kvarstå.

#### *Friluftsliv*

Ingen påverkan på friluftslivet.

### **Slutsats av alternativa lokaliseringar samt nollalternativ**

En helt ny hamn, som alternativ 1 i Strandbyn, bedöms som orimligt då detta skulle innebära ett stort ingrepp längs en i dagsläget orörd sträcka av kusten. Även om tillgängligheten till kustzonen inte skulle försämrats av detta alternativ, är kommunens bedömning att ianspråktagandet av en orörd kuststräcka riskerar att påverka riksintresset för kustzon negativt. Ett så stort ingrepp längs ett idag opåverkat område riskerar också att skapa nya erosionsproblem längs kusten. Man skulle även gå miste om samordningsvinster vad gäller renovering av befintliga pirar och uppförande av klimatskydd för den befintliga bebyggelsen i Borstahusen, som skulle uppstå vid en utbyggnad av befintlig hamn. Området berörs också av strandskydd, och en utbyggnad av en ny hamn bedöms inte som möjligt utifrån de särskilda skäl som måste uppfyllas för att ett upphävande av strandskyddet ska bli möjligt. Med en ny hamn i Strandbyn riskerar den nya bebyggelsen att upplevas som en egen enklav och inte som en förlängning av det ursprungliga fiskeläget, vilket har varit en bärande gestaltungsprincip vid utvecklingen av stadsdelen Norra Borstahusen. Ytterligare en hamn skulle också påverka landskapsbilden negativt då kuststräckan utanför Strandbyn idag är orörd och en av de få opåverkade sträckorna längs kusten i anslutning till Landskrona.

Av de tre jämförda hamnarna som är möjliga att byggas ut anses Lundåkrahamnen och Lindeshamn vara mindre lämpliga alternativ än

Borstahusens hamn. Lundåkrahamnen har visserligen möjlighet att ganska enkelt utöka antalet båtplatser, men då det idag inte finns någon kö till hamnens båtplatser riskerar en investering här bara leda till tomma båtplatser. Inte heller finns det här ett utvecklat näringsliv riktat till allmänheten eller turismen så när som på en restaurang alldeles intill hamnbassängen. Lundåkrahamnen är därmed inte tillräckligt attraktiv för en kapacitetsökning. Vidare har Landskrona stad önskemål om att utveckla hamnen mer mot näringslivet i framtiden pga av hamnens unika logistikläge och djup.

I Lindeshamn skulle påverkan på naturmiljön på land bli betydligt större, jämfört med lokalisering i Borstahusen eller Lundåkrahamnen, då infrastrukturen här skulle behöva förbättras avsevärt för att möta en ökad kapacitet i hamnen. Dessutom är dagens hamn och inseglingssäkerhet grund och därmed begränsande när det kommer till att kunna ta emot större båtar. Stora investeringar skulle behöva göras för att anpassa hamnen för större båtar, vilket är viktigt då det är den typen av båtplatser det är brist på. Vidare skulle en utökning av kapaciteten vara svår utan att ha en negativ inverkan på aktuella riksintressen. I Lindeshamn finns inte heller samma etablerade lokala näringsliv som skulle kunna dra nytta av en utbyggnad, som i Borstahusen.

Borstahusens hamn utgör en attraktiv hamnmiljö i nära anslutning till många befintliga och planerade bostäder, där det bedöms finnas en efterfrågan på fler båtplatser. Hamnen är Landskronas främsta turisthamn med ett välutvecklat näringsliv riktat mot turismen och allmänheten. En utbyggnad av Borstahusens hamn innebär inte bara att fler närboende har möjlighet att ha sin fritidsbåt i hamnen, utan förbättrar förutsättningar för att andra verksamheter i hamnen, såsom restauranger och butiker ska bli bärkraftiga. Förutsättningarna förbättras också för att ta emot gästbåtar vilket idag bara kan ske i begränsad omfattning i Borstahusens hamn.

Fler båtar i hamnen innebär också en bättre utgångspunkt för investeringar i nya tekniker för upptagning och vård av fritidsbåtar samt utökade ytor för segelklubben och dess mycket aktiva jollesektion. Fiskare, restauranger och fiskerökerier bidrar till en levande hamnmiljö året om. En levande och attraktiv hamnmiljö är en stark bidragande orsak till att Borstahusen är ett mycket eftertraktat område att bo i och en utbyggnad bedöms öka intresset för att flytta in i nya Norra Borstahusen. En genomtänkt utbyggnad av Borstahusens hamn skulle kunna innebära en förbättring för de riksintressen som hamnen och dess omgivning omfattas av.

Dagens hamn i Borstahusen är begränsande för Borstahusens segelsällskap, som förutom fler båtplatser har ett behov av att utöka faciliteterna för jolleverksamheten med fler ramper, lättare navigering ut ur hamnen samt fler byggnader. Även fiskerinäringen lider av platsbrist men också navigationsproblem. Den befintliga hamnen tillåter inte några större utvecklingsmöjligheter för dessa verksamheter. Om en utbyggnad av hamnen sker, kan dessa verksamheter erbjudas mer utrymme för utveckling vilket hade kunnat bidra till en ökad aktivitet i hamnen under alla årstider.

De befintliga pirarna är i stort renoveringsbehov och kommer behöva åtgärdas inom kort. Att då inte samtidigt modernisera och utöka kapaciteten innebär ett

mindre bra utnyttjande av ekonomiska resurser. Dessutom kan synergieffekter med anpassning till klimatförändringar fås så att ovanliggande bebyggelse kan skyddas med en genomtänkt utformning av hamnutbyggnaden.

Nollalternativet betyder att Borstahusens hamn fortsätter att drivas i nuvarande storlek, vilket skulle innebära en fortsatt brist på båtplatser i Borstahusen. Hamnen är i behov av både renovering och klimatanpassning samt av nya ytor för miljövänligare tekniker. Detta hade kunnat åtgärdas i samband med en utbyggnad.

Nollalternativet bedöms inte gynna det lokala näringslivet. Det saknas idag gästplatser och ytor för befintliga verksamheter att utvecklas på. En utbyggnad av hamnen enligt det förslag som presenteras i tillhörande utredning, innebär även att stranden utökas söder om hamnen och att gångstråket längs kusten som går genom hamnen förstärks. Att de allmänna ytorna ökar och att friluftsverksamheterna i hamnen får möjligheter att utvecklas torde påverka risintresse för kustzon och riksintresse friluftsliv positivt.

Sammanfattningsvis bedöms utbyggnaden av Borstahusens hamn utgöra ett det mest lämpliga alternativet.

## DETALJPLANENS FÖRUTSÄTTNINGAR

### Planområdet

Planområdet omfattar delar av fastigheten Borstahusen 1:1 som ägs av Landskrona stad. Området är beläget strax norr om tätorten Landskrona i anslutning till fiskeläget Borstahusen. Planområdet är ca 2 ha stort och sluttar mot havet i väster. Höjdskillnaden inom planområdet är från havsnivå till drygt +2 meter över havet.

Hamnen arrenderas ut till BSS, Borstahusens Segelsällskap, som i sin tur hyr ut en del av hamnen till yrkesfiskarna. Kartan nedan visar ytan som BSS hyr av Landskrona stad i lila.



Kartan nedan visar planområdesgränsen i rött.





## Markanvändning

Området används idag huvudsakligen för hamnändamål, restaurang, konsthall rekreation och bad.

## Markägoförhållanden

Markägare är Landskrona stad.

## Geoteknik

Jordlagren består av svallsediment. Någon geoteknisk utredning har ej genomförts inom planområdet.

## Översvämning och erosion

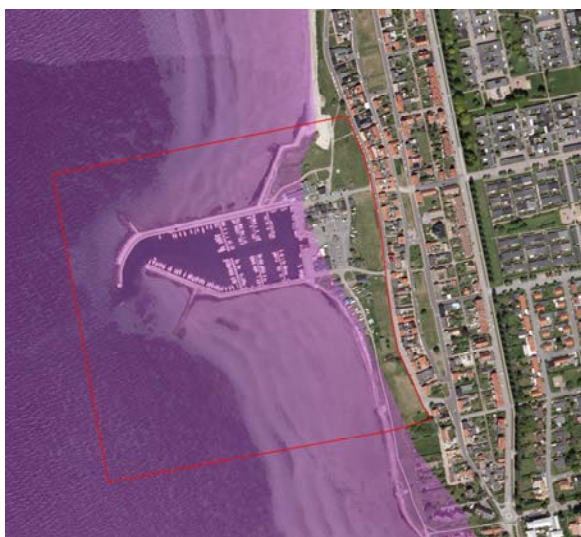
Läs under rubriken ”Planförslag/Erosion och översvämning”

## Riksintressen och förordningar

### Riksintresse för friluftsliv

Ven och vattenområdet mellan Ven och Landskrona utgör riksintresse för friluftslivet, F3 Ven enligt 3 kap 6 § miljöbalken. Riksintresseområdet inkluderar Borstahusens hamn.

Området är intressant för natur- och kulturstudier, cykling, strövande samt bad, båtsport och fritidsfiske. Förutsättningar för att områdets värden skall bestå är att bebyggelseexploatering sker med stor hänsyn till kulturminnesvården.



*Riksintresset för friluftsliv illustrerat med lila. Planområdesgräns i rött.*

## Riksintresse för kustzon

Hela Landskrona stad och därmed hela planområdet, ingår i riksintresset för kustzon, ett mellan 3-5 km brett område längs Skånes kust, inom vilket prövning enligt Miljöbalken 4 kap 1 och 4 § skall ske. Riksintresset är bl.a. till för att säkra allmänhetens tillgång och tillgänglighet till strandområdena. Riksintresset ska även se till att friluftslivet och turismen utvecklas på ett sådant sätt att områden som är särskilt känsliga för slitage, eller med hänsyn till florans och faunan, skyddas så att hänsyn tas till naturvårdsintressena. Bestämmelserna utgör dock inte hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet eller för utförande av anläggningar som behövs för totalförsvaret.

Avsikten med och värdena i riksintresset har preciserats i en rapport från länsstyrelsen, 2001:35 *Skånes kustområden – ett nationallandskap* (huvudrapport). Här hänvisas bland annat till 4 kap 1 § miljöbalken: ”De områden som anges i 2-8 §§ [bland annat hela Skånes kustområde] är, med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns i områdena, i sin helhet av riksintresse. Exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön får komma till stand endast om

1. det inte möter något hinder enligt 2-8 §§ och

2. det kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden.”

## Samlade värden inom riksintresset kustzon (västkusten mellan Landskrona och Höganäs)

I rapporten från länsstyrelsen beskrivs också de samlade värdena. Dessa gäller hela kuststräckan från Helsingborg till Landskrona, inklusive Ven: *”Landborgen utgör en ekologiskt intressant formation och de topografiska variationerna bidrar till de stora landskapsestetiska värdena. Mellan bebyggelsecentra finns fortfarande stora opåverkade landskapsavsnitt av stort värde för landskapsbild, naturvård och friluftsliv. Landskapsbilden präglas av storskalighet med stora öppna landskapsavsnitt, stora odlingsenheter och topografins formspråk. Motsvarande storskaliga öppna kustlandskap med landborg saknas i landet i övrigt men sträckan är också starkt påverkat av bebyggelse och intensivt jordbruk. Kontinuiteten i människans landskapspåverkan är påtaglig och bidrar till kulturmiljövärdena”*. I beskrivningen nämns i närområdet särskilt Glumslövs backar.

Enligt rapporten ska riksintresset kustzons samlade värden inte tolkas som enbart en sammanställning av naturvårds- och kulturmiljövårdsprogram med faktiska värden utan ett vidare synsätt bör anläggas. Rapporten menar att även de övergripande landskapsbildsmässiga värdena och mer övergripande strukturer och samband i landskapet har betydelse. De samlade värdena som är underlag för friluftsliv och turism och dess förutsättningar för tillgänglighet och upplevelsemöjligheter är också viktigt att beakta i de samlade värdena. Enligt rapporten kan värdena beskrivas utifrån 4 aspekter. *Landskapsbild, strukturer och samband, områden och objekt samt friluftsliv och turism.*

### **1. Landskapsbilden**

Upplevelsen av landskapet är subjektiv. Topografi med utsikt och öppna landskapsrum upplevs generellt som attraktiva liksom möten mellan olika landskapstyper t ex hav och land eller vegetation och öppen mark. Landskapets grammatik, den visuella havskontakten, den visuella karaktären och landskapsbildsmässiga värden är faktorer som innefattas i den samlade landskapsbilden.

### **2. Strukturer och samband**

Enligt rapporten är de övergripande värdena i landskapet knutna till olika strukturer och samband som inte låter sig avgränsas i områden. De biologiska värdena är beroende av landskapsekologiska förutsättningar med spridningsmöjligheter för arter. Kulturmiljövärdena, som ex Borstahusens fiskesamhälle, består av ett stort antal strukturer och samband som byggts upp under olika tidsepoker. Även geologin och landskapsekologin är faktorer som definierar de övergripande strukturerna och sambanden.

### **3. Områden och objekt**

Områden utpekats för sina internationella, nationella, regionala och lokala värden och en del skyddats som naturreservat eller liknande för att bevaras för framtiden. Dessa områden kan ses som kärnområden inom riksintresset Kustzonen. Norr om planområdet finns naturreservatet Hillehögs dalar, Glumslövs naturvårdsområde och Natura 2000 området Rustningshamn. Områden och objekt kan även gälla större äldre byggnader av värde för kulturmiljövärden som exempelvis Säbyholms gård inom riksintresse för kulturmiljövärden öster om Helsingborgsvägen. Utpekandet av kustzonen som riksintresse syftar till att bevara dessa oexploaterade områdets natur- och kulturmiljövärden.

### **4. Friluftsliv och turism**

Förutsättningarna för friluftslivet är främst innehållet i området, d.v.s. de natur- och kulturmiljövärden som beskrivits ovan samt tillgängligheten. I det intensivt utnyttjade odlingslandskapet längs kusterna är tillgängligheten ofta begränsad till den yttersta kustzonen och de passager som leder ner till havet är därför av mycket stor betydelse. Tillgängligheten till badstränder, vattensporter, övernattningsmöjligheter och fiske är centralt.

## **Samlad bedömning**

Utifrån värdena för landskapsbild, struktur och samband samt särskilda områden och friluftslivets förutsättningar i planbeskrivningen och tillhörande handlingar görs en samlad bedömning. Tillhörande utredningsmaterial och planbeskrivning till aktuell detaljplan beskriver värden i området. Under rubriken "avvägning mot riksintresse" klargörs inverkan på riksintresset och visar hur planförslaget tar hänsyn till och beaktar riksintressets värden. Tillhörande MKB konsekvensbeskriver och bedömer intrånget.

I rapporten *Skånes kustområden – ett nationallandskap* presenteras ett antal rekommendationer som kan användas som stöd i planering av kustzonen. Rekommendationerna har sitt ursprung i lagstiftningen (miljöbalken 4 kap §1,4) Resonemanget i planhandlingarna angående riksintresset för kustzon utgår från flera av dessa.

## Riksintresse för yrkesfiske

Såväl hamnen som ett vattenområde utanför hamnen är utpekade som riksintresse för yrkesfisket enligt 3 kap 5 § MB. Det innebär att området ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra näringens bedrivande. I rapporten "Områden av riksintresse för yrkesfisket" beskrivs fisket i Öresund: "...karaktäriseras av småskalighet och domineras värdemässigt av torsk och ål. Fångsterna av flatfisk och sjurygg är viktiga komplement för fiskets ekonomi. Fisket bedrivs över hela området och värdet relaterat till area är högt." Vidare anges att "I Öresund finns viktiga lekområden för torsk som förutom att ha betydelse för det lokala fisket också bidrar till rekryteringen till bestånden i sydvästra Östersjön och Kattegatt. I sundet kan också viktiga rekryteringsområden för ål och flatfisk i de stora grundområdena Höllviken, Lommabukten och Lundåkrabukten avgränsas som riksintresse."

## Strandskydd

Längs aktuell kuststräcka råder inte strandskydd i dagsläget. Dock gäller att när befintlig detaljplan ersätts av en ny inträder strandskydd automatiskt (10 a § Lag (1998:811) om införande av miljöbalken) och måste prövas på nytt. Strandskyddets syfte är att bevara allemansrättslig tillgång till strandområden samt goda livsvillkor för djur- och växtliv på land och i vatten. Strandskyddet prövas mot särskilda skäl i miljöbalken 7 kap 18c § punkt 1-6, såsom t.ex. om området redan används på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddet och att föreslagen anläggning eller anordning måste ligga vid vattnet för sin funktion.

## Tidigare ställningstaganden

### Fördjupad översiktsplan och översiktsplan

En fördjupad översiktsplan för Landskrona tätort antogs under 2014, denna omfattar Borstahusens hamn som markeras som utredningsområde med motiveringen att "förutsättningarna för en eventuell utökning av småbåtshamnen liksom möjligheterna att öka badfaciliteter behöver utredas". Hamnen anges vidare utgöra en målpunkt som ska förstärkas eller utvecklas som besöksmål för upplevelsenäringen. Längs kusten, i anslutning till Borstahusen, pekas även ett utvecklingsstråk för rekreation och friluftsliv ut. Den fördjupade översiktsplanen för Landskrona tätort pekar ut berörd kuststräcka som ett viktigt område för närrekreation och besöksnäringen. Vidare anges att: "Området har en god potential att utvecklas och locka fler besökare genom att t.ex. Borstahusens hamn

utvecklas, fler bryggor anläggs för att skapa vattenkontakt och att allmänhetens tillgänglighet stärks över lag.

Landskrona kommuns översiktsplan, Översiktsplan 2000+, antogs år 2002. Ett förslag till ny översiktsplan var ute på granskning våren 2015 och ett antagande beräknas ske under våren 2016. Gällande översiktsplan anger ingen särskild utveckling för Borstahusens hamn. Intentionerna i antagandeförslaget till kommunomfattande översiktsplan är dock desamma som i den fördjupade översiktsplanen för tätorten och upprättat planprogram för Norra Borstahusen.

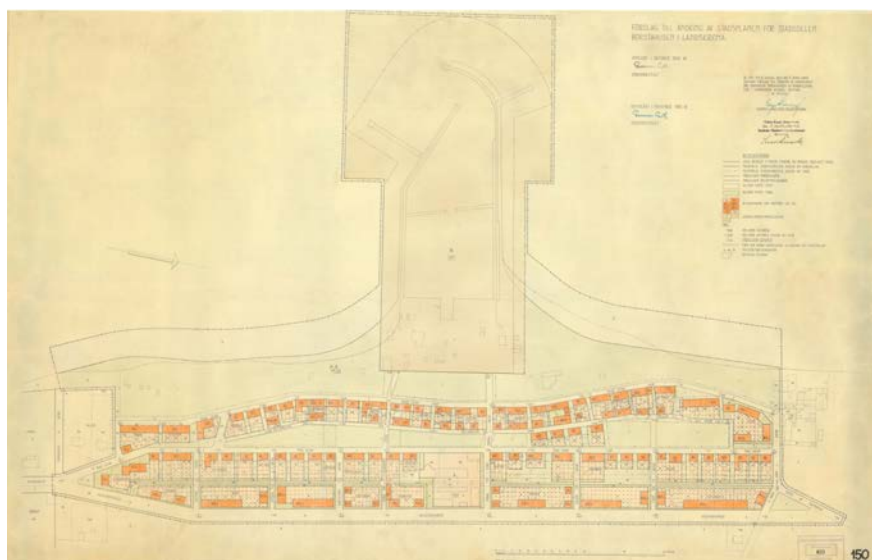
## Detaljplaner

För området gäller stadsplan 12-LAN-627, från 1951 samt 12-LAN 375, från 1957. En del av området är ej planlagt.

Genomförandetiden för gällande detaljplaner har gått ut.

Nu gällande detaljplaner för hamnområdet är stadsplan 12-LAN-627, från 1951 samt 12-LAN 375, från 1957. Befintliga hamnanläggningar omfattas av bestämmelsen Th, hamnändamål. Längs strandremsan är en zon om upp till 50 meter ut i vattnet betecknat som V, vattenområde. Bestämmelsen V innebär att vattenområdet ”skall bevaras som vattenområde och medför att igenfyllning helt eller delvis av området t ex för bebyggelse, anläggning av en gata eller utvidgning av en park, strider mot stadsplanen och får därför ej ske” (Statens planverk Publikation nr 37, Beteckningar – bestämmelser, Anvisningar för upprättande av detaljplaneförslag, Revidering 1970).

Planerade åtgärder överensstämmer inte med gällande detaljplaner och för att möjliggöra utbyggnaden av hamnen kommer gällande planer att ersättas av den föreslagna detaljplanen.



Stadsplan 12-LAN-627 från 1951.

20

## BEFINTLIG ANLÄGGNING

### Kulturmiljö och arkeologi

#### Historik

Borstahusen är ett gammalt fiskeläge med höga kulturvärden. Fiske har bedrivits på platsen under lång tid och på 1880-talet anlades den första hamnen som sedan moderniserades på 1920-talet. Borstahusen ingår bl.a. i länets kulturmiljöprogram och kommunens bevarandeprogram där samhället beskrivs ingående, se nedan. Idag kan man utläsa samhällets historia genom bebyggelsen, som skett i olika etapper, samt i gatumiljön och övriga friytor. Mellan huslängorna har "gatt", eller öppningar, bevarats vilka ger intressanta siktlinjer. Även "stejlebackarna" som är öppna platser som användes för att torka fiskenäten finns bevarade.

#### *Borstahusen*

I en förfrågan till magistraten i Landskrona ber bröderna Jöns och Rasmus Andersson Borste år 1776 om tillstånd att på stadens fäladsmark mellan "Stegleback och Kalckugnen få uppbygga för os hwardera 5 á 6 väggarumshus till at der göra inrättning af Fiskeri och Fångsten i Staden föryttra". Magistraten ger sitt tillstånd och stakar ut ett område som inte inkräktar på stadens bete. Strax kommer det fler nybyggare som vill ägna sig åt den för tiden lönsamma fisket. Sillen "gick till" i sundet som man brukar uttrycka det, och den närbelägna staden ansågs vara en säker marknad för försäljning av fångsterna. Förutom det rika fisket kom befolkningen att livnära sig på arbete på närbelägna arbetsplatser som kalkbruket och senare också sockerbruket.

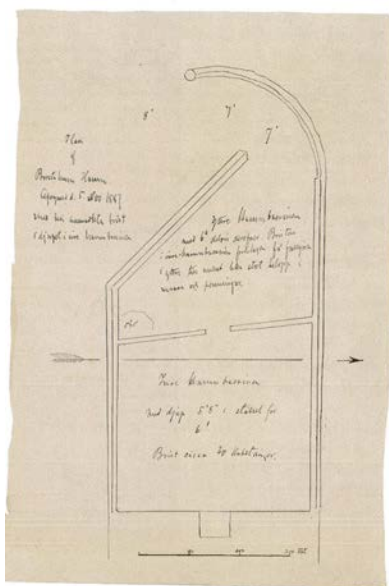
Husen byggdes på strandbrinken och lades sida vid sida. Till husen hörde också ofta en "kålhage", en trädgård, som man odlade hushållsväxter i. Man använde inte bara området strax bakom den nedre husraden utan också mellan stranden och husen. Dessutom höll man sig med smådjur- höns, grisar och ankor. "Grisahuddorna" låg en bit inåt land, uppe på vångarna.

Borstahusen växer till en början längs den Nedre gatan, för att senare kompletteras med den övre raden hus. Mellan husraderna fanns de öppna platserna, stejlebackarna, som användes för att spänna upp näten till torkning. Så småningom kommer också vissa partier av detta mellanliggande område att tas i anspråk för husbyggen. Det blir söner till fiskare i den nedre raden som låter uppföra sina hus mot den så kallade Mellangatan.

#### *Hamnen*

Borstahusen stod utan hamn i över 100 år eftersom fiskarna helt enkelt inte hade råd att bekosta ett hamnbygge. Båtarna drogs upp på stranden vilket var ett slitsamt arbete. Inte förrän 1886-87 färdigställdes den första hamnen genom bidrag från framför allt staten men också genom bidrag från landstinget. Cirka en tredjedel av summan fick fiskarna själva uppbåda genom lån. Hamnen byggdes i

en tid då fisket i Öresund avtog och fiskarna fick ge sig iväg till södra Östersjön och Kattegatt vilket krävde större båtar, på så sätt kom den nya hamnen väl till pass. Den 8 november 1887 invigdes hamnen i Borstahusen. På den bågformiga delen samt ca 30 meter på den södra vågbrytaren användes stenfyllda tråkistor. På dessa murades sjösten och ovanpå detta lades ett betongdäck. Sten till hamnbygget var en bristvara men Carl Tranchell, direktör för Skånska sockerbolaget, ordnade så att sten kunde tas från hans egendomar. Sockerbolaget hade naturligtvis stort intresse av att få till en väl fungerande hamn i Borstahusen.



Skiss från avsyningen inför hamnbygget 1887. Bild från Åke Jönsson "Historien om en stad"

Redan år 1918 vände sig hamnstyrelsen i Borstahusen till staten för bidrag av renovering av hamnen. Arbetena kom igång 1922 då trävirket ersattes med betong. En ny slip på räls för uppdragning av båtarna byggdes också. Hamnen återinvigdes 1924 efter förseningar till följd av att bland annat fördämningarna störtade in under arbetet.

I hamnen seglade inte enbart fiskebåtar. Som i många andra kustsamhällen i Skåne fanns det också fraktrafik. I början av 1900-talet fanns ett 10-tal skutor som gick med kalksten från Limhamn, cement från Helsingborg samt gods till andra destinationer. Här tog man också emot sockerbeter som skulle ut till sockerbruket i Säbyholm. Betorna fraktades på en järnväg som delade läget i två hälften, "noran" och "sydran". Järnvägen kom att fungera som en gränslinje i Borstahusen och innebar att kontakterna mellan de två delarna begränsades. Det blev med tiden också en social gränslinje. Fiskarna, som ofta hade det lite sämre ställt bodde på "noran" och fiskhandlarna koncentrerades till "sydran".

#### Källor:

Åke Jönsson; Historien om en stad

Åke Jönsson; Borstahusen- från fiskeläge till fritidsparadis

Bevaringsplan del II



## Länets kulturmiljöprogram

Borstahusen är utpekad som särskilt värdefull kulturmiljö i länets kulturmiljöprogram. Motivet för bevarande anges vara att området exemplifierar de fiskelägen med reglerad bebyggelsestruktur som uppkom under sena 1700-talet och 1800-talet. Fiskeläget har en väl bibehållen bebyggelse som skildrar dess utveckling från renodlat fiskeläge till ett kustsamhälle dominerat av sjöfart. Borstahusen är ursprungligen ett fiskeläge uppvuxet under senare delen av 1700-talet. Den äldre bebyggelsen som finns idag ligger längs tre parallella gator ner mot vattnet och är i huvudsak byggda i slutet av 1800-talet och vid sekelskiftet. De öppna ytorna mellan husraderna användes förr i tiden som torkplats för fiskenäten, så kallade stejlebackar.

Hamnens utveckling skedde främst under några decennier kring 1900 då skuttrafiken var framgångsrik. En omfattande frakt hörande till sockerbruket vid Säbyholm gjorde bl.a. att en mindre järnväg fanns mellan Borstahusen och bruket. Kulturmiljöprogrammet anger att hamnen idag främst nyttjas som småbåtshamn och därmed mist sin betydelse som fiske- och frakthamn. Vidare anges att den öppna hamnplanen med sina brädfodrade sjöbodar dock fortfarande fungerar som tornplats för fiskegarn.

## Kulturmiljöstråk

Hela Skånes kust, inklusive Borstahusen, ingår i ett kulturmiljöstråk som pekats ut i kulturmiljöprogrammet. Stråket går under namnet Skånelinjen eller Per Albin-linjen och utgör en befästningslinje som skulle förhindra mindre båtar, sjöstridsvagnar och trupper att nå land under andra världskriget. Försvarslinjen består av olika typer av betongvärn och är en unik företeelse som tydligt visar Skåne som gränsprovins. Samtliga värn är viktiga delar i den helhet som Skånelinjen utgör och är därför bevarandevärda. Två betongvärn finns inom planområdet.

## Bevaringsplan

Landskrona kommun har ett äldre (1986) bevarandeprogram som anger att hela det gamla Borstahusen utgör ett "bevaringsområde" där såväl bebyggelse som friytor ingår samt även hamnplanen.

Gällande hamnen anges att det för samhällets karaktär är viktigt att hamnen och hamnplanen har kvar sin funktion som arbetsplats. Hänsyn ska i första hand tas till de yrkesfiskare som finns kvar. Vidare förs ett resonemang kring att omfattningen av fritidsbåtarnas vinterförvaring på land inte bör tillåtas att utökas i anslutning till hamnen.

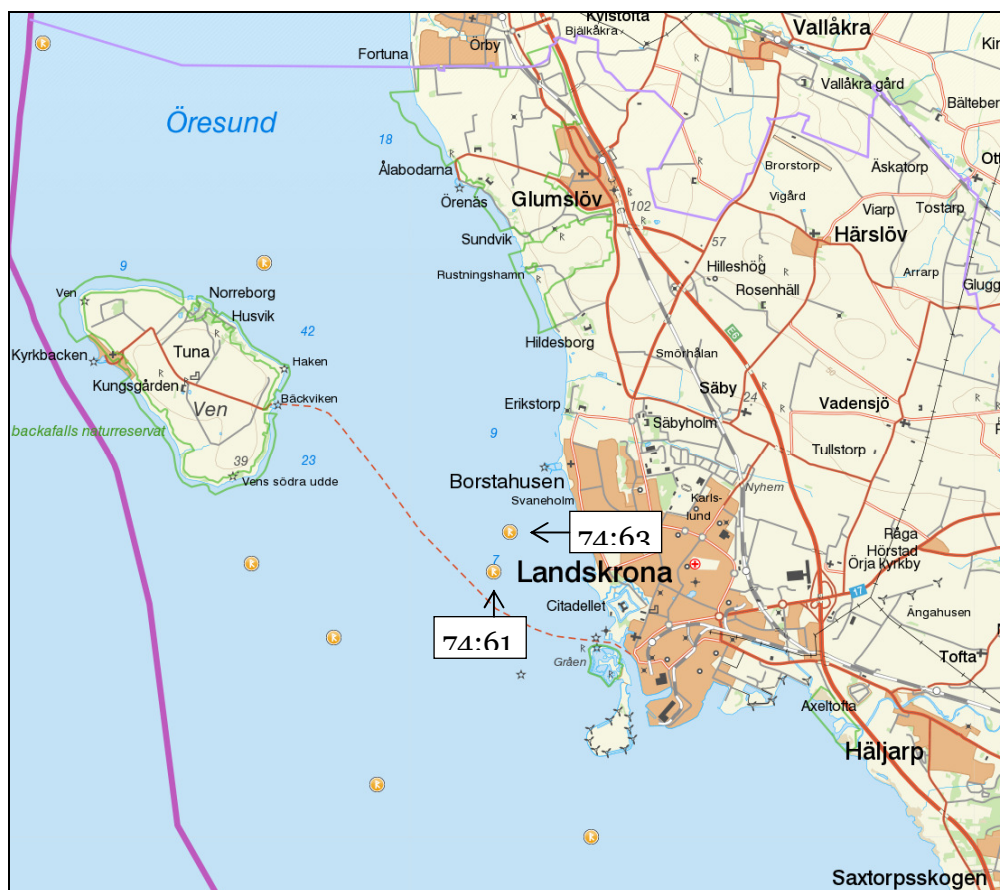
Kommunen har även tagit fram riktlinjer för bebyggelsen i Borstahusen baserade på bevarandeprogrammet, som bl.a. anger att ny- och ombyggnad ska ske med omsorg för att passa in i den bevarandevärda miljön. Dessa riktlinjer gäller dock främst för bebyggelsen längs Nedre, Övre och Mellangatan.

## Arkeologi

Det finns inga registrerade fornlämningar på land i, eller i närheten av, hamnen. Däremot har åtta historiska lämningar påträffats i Landskrona stads vatten enligt Riksantikvarieämbetet (2015). De två som är närmast Borstahusen har markerats i kartan i kartan. Nedanstående information finns om dessa objekt:

- 74:63 Boplats, okänd utbredning. Vid marinarkologisk förundersökning 1992 påträffades på platsen 2 flintskivor och ett rörben, vilket visade sig vara lårben från svin (RAÄ dnr 413-3291-1996).
- 74:61 Boplats, okänd utbredning. Vid marinarkologisk förundersökning 1992 påträffades på platsen 6 avslag av flinta (RAÄ dnr 413-3291-1996).

Objektet närmast Borstahusens hamn (74:63) ligger en dryg kilometer från hamnens yttre del. Övriga objekt i Landskrona stads vatten utgörs av fartygs-/båtlämning.



Utdrag från Fornsök (Riksantikvarieämbetet, 2015). Åtta vrak finns lokaliserade inom Landskrona stads vatten.

Indikationerna på att det skulle finnas bevarade fornlämningar inom planområdet är inte så starka att Länsstyrelsen finner det rimligt att i enlighet med

bestämmelserna i 2 kap 11 § kulturmiljölagen ställa krav på arkeologisk undersökning.

Påträffas fornlämningar i samband med markarbetena skall dessa, i enlighet med 2 kap 10 § kulturminneslagen, omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas.

I Borstahusen finns vidare ett antal kulturskyddade byggnader som exempelvis kyrkan och den f.d. skolan.

## **Natur**

### **På land**

Landområdet kring hamnen utgörs i huvudsak av hårdgjord mark och öppna gräsytor. Området omfattas inte av kommunens eller länets naturvårdsprogram och har inga särskilda naturvärden.

### **I vattnet**

Naturvärdesinventering utfördes av Toxicon 2015-05-20. Sammantaget konstateras att det berörda området för en hamnutbyggnad är ett för Öresund typiskt, grunt kustområde med förekomst av ålgräs, några tångarter samt ett artfattigt men stundtals individrikt bottenfaunasamhälle. Området är därför inte på något sätt unikt för Öresund, men tillhör likväl en typ av skyddsvärda områden som är av stor betydelse för ett fungerande ekosystem med koppling till ett fungerande kustnära fiske.

## **Service**

### **Verksamheter i hamnen**

Borstahusens hamn är Skånes fjärde största fiskerihamn. Idag finns här en handfull yrkesfiskare. Yrkesfiskarna håller till i hamnens nordöstra hörn med tillhörande bodar i hamnens norra bebyggelsegrupp. De nyttjar även en större del av den nordöstra kajen för redskapsupplag.



*Yrkesfiskare i Borstahusens hamn.*

Större delen av hamnen tas i anspråk av fritidsbåtar. Hamnen har cirka 280 båtplatser i varierande storlekar.

Hamnen är ett populärt utflyktsmål med båt och längs den norra pirens yttersta del är gästkajen placerad. I hamnkontoret finns toalett, dusch och tvättmöjligheter.

I hamnens södra del verkar BSS, med ursprung från 1950-talet. Föreningen har cirka 550 aktiva medlemmar. BSS innehar driften av hamnen och har ett hamnkontor, klubblokal, verkstad, förråd, miljöstation, mastsjöl samt serviceplats med dieselpump och mastkran i hamnen. Sommartid anordnar BSS flertalet kappseglingar och bedriver jolleverksamhet, seglarkurser samt vindsurfingkurser.

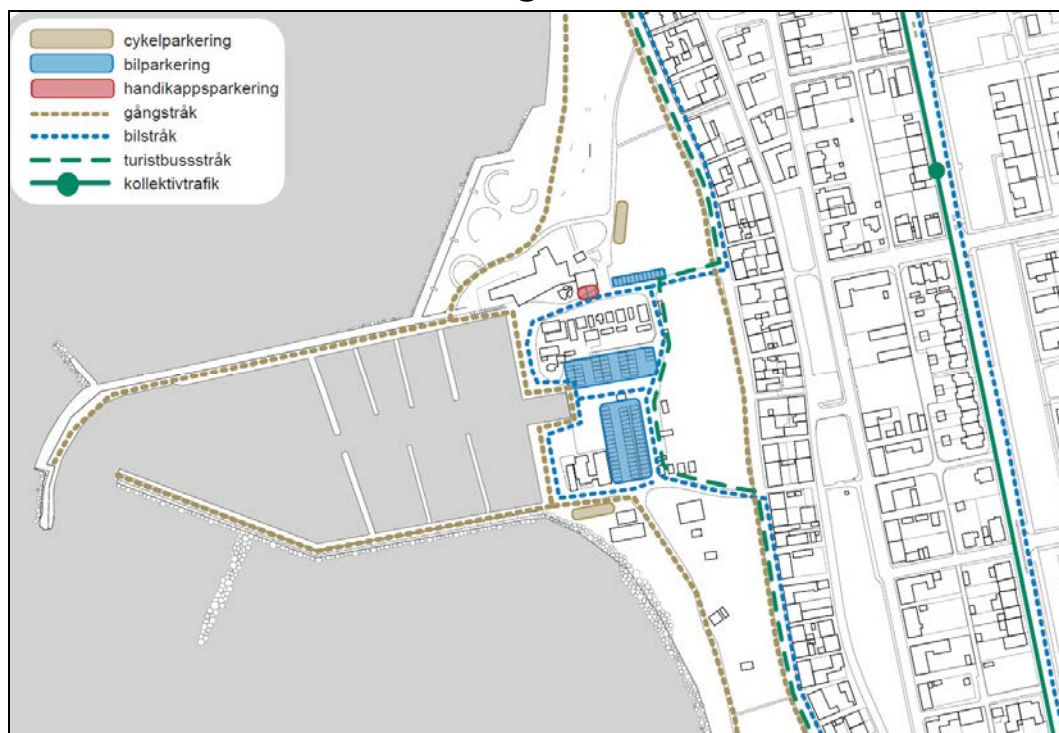
Vintertid är hamnen som friluftsplats mindre aktiv. Större delen av båtarna tas upp och vinterförvaras på hamnplanen, på en del av gröningen mellan hamnen och Nedre gatan samt på grusad yta i södra delarna av hamnområdet.

I hamnen finns ett utbud för kultur- och matliv. I norra delen är Pumphuset, tillika konsthall, museum och restaurang, placerat. Pumphuset är öppet året om och under sommarhalvåret finns dessutom en uteservering med utsikt över hamnen och stranden.

Förutom Pumphuset finns ett par fiskbutiker där en även driver restaurang och uteservering. Under sommarhalvåret håller flertalet glasskiosker och

säsongsrestauranger/pubar öppet. I hamnen hålls årligen en hamnloppis och fiskartävling

## Trafikrörelser i och omkring hamnen



*Rörelsestråk och parkeringsytor. Erikstorpsvägen syns markerad till höger.*

När det gäller biltrafik är Erikstorpsvägen idag den tydliga matargatan inom området. Vägen har idag i nord-sydlig riktning cirka 1 300 fordon/dygn i genomsnitt över året. Kompletterande trafikräkningar har genomförts av Landskrona stad under sommaren 2010 då Borstahusen med badplats och småbåtshamn med mera, samt golfbanan och campingen utgör viktiga målpunkter i Landskrona. Sommarmätningen på Erikstorpsvägens norra del visade att trafiken ökar med drygt 1 500 bilar per dygn, det vill säga en dubbling av trafiken jämfört med årsgenomsnittet (Landskrona stad, 2012).

Hastigheten inom hamnens närliggande gatusystem är reglerat till 30 km/h förutom på Erikstorpsvägen, Kalkugnsatan och Löpargatan som har en reglering till 50 km/h. Nedre gatan närmast hamnen är enkelriktad med trafikriktning norrifrån.

Idag bedöms biltrafiken till och från hamnen och badplatsen i huvudsak ske från Erikstorpsvägen via Alfredsvägen och Nedre gatan. Viss smittrafik bedöms dock förekomma från Erikstorpsgatan västerut på de mindre vägarna såsom Farmgatan, Norra Fiskehamnsgatan, Bästemensgatan och Fäladsgatan.

## Parkering

I hamnens absoluta närhet finns idag cirka 80 parkeringsplatser, vilket enligt boende inte är tillräckligt för att tillgodose behovet på sommaren då parkeringsbehovet är stort. De som har hamnen och närliggande bad som målpunkt använder sig idag även av parkeringsplatserna längs med de mindre gatorna i nära anslutning till badet och hamnen, såsom Nedre gatan, Mellangatan och Övre gatan. Den otillräckliga parkeringssituationen under sommartid medför bland annat försämrad framkomlighet, buller och onödig söktrafik. Under vintertid bedöms antalet parkeringsplatser i hamnen vara tillräckligt. Dock finns problem i smågatorna i anslutning till hamnen då de boende ej har parkering inom egna fastigheter.

## Gång- och cykelstråk

Till hamnen är det lätt att ta sig till fots eller med cykel. Utmed Nedre gatan finns ett separerat gångstråk och längs strandlinjen finns en grusad gångstig som går ner mot Landskronas centrum. Cykelparkeringar finns dels utmed BSS klubblokal, dels öster om Pumphuset.

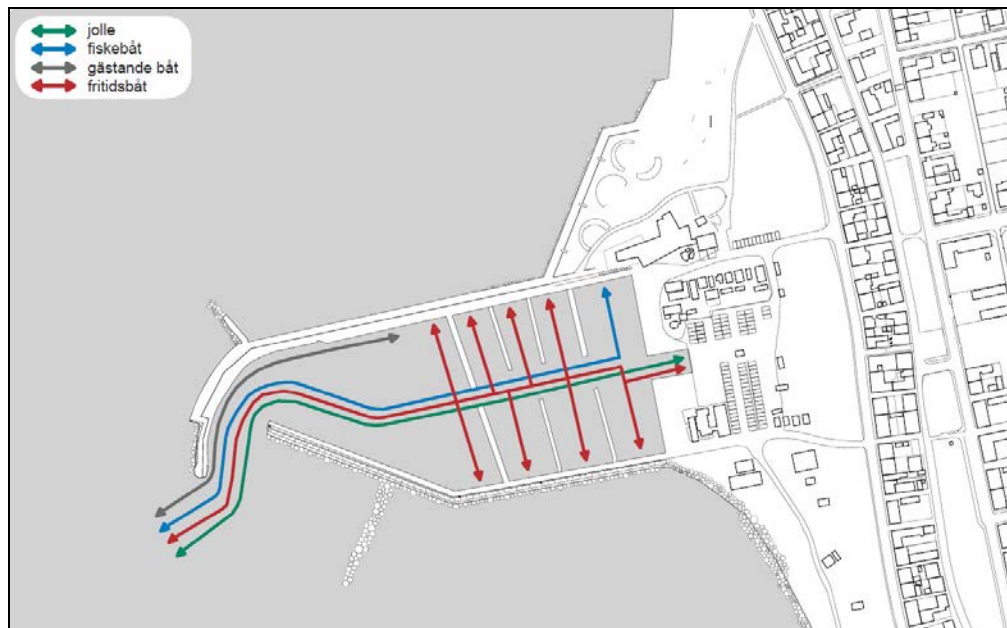
## Kollektivtrafik

Busshållplats finns på Erikstorpsvägen ca 500 meter från hamnen och trafikeras av stadsbussnätet.

## Navigationsförhållanden

Dagens utformning av hamnen fungerar relativt bra för navigering in till och ut från förtöjningsplatserna samt ger skydd mot vindar och vågor i de allra flesta fall. Navigationsvägarna i hamnen visas i bilden nedan. Det som uppges av hamnens brukare som det största problemet för navigation är igensandning av hamnens inlopp.





*Navigationsstråk i befintlig hamn.*

Hamnens mynning vetter åt söder vilket är vanligt för hamnar längs den svenska Öresundskusten. Detta beror på att de stormar som är mest problematiska med höga vågor i området är de med vindriktningar från den nordvästliga sektorn. Enligt DHI (2013) kommer vågorna i området kring Borstahusens hamn framför allt från syd och sydsydväst samt ostenordost och nordost. Att vågorna från de sydliga och sydvästliga stormarna inte orsakar lika stora problem för förtöjda båtar som de nordostliga beror troligtvis på att dessa stormar vanligtvis sammanfaller med lägre vattenstånd. Nordostliga stormar däremot sammanfaller ofta med högre vattenstånd.

Hamnens brukare uppger att de tillfällen då det är svårast att ta sig in och ut ur hamnen är vid stormar från sydsydväst. Då är även gästplatserna på insidan av den yttre delen av norra piren obrukbara.

Eftersom det är en relativt stor yta med öppet vatten i den yttre delen av hamnen blir vågorna här problematiska vid hårt väder. Dock har fiskeriföreningen FRAM motsatt sig en utbyggnad av bryggor i den yttre delen av hamnen då detta skulle medföra svårare navigering för dem, framförallt vid isiga förhållanden. Fiskeriföreningen FRAM är nöjda med dagens utformning av hamnen och de kajer de har till förfogande.

Segelsällskapet BSS har en mycket aktiv segeljolleverksamhet som utgår från rampen i mitten av landkajen. För dem är öppningen mellan de pirar som utgör gränsen mellan yttre och inre delen av hamnen något smal.

## **Teknisk försörjning**

### **Fibernät**

Fibernät som ger anslutningsmöjlighet till Landskrona stads öppna stadsnät finns utbyggt inne i hamnområdet samt i Nedre gatan.”

### **Elförsörjning**

I närhet till Borstahusens hamn har Landskrona Energi två nätstationer. Dessa är lokaliserade i kvarteren Spättan och Gyltan. Båda stationerna har vardera en transformator med effekt på 800 kVA. I dagsläget är strömförsörjningen till Borstahusens hamn och kringliggande bebyggelse väl dimensionerad. Lågspänningsnätet förstärktes senast 2005.

### **Vatten och spillvatten**

Ett flertal verksamheter inom planområdet är idag anslutna till kommunala vatten-, spillvatten- och dagvattenledningar. Huvudledningar för vatten och spillvatten finns vid hamnens norra och södra infarter. En mindre och en större pumpstation finns för att pumpa spillvatten till högre belägna ledningar i Nedre gatan respektive Erikstorpsvägen.

### **Dagvatten**

Dagvatten från befintlig hamnplan, byggnader och vägar och inom planområdet leds till direkt till havet eller via ledningar till havet. Två viktiga, större dagvattenledningar passerar genom planområdet i öst-västlig riktning. Dessa ledningar avvattnar stora delar av Borstahusen.

## **Klimat**

Under stormen Sven (2013-12-06) nådde havsnivån rekordhögt (+162,3 cm, RH2000 i Barsebäckshamn; SMHI). Gångytorna på pirarna i Borstahusens hamn samt delar av hamnplanen stod då under vatten. Även vid Adventsstormen i slutet av november 2011 skedde en liknande översvämning. Ekonomiska värden i hamnen hotas således redan idag av höga vattenstånd och detta kommer förvärras i framtiden. Eftersom prognoserna för hur snabbt havsytan stiger/kommer att stiga är väldigt osäkra, är det viktigt att dels utforma översvämningsskydd flexibla så att de kan anpassas efter den långsamma stigningen och dels ha en plan för hur lågt belägna områden ska skyddas vid framtida havsnivåstigning. Att redan idag skydda områden för prognosticerade havsnivåer 100 år fram i tiden är orimligt både ur ett ekonomiskt och ur ett praktiskt perspektiv. Skillnaden mellan kajens höjd och medelvattenytans nivå bör inte vara för stor och flera ombyggnader och renoveringar av hamnen och dess närhet kan bli aktuella i framtiden. Då kan översvämningsskydden uppdateras i takt med havsytans stigning.

Lokala havsnivådata från Barsebäckshamn (SMHI) visar att årsmedelnivån har stigit med cirka 1,5 mm/år och årsmax har stigit med cirka 20 mm/år sedan 1982. Om den trenden håller i sig de närmaste 10 åren skulle det motsvara ett årsmedel



på 1,5 cm högre än idag (försumbart) men att årsmax då är hela 20 cm högre än idag. Dock är dataserien ganska kort och bör ses som en indikation snarare än en absolut trend.



*Översvämning av hamnplan och södra piren överspolas under Adventsstormen (2011-11-27).*

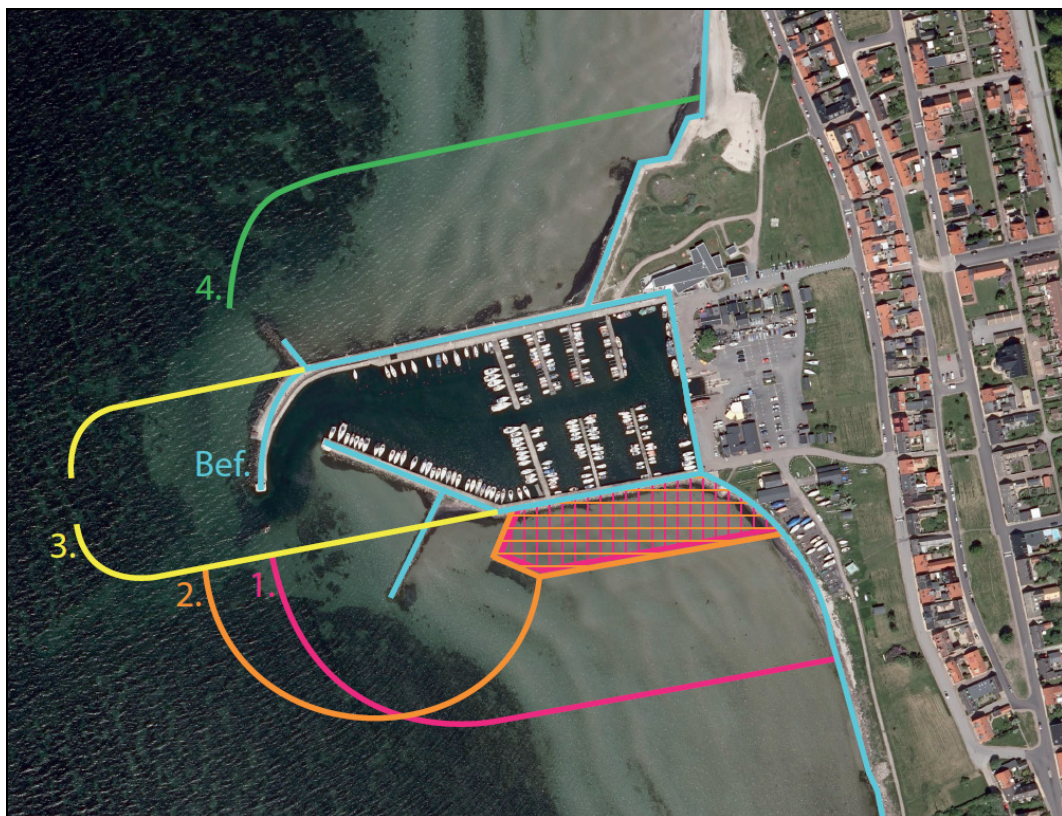
Bebyggelsen på Nedre gatan ligger lägre än + 3 m på stora delar av de sträckor som ligger ovan hamnen samt strax söder om och norr om denna. För fastigheterna som skyddas mot våguppspolning av hamnen och sandstranden norr om hamnen utgör detta inte något större problem de närmaste decennierna. Husen söder om hamnen däremot är utsatta för västliga stormar i och med att våguppspolning kan nå betydligt högre än stillvattenytan. Vid Adventsstormen (2011) nådde våguppspolningen flera av fastigheterna på denna del av Nedre gatan som är belägna på cirka +2,4 m.

## PLANFÖRSLAG

### Alternativ utformning av hamn

Fyra alternativa utformningar för utbyggnad av Borsthusens hamn har undersökts. Alternativen visas på flygbilden nedan. De fyra alternativen beskrivs nedan utifrån inverkan på de parametrar som bedöms som viktigast:

- Sedimenttransport
- Naturmiljö
- Kulturmiljö
- Muddringsbehov
- Ekonomiska aspekter
- Översvämningsrisker



Alternativa utformningar: 1) Söder om befintlig hamn, 2) Söderut i yttre delen av befintlig hamn, 3) Längre ut i havet från befintlig hamn, 4) Norr om befintlig hamn. Blå linjer visar befintlig hamn.

## Alternativ 1- Utbyggnad söder om befintlig hamn

### *Sedimenttransport*

DHI skriver i sin utredning om kusterosion i Landskrona att den föreslagna layouten, med en utbyggnad söderut, är väldigt nära en optimal lösning med avseende på att minimera inverkan på sedimenttransport längs den intilliggande kuststräckan. (DHI, 2013).

### *Naturmiljö*

Strandmiljön söder om hamnen är redan idag påverkad av en stenskoning längs vegetationslinjen, båtuppställning och parkeringsyta på land, samt några få mindre byggnader. Dessutom sker stor ansamling av tång vid södra pirens anslutning till strandlinjen. Förslaget innebär att ca 25 löpmeter av befintlig gräsyta söder om befintlig hamn tas i anspråk, totalt ca 300kvm gräsyta.

### *Kulturmiljö*

Ca 25 m av gräsytan söder om befintlig hamn behöver tas i anspråk, men då förslaget även innebär att en ny sandstrand anläggs söder om hamnen kommer nya rekreativsvärden att skapas. Hamnens befintliga pirarm föreslås ligga kvar och breddas. Den nya pirarmen är en direkt spegling av befintlig pir och hamnens ursprungliga form kommer fortfarande att kunna utläsas om förslaget genomförs.

### *Muddringsbehov*

Förslaget innebär att igensandningen blir mindre än idag och att muddringsbehovet minskas.

### *Ekonomiska aspekter*

De befintliga pirarna kan användas i förslaget. Förslaget ger mer landyta där befintliga verksamheter kan utvecklas. Befintlig infrastruktur kan anpassas till förslaget. I samband med hamnens utbyggnad uppstår positiva effekter vad gäller klimatskydd för bebyggelsen direkt söder om hamnen, samt i den befintliga delen av hamnen. Förslaget skulle kunna möjliggöra ett tillskott av ca 175 båtplatser med en bredd på ca 4m.

### *Översvämningsrisker*

En utbyggnad söderut skulle även fungera som uppspolningsskydd för den lågt belägna bebyggelsen ovan så att Borstahusen bli mer skyddat mot översvämningar i och med framtida klimatförändringar.

## Alternativ 2- Utbyggnad söderut i yttre delen av befintlig hamn

### *Sedimenttransport*

En utbyggnad söderut enbart i den yttre delen av hamnen skulle troligtvis leda till att mer tång och sediment ansamlas längs den inre delen av södra piren och att



stranden urholkas snabbare. Ett exempel på ansamling av tång och sediment i en liknande hamnutformning ses på bilden nedan.



*Exempel på ansamling av tång och sediment i det inringade området vid "utbuktande" hamn (Mosede Fiskerihavn, Danmark).*

#### *Naturmiljö*

Inga orörda områden på land skulle påverkas. Vattenområdet söder om hamnen skulle troligtvis bli mindre attraktivt än vad det är idag, med mer ruttnande tång och mycket grunda bottnar då utformningen på den södra piren medför stillastående vatten.

#### *Kulturmiljö*

Påverkan på land är mindre än i alternativ 1. Dock ändras inte utsikten nämnvärt från land och för de boende då hamnens yttre delar är lika breda som i alternativ 1. Inte heller skiljer sig vyn från havet av samma orsak.

#### *Muddringsbehov*

Något mindre muddringsbehov än alternativ 1, då den nya hamnbassängen endast ligger på djupare vatten. Detta beror dock på om de större båtarna placeras här eller i den inre hamnen. Om de ska placeras i den inre befintliga hamnen måste denna del muddras till ett djup av 3 meter och saneras.

#### *Ekonomiska aspekter*

De befintliga pirarna skulle troligtvis kunna användas. Nya byggrätter uppstår utan att ny mark tas i anspråk men parkeringsbehovet för de nya platserna löses ej. I detta förslag bedöms det ej som möjligt att tillskapa lika många båtplatser som i alternativ 1 och 4. Utrymmet mellan de föreslagna bryggorna i den yttre, krokformade delen av hamnen blir för trångt för medelstora båtar, och ska de

större båtarna placeras i den inre befintliga hamnen tillkommer mycket stora kostnader för muddring och sanering av de förorenade massor som finns där idag. Om medelstora båtar istället förläggs i den krokformade delen blir antal tillkommande båtplatser väldigt få, ca 50st. Oavsett hur man väljer att placera bryggor och båtar i detta förslag så blir antalet tillkommande båtplatser mycket färre än i alternativ 1 och 4 och därmed dyrare per båtplats.

#### *Översvämningsrisker*

Hamnen skulle inte ge någon större minskning av uppspolningsrisken för husen söder om hamnen.

### Alternativ 3- Utbyggnad längre ut i havet från befintlig hamn

#### *Sedimenttransport*

Att bygga hamnen längre utåt skulle även medföra att längre sträckor längs kusten blir läade och därmed risk för förändringar i erosions/ackumulationsmönster samt mer tångansamling.

#### *Naturmiljö*

Alternativet skulle troligtvis inte medföra någon större påverkan på naturmiljön.

#### *Kulturmiljö*

Alternativet skulle troligtvis inte medföra någon större påverkan på kulturmiljön då pirarnas form inte förändras i detta förslag.

#### *Muddringsbehov*

Något mindre muddringsbehov än alternativet att bygga söderut längs stranden, då djupet här är större från början.

#### *Ekonomiska aspekter*

Det är dyrare att bygga pirar på större djup och det skulle troligtvis medföra en större modifiering av dagens hamnpirar för att fungera för navigation. Sträckan mellan de nya båtplatserna och service/faciliteter inne i hamnen blir längre. Båtplatserna bedöms därför inte bli lika attraktiva som i övriga förslag.

#### *Översvämningsrisker*

Ingen förbättring av översvämningskyddet i och kring Borstahusens hamn fås.

### Alternativ 4-Utbyggnad norr om befintlig hamn

#### *Sedimenttransport*

En utbyggnad norrut skulle troligtvis inte ha någon större inverkan på sedimenttransporten.

### *Naturmiljö*

Miljön norr om hamnen är redan i viss mån påverkad av stenskonig. Förslaget skulle dock behöva ta mer grönyta i anspråk för ny infrastruktur, och den totala ytan längs kusten som blir ianspråktagen för hamnändamål blir större än i alternativ 1 då dagens utbredning av hamnen på land sträcker sig en bra bit söder om den södra piren.

### *Kulturmiljö*

Yttersidan av den norra piren samt badstranden norr om hamnen är Landskronas i särklass mest populära och använda badplats. Att bygga ut hamnen norrut skulle medföra en stor negativ påverkan på befintliga rekreativvärden. Det skulle också medföra en större påverkan för utsikten för boende då de idag har fri utsikt över strand och hav jämfört med boende söder om hamnen då området framför de boende söder om hamnen är idag i större utsträckning påverkat av hamnaktivitet och vinterförvaring av båtar.

### *Muddringsbehov*

Muddringsbehovet skulle troligtvis bli ungefär samma som för utbyggnad söderut.

### *Ekonomiska aspekter*

En större ombyggnad av befintliga pirar skulle behövas för att göra en ny hamnbassäng norr om befintlig hamn jämfört med en utbyggnad söderut. Klimatåtgärder söder om hamnen skulle fortfarande behöva investeras i och skulle inte kunna integreras i hamnutbyggnaden som är fallet i alternativ 1. Ungefär lika många båtplatser som i alternativ 1 bör kunna tillskapas.

### *Översvämningsrisker*

Hamnen skulle inte ge någon större minskning av uppspolningsrisken för husen söder om hamnen. Istället skulle den utgöra ett visst skydd mot bebyggelsen norr om hamnen, men här är inte läget lika utsatt som söder om hamnen på grund av den befintliga stranden och lokalt vägläget.

## **Slutsats av alternativa utformningar**

En utbyggnad av Borstahusens hamn söderut (Alternativ 1) kommer att skydda husen söder om dagens hamn mot våguppspolning och erosion vid stormar i framtiden. Husen här är idag utsatta för risk för våguppspolning vid stormar, vilket hände bland annat under adventsstormen 2011 (DHI, 2013). Risken för våguppspolning och erosion kommer att öka med stigande havsnivåer till följd av klimatförändringar och behovet av skydd kommer därmed att öka. Alternativ 1 innebär också att de rekreativa värdena höjs då en ny strand tillgänglig för allmänheten och fritidsaktiviteter anläggs i söder. Stranden blir också en del av kustskyddet. Det är med alternativ 1 möjligt att genomföra utbyggnaden i etapper genom att man kan bygga den södra delen för sig där en muddring av den befintliga hamnbassängen skulle kunna göras i en senare etapp.

Den befintliga hamnen byggdes för över 100 år sedan och att bygga ut den är ett omfattande projekt som bör göras med ett lika långt perspektiv som

utgångspunkt. Att utvidga hamnen men endast ta höjd för ett kortare perspektiv anses inte ekonomiskt eller planeringsmässigt försvarbart. Alternativ 1 där hamnens kapacitet utökas i större utsträckning än i alternativ 2 bedöms bättre överensstämma med ett 100års perspektiv.

Den alternativa utformningen att bygga ut en krokformad pir söderut i den yttre delen av hamnen (Alternativ 2) skulle ge betydligt sämre miljö i södra inre "hörnet" vid stranden och inte ge någon större förbättring av översvämningsskydd för ovanliggande bebyggelse, då en naturlig sandstrand ej kan förläggas här. Även om en strand skulle adderas till detta förslag så skulle vågrörelserna till följd av pirens form erodera bort dessa sandmassor. Alternativ 2 skulle också innebära att i princip lika stor del mark på land som i alternativ 1 (frånsett de 25 metrarna som kommer till på land i alternativ 1) används till hamnändamål, vilket är dagens utbredning av den befintliga hamnen, men med betydligt färre båtplatser och en södersida på hamnen som kommer sättas igen av tång på ett sätt som är värre än idag. Det andra alternativet innebär att hela hamnen måste byggas och muddras på samma gång. En etapputbyggnad bedöms därför ej som möjlig. Förslaget bedöms också att bli mycket dyrare per båtplats än alternativ 1 och 4.

En utbyggnad ut i havet (Alternativ 3) skulle leda till stor påverkan på sedimenttransporten längs kusten samt troligtvis bli betydligt dyrare då pirarna i detta förslag måste anläggas på ett större djup. De nya båtplatserna hamnar också betydligt längre från service och faciliteter inne i hamnen än i övriga förslag. En utbyggnad norrut (Alternativ 4) skulle leda till att en mycket attraktiv rekreativ miljö längs utsidan på norra piren och badplatsen norr om hamnen skulle förloras, samtidigt som bebyggelsen söder om hamnen skulle gå miste om klimatskydd.

Sammanfattningsvis bedöms en utbyggnad söderut (Alternativ 1) utgöra det lämpligaste alternativet.

## Områdets gestaltning och disposition

Detaljplanen syftar till att pröva lämpligheten att utöka hamnen för att ge fler tillgång till båtplats och skapa utrymme för verksamheterna i hamnen att utvecklas. Förslaget omfattar hela hamnområdet med pirarmar, hamnplan, parkeringsytor samt vägar.

## Föreslagna åtgärder

Planförslaget omfattar:

- Utvidgning av hamnen söderut
- Påbyggd pir/hamnplan på den befintliga södra pirarmen med byggrätter för hamnverksamhet
- Utökad befintlig hamnplan i söder
- Ny pirarm i söder
- Utökade byggrätter för hamnverksamhet inom befintligt hamnområde

- Utökad byggrätt för Pumphuset
- Skydd av stejlebackarna, genom planbestämmelsen "Natur"
- Nya badbryggor, tillgängliga för allmänheten, på den nya södra pirarmen
- Ny badstrand söder om hamnen, tillgänglig för allmänheten
- Ny tillfartsväg till södra delen av hamnen
- Begränsande av båtuppställning till norra hamnplanen
- Bevarande av kulturhistoriskt intressanta byggnader
- Nya byggnader anpassas efter befintlig bebyggelse vad avser dess karaktär och volym
- Klimatanpassad hamn bl a genom utökad södra hamnplan, ny pirarm, strand samt optimerat vågskydd
- Minskat muddringsbehov då sandflykten optimeras





*Illustrationsplanen visar den föreslagna hamnutbyggnaden. Befintlig bebyggelse visas i rödbrunt och bebyggelse som möjliggörs i planen visas i grått.*

## Föreslagen hamnstruktur

Strukturen inom planområdet kommer delvis förändras. I huvudsak föreslås följande strukturförändringar:

- Utbyggnad med ca 175 båtplatser
- Ny infartsväg i södra delen av hamnen
- Utbyggd hamnplan för parkering med grusbeläggning i söder
- Påbyggnad av befintlig pirarm i söder
- Klimatskydd integrerat i hamnen
- Ny hamnplan på befintlig pir i söder

Storleken på hamnens utbyggnad har valts dels utifrån hamnplanens utsträckning söderut på land idag dels utifrån det stora behovet av fler båtplatser, särskilt för medelstora båtar. Att bygga en ny pirarm är en stor investering och den nya hamnens storlek bör därför kunna täcka behoven under många decennier framöver.

Föreslagen utbyggnad av hamnen sker på ett naturligt sätt söderut, genom att hamnens södra del, som idag har hamnplanskaraktär med hamnbebyggelse och båtuppställningsplatser, förstärks och utvecklas. På så sätt får man minsta möjliga påverkan på omgivningen samtidigt som det populära badet norr om hamnen kan bevaras. En utveckling söderut medverkar även till att problemen med erosion och tångansamling söder om dagens södra pirarm försvinner och med en genomtänkt konstruktion av den nya södra pirarmen och dess anslutning till befintlig strandlinje kan nya problem minskas eller undvikas. Hamnutbyggnaden söderut kommer också fungera som ett klimatskydd för den befintliga bebyggelsen, som redan idag riskerar att drabbas av översvämningar vid stormar med höga vattenstånd.

Hamnens bredd utökas med 130 meter och blir totalt ca 250 meter bred. Hamnens nuvarande södra pirarm föreslås breddas söderut. På den nya pirarmen föreslås nya byggrätter som hamnar i linje med befintlig hamnbebyggelse. Detta möjliggör för en framtida förtätning i hamnen som inte påverkar dagens siktlinjer och utblickar. Att göra nya ytor med en bred mittpir i anslutning till den befintliga södra piren ger dessutom en möjlighet att vinna nya markytor till en relativt liten kostnad och utan att påverka kustlinjen i nord-sydligriktning. På den nya mittpirens yttre del finns plats för verksamheter, restauranger samt omklädningsrum och jolleuppställning i anslutning till en ny större jolleramp.

## Disponering av båtplatser

Ny disponering av båtbyggor föreslås i befintlig hamnbassäng för att underlätta för yrkesfiskarnas in- och utsegling, samt för att koncentrera utgången till byggor via mittpiren. Yrkesfiskarnas båtplatser förläggs i samma läge och med samma längd längs kajen som idag, men med expansion utmed norra pirarmen istället för på befintlig bygga. Fritidsseglarnas båtplatser föreslås placeras utmed flytbryggor som förläggs mot mittpirarm. Gästseglarnas båtplatser föreslås ligga utmed den norra pirarmens trädäck. Samtliga båtbyggor föreslås anslutas mot mittpiren i den nya hamnbassängen och därmed skapas ett fritt utseglingsrum från södra

rampen. Mindre båtar med litet djupgående bör placeras långt in i hamnen medan större båtar med stort djupgående bör förtöjas i hamnens yttre delar. Detta för att minimera muddringsbehovet i hamnen samt slippa att röra de muddermassor som ligger längst in i den befintliga hamnbassängen då dessa är förorenade. Bryggornas placering kan ses om ett förslag till "möblering" av hamnen. Eftersom det bara är pirarna som är fasta kan bryggornas placering ändras efter behov.

I förslaget på placering av bryggor ryms cirka 240 båtplatser inom befintlig hamnbassäng, att jämföra med de cirka 280 båtplatser som finns där idag. Anledningen till att antalet båtplatser minskas är att avståndet mellan bryggorna har ökat för att större båtar ska kunna navigera in till båtplatserna. I den nya hamnbassängen ryms cirka 175 nya båtplatser, beräknat på en båtplatsbredd om 4m, vilket krävs för en medelstor båt. Totalt finns det således plats för drygt 400 fritidsbåtar i Borstahusens hamn i och med förslaget. Måtten mellan bryggorna är väl tilltagna. Av bryggor och placering av dessa kan anpassas till dagens behov och ändras med ändrade behov i framtiden. Vilken båtstorlek man bygger för avgör hur många båtar som kan rymmas i hamnen. Om båtplatsbredderna minskas kan fler, mindre båtar få plats och vice versa. (Se illustration på s. 39)

### Byggnationens struktur

Föreslagna utbyggnadszoner placeras i anslutning till befintlig hamnbebyggelse för att bevara siktlinjer och havsutblickar. Bebyggelsen koncentreras till ett fåtal punkter med öppna ytor och bibehållna siktlinjer mellan dem. Hamnen är idag bebyggd med cirka 2 200 kvm. Med utbyggnadsförslaget tillkommer ca 6500kvm byggbar yta. Den nya bebyggelsen i exemplet i illustrationen på sidan 39 utgör ca 2 800 kvm. Tillkommande bebyggelse föreslås vara anpassad till dagens volymspel för att inte bygga bort hamnens karaktär.

För att få bättre kontakt med vattnet och skapa attraktiva vistelseplatser i sollägen med gott mikroklimat, föreslås träbryggor mellan pirens kant och båtbyggskanten längs flera sidor av pirar och hamnplan enligt bild på sid 39.

### Rumslig struktur

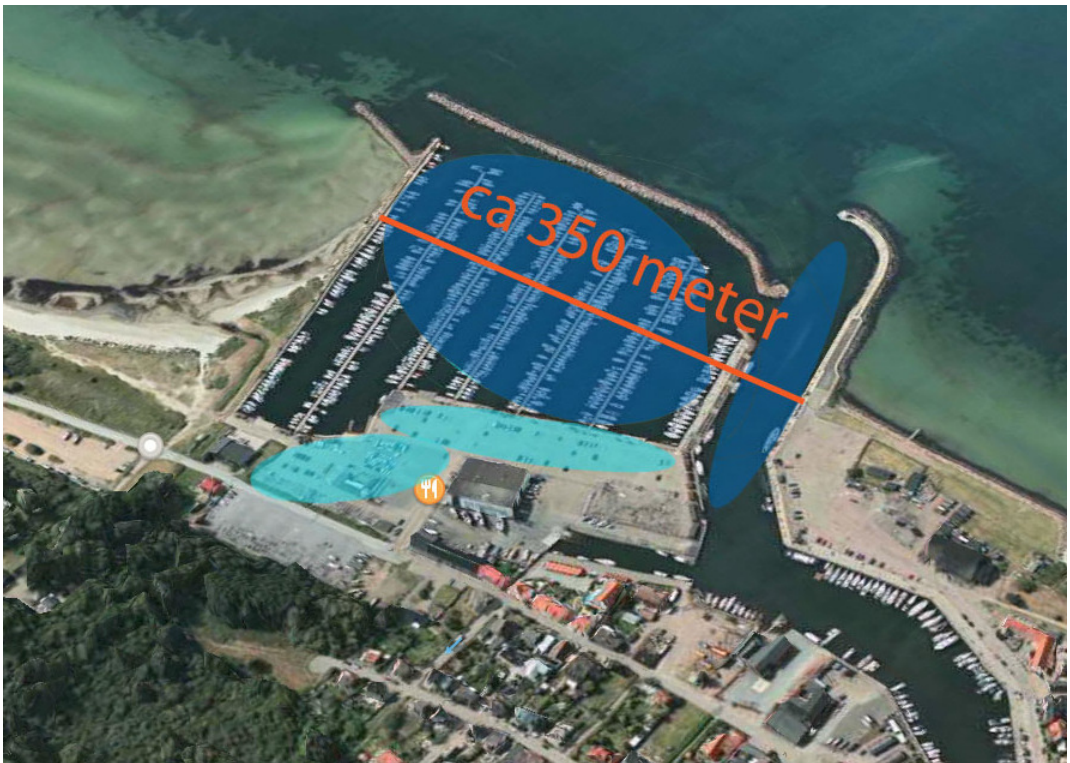
Föreslagen utbyggnad av hamnen bygger på att ny bebyggelse placeras tillsammans med den befintliga. Detta för att bibehålla siktlinjerna som finns idag, men också för att skapa rumsligheter i hamnen som bidrar till att den småskaliga karaktär som finns idag bevaras.

Förslaget har jämförts med närliggande hamnars rumslighet. Ett exempel är Råå småbåtshamn. På bilderna på nästa sida syns skillnaden på hamnarnas rumslighet tydligt. Borstahusens hamn behåller sin småskalighet även efter den föreslagna utbyggnaden till skillnad mot Råå hamn där alla ytor är stora och öppna och saknar rumslighet med endast en mycket stor byggnad på land och avsaknaden av uppdelad hamnbassäng. Råå hamn är dessutom 100 meter bredare än vad Borstahusens hamn kommer att vara efter utbyggnaden som föreslås.





De turkos ovalerna markerar de olika avgränsade ytor som föreslås i planen. De mörkare blå markerar vattenområdets rumslighet. Den småskaliga rumsligheten behålls i ombyggnadsförslaget vilket varit en viktig aspekt från projektets start.



Rumsligheten i Råå hamn på land och i hamnen som en jämförelse. Hamnen är 100 meter bredare än Borstahusens hamn efter föreslagen utbyggnad och rumsligheten en helt annan - storskalig.

### **Badmöjligheter och tillgänglig strand**

Söder om hamnen föreslås en ny rundad sandstrand, dels för att reducera pågående erosion, dels för att möjliggöra isättning av katamaraner. Denna kommer även att kunna nyttjas för bad. Denna del av kuststräckan är idag relativt otillgänglig då det samlas stora mängder tång här, och då den smala strandremsan kantas av en nyrenoverad stenskoning. Tanken är att stranden i framtiden vid en ombyggnad skall vara lätt att ta sig till.

En rundad sandstrand kan också minska tångansamling då ett skarpt hörn undviks. Dessutom minskar våghöjderna över en sandstrand och våguppspolningen upp till fastigheterna ovan kan därmed minskas vid stormar med högt vattenstånd. För att konstruera stranden kan en del av den sand som grävs ur för den nya hamnbassängen troligtvis användas. Samtidigt bör det lämnas lite magasin kvar åt naturen att själv fylla på, så förlängs tiden innan sanden lägger sig i inseglingssäcken. Sandstrandens yttre avslutning in mot södra piren bör utgöras av en fast konstruktion i exempelvis betong för att hindra sandvandring utåt längs piren.

Längs den södra pirens ytterkant i anslutning till den nya sandstranden föreslås även sol- och badbryggor.

### **Vinteruppställning av båtar**

Förutom den befintliga öppna ytan i hamnens norra del föreslås grusytan i södra delarna av hamnen byggas ut. Denna ska vara till för parkering samt för tillfälliga aktiviteter. Ytan kommer att regleras i plan så att vinteruppställning av båtar och upplag ej tillåts. Antalet båtuppställningsplatser vintertid föreslås vara samma som idag. Kommunen har ett avtal med Lundåkrahamnen om att denna ska kunna erbjuda plats för vinteruppställning av båtar även från kommunens övriga hamnar. Nya ytor kan beredas där för att ge plats åt något hundratal båtar. Dessutom finns det flera företag i anslutning till Lundåkrahamnen som erbjuder vinterförvaring samt upptagning med kran vilket skulle innebära att man som båtägare tar sig dit vattenvägen och tar upp båten direkt till vinterförvaringen.

Den befintliga båttrampen föreslås kompletteras med ytterligare två ramper, en i anslutning till den södra öppna delen av hamnplanen och en på mittpirens yttre ände. Intill ramperna finns ytor avsedda för exempelvis spolplatta och lyftkran.

## **Bebyggelse**

### **Verksamheter**

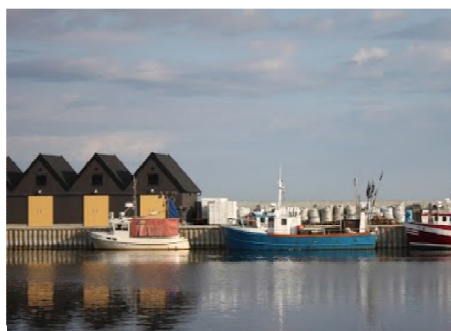
Föreslagen bebyggelse inom planområdet skall vara sådan att den passar inom hamnändamål. Det kan exempelvis vara restaurang, förråd till verksamheterna i hamnen, hamnkontor, toaletter- och duschutrymmen, butiker samt mindre sidoverksamheter kopplade till hamnverksamheter.

## Utformning byggnader

Alla byggrätter har en f-bestämmelse anpassad till respektive byggrätt. Dessa innebär att höjd och volym samt färg, material och takbeläggning regleras för att de ska anpassas till den befintliga miljön. Bebyggelsen ingår i ändamålet hamn.



*Bebyggelsen i hamnen bör anpassas volymmässigt för att behålla den genuina känslan. Behov av större byggnader för olika verksamheter kan förekomma och då föreslås att man i fasader och taklandskap arbetar utifrån principen på bilden. En byggnad som denna kan på insidan rymma en större lokal medan man utåt formger byggnaden så att det ser ut som flera mindre fiskebodar.*



*Exempel på utformning av bebyggelse inom planområdet.*

## Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Pumphuset och de två militärvärnen som finns inom planområdet utgör sådana särskilt värdefulla byggnader som avses i 8 kap 13§ plan- och bygglagen. Byggnaderna föreslås q-märkas och föreläggas med rivningsförbud.

Nya pumphuset, båtbyggerverkstaden, pumpstation samt tre bodar som ligger i hamnen samt på stejlebacken i södra delen av hamnen utgör sådana särskilt värdefulla byggnader som avses i 8 kap 14§ och 17§ plan- och bygglagen. Byggnaderna föreslås få varsamhetsbestämmelser.



### *Pumphuset*

q1 – Byggnaden är kulturhistoriskt värdefull och får inte rivas eller förvanskas. Särskilt värdebärande är den ståndsmässiga tegelarkitekturen med genomarbetade gavelpartier och mönstermurade tegelväggar i gult och brunt. Fönster och dörröppningars utformning, ankarjärn, det svarta papptaket med trekantslist samt takavvattningens traditionella utförande betraktas också som särskilt värdefullt.

k1 – Byggnaden skall vid underhåll och förändring behandlas varsamt så att dess karaktärsdrag och kulturhistoriska värde bibehålls. Vid underhåll av fasaden skall liknande tegel användas i gult och brunt och följa den befintliga mönstermurningen. Sockeln skall bibehålla sin gråa kulör. Tak skall vid byte läggas med svart papp med trekantslist eller svart falsad plåt.





### *Värnen*

q2 – Byggnaden är kulturhistoriskt värdefull och får inte rivas eller förvanskas. Hela byggnaden skall underhållas på ett varsamt sätt så att dess karaktärsskapande konstruktion och form i betong med tydliga linjer från gjutbrädor bevaras likt andra värn som ingår i Per Albin-linjen.

K2 – Vid underhåll och förändring skall byggnaden behandlas varsamt för att bibehålla dess helhetskaraktär och utformning. De betonggjutna väggarna med tydliga linjer från gjutbrädor skall bibehållas och får inte övertäckas med färg.



### *Nya pumphuset*

k3 – Byggnaden skall vid underhåll och förändring behandlas varsamt för att bibehålla dess särskilda helhetskaraktär och anpassning till omgivningen. Särskilt karaktärsskapande är den strama arkitekturen genom fasadmateriäl i grå fibercementskivor, aluminiumdetaljer, fönster och stora inglasade partier. Vid underhåll av fasaden ska grå fibercementskivor likt originalen användas. Material och placering av fönster och dörrar, samt mått och utförande, skall genomföras likt originalet.



#### *Båtbyggerverkstad*

k4- Kulturhistoriskt/miljömässigt värdefull byggnad som ska bibehålla sin ursprungliga karaktär med avseende på volym, proportioner, material och materialbehandling, färgsättning samt detaljeringsnivå. Fasader ska vara av pärlspontpanel, målade med röd slamfärg. Fönster skall vid byte utföras som traditionella träfönster med fasta spröjsar. Tak skall vid byte läggas med svart papp.



#### *Bod*

k5- byggnaden skall vid alla förändringar behandlas varsamt, så att dess byggnadstekniska och kulturhistoriska värden kvarstår. Fasader ska vara av slät panel, målade likt befintlig kulör. Fönster skall vid byte utföras som traditionella sidohängda träfönster med fasta spröjsar. Tak skall vid byte läggas med svart papp. Det karaktäristiska bågformade taket bör bevaras.



#### *Pumpstation*

k6- byggnaden skall vid alla förändringar behandlas varsamt, så att dess byggnadstekniska och kulturhistoriska värden kvarstår. Byggnadsvolymen skall bevaras. Fasadmaterial skall utgöras av falsad plåt i befintlig färgsättning.



#### *Bod stejlebacke*

k5- byggnaden skall vid alla förändringar behandlas varsamt, så att dess byggnadstekniska och kulturhistoriska värden kvarstår. Fasader ska vara av slät panel, målad likt befintlig kulör. Fönster skall vid byte utföras som traditionella sidohängda träfönster med fasta spröjsar. Tak skall vid byte läggas med svart papp. Det karaktäristiska bågformade taket bör bevaras.



### *Bod stejlebacke*

k7- byggnaden skall vid alla förändringar behandlas varsamt, så att dess byggnadstekniska och kulturhistoriska värden kvarstår. Fasad ska vara av locklistpanel målad likt befintlig kulör. Fönster skall vid byte utföras som traditionella sidohängda vita träfönster med fasta spröjsar. Tak skall vid byte läggas med svart papp. Det karaktäristiska bågformade taket bör bevaras.

## **Klimatskydd**

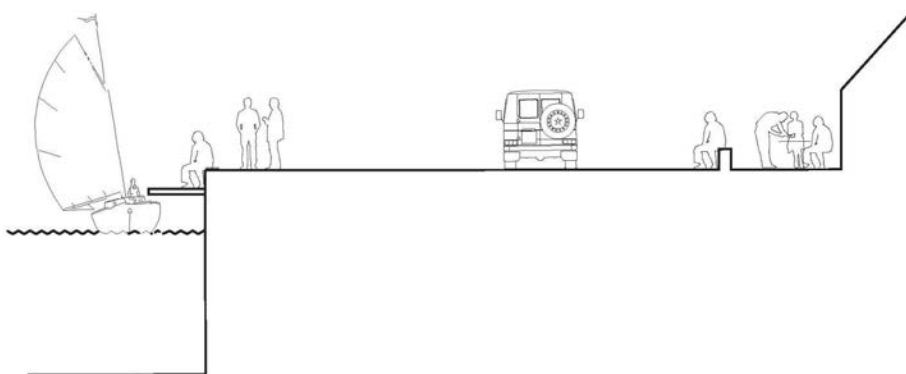
För att anpassa hamnen till framtida högre havsnivåer föreslås att ett översvämningsskydd med möjlighet till framtida utökning konstrueras. Samtliga höjder nedan refererar till höjdsystemet RH2000. Se även kapitel 2.6 för bakgrund. Observera att även den nya södra delen av hamnen ger ett skydd mot våguppspolning för de fastigheter öster om denna, som idag är direkt exponerade mot havet med ett lågt läge nära strandkanten.

Förslaget till översvämningsskydd utgår ifrån att ytor som ligger under 1,8 meter och därmed ligger inom översvämningssrisk redan idag (ca 15 cm högre än rekordnivån vid stormen Sven i december 2013) skyddas omgående vid hamnens utbyggnad. Skydden som föreslås kan lätt anpassas till att skydda mot betydligt högre vattenstånd än så i framtiden.

Stommen i översvämningsskyddet består av en låg "sittmur", cirka 40-50 cm hög som omgärdar de bebyggda delarna av hamnplanen (se kartor på sidorna 44 och 45). Muren har större och mindre öppningar (prickade linjer) för att behålla tillgängligheten och vyerna mot hamnen och havet. Dessa öppningar kan vid översvämningssvarning täckas med sandsäckar eller något annat lämpligt tillfälligt skydd, som bör förvaras i hamnområdet. Eftersom nivåerna de närmaste decennierna förväntas vara endast några decimeter över 1,6 meter som högst behöver inte sandsäckarna läggas lika högt som murens krön. Muren kan utgöras av stenblock eller betong och kan till exempel toppas med träribbor för att ge en sittvänlig yta.



*Förslag på utformning av murar.*



*Typsektionen visar hur en översvämningsskyddande mur kan användas som sittplats.*

En beredskapsplan, där det beskrivs vem som gör vad och när vid översvämningssituationer, bör tas fram för att garantera att öppningarna kommer vara stängda i tid.

Muren sluter i norr an till befintlig mur nordväst om pumphuset. Mot syd avslutas muren där marknivån är cirka 1,8 meter. I mitten lämnas en stor öppning då de mot kusten vinkelräta murarna, som omgärdar parkeringen på norra delen av hamnplanen, avslutas där marknivån är högre än 1,8 meter. I figurerna visas de ytor som idag ligger under cirka 1,8 meter och som kommer att skyddas med föreslagna åtgärder som röda fält.

Gångytan på den nya södra piren bör också byggas cirka 20 cm högre än dagens pirar och en svag sluttning mot denna bör medföra att tillgängligheten blir fullgod. Två alternativ kring mittpiren föreslås. I alternativ A byggs mittpiren till samma höjd som övriga pirar och bebyggelsen skyddas med mur så som beskrivs ovan. I alternativ B höjs mittpiren med 50 cm och ramper konstrueras för att säkerställa tillgängligheten.

I framtiden, i takt med att översvämningstillfällena kommer tätare och de högsta nivåerna blir allt högre kan murarnas öppningar minskas något och kompletteras



med portar som i normalläget är öppna, alternativt träplankor som sätts i spår för öppningarna. Öppningen vid parkeringen på norra delen av hamnplan kan kompletteras med en tvärsgående mur. Skyddet kan också förlängas i söder och norr längs de streckade linjerna för att sluta an mot högre höjdkurvor (de streckade linjerna avslutas vid 2,5 meters höjd). Muren kan också höjas i framtiden. Denna lösning bör fungera under de kommande hundra åren. Vid framtida renoveringar av kajer bör dessa också höjas i takt med havets stigning.

Även sandstranden söder om hamnen är en del av översvämningsskyddet då den minskar risken för våguppspolning. Stranden norr om hamnen har samma funktion, vilken även kan förbättras genom att bredda strandplanet ytterligare. Det är inte lämpligt att redan idag skydda hamnen för en situation som förväntas uppstå först om hundra år, men med ovanstående lösningar får man ett bra skydd för dagens extrema högvatten som är flexibelt och kan anpassas i takt med att havet stiger.



*Den röda linjen visar var översvämningsskärmar föreslås byggas i hamnen samt hur de ansluter till höjkurvorna norr och söder om hamnen.*



## Natur

### Grönstruktur

Inom planområdet finns flacka gräsbevuxna grönytor, så kallade stejlebackar, där man förr torkade fiskenäten. Dessa är kulturhistoriskt viktiga och föreslås planläggas som natur/stejlebacke. Dessa påverkas ej i planförslaget förutom av den föreslagna södra infartsvägen då den östliga gränsen mellan hamnen och stejlebacken ligger fast i förslaget.

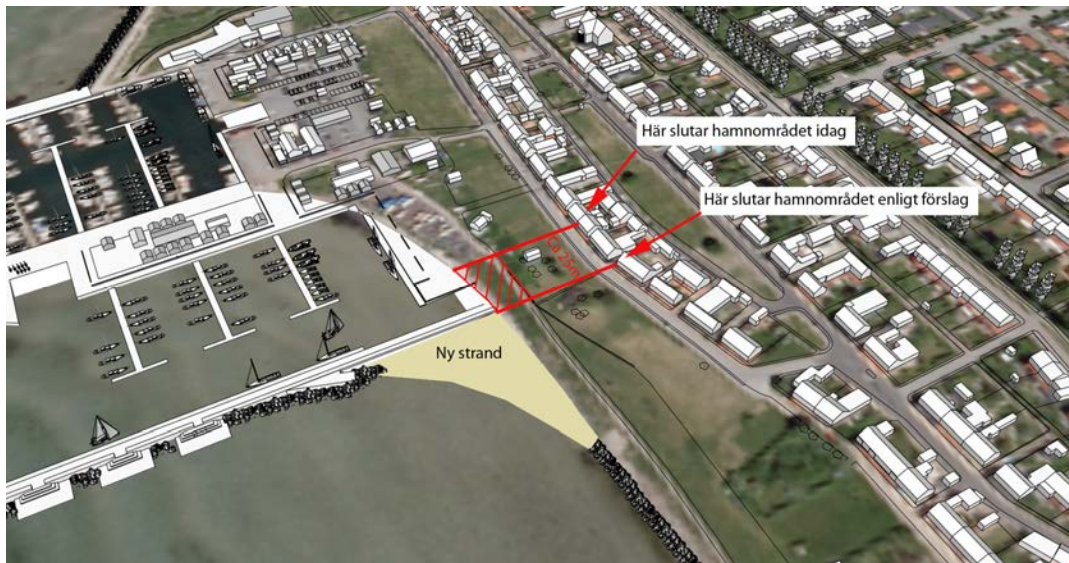
Den nya hamnplanen föreslås byggas dels på utfylld mark dels på befintlig grusad yta för att göra det möjligt att spara stejlebackarna. Markmaterialet på den nya hamnplanen styrs med planbestämmelser som medger grus dels för att karaktären i denna del av hamnen skall behållas dels för att markytan skall kunna infiltrera dagvatten.

På bilden nedan till höger syns en gräsyta fylld med båtvagnar. Denna yta föreslås i planen tillhöra den södra hamnplanen. Ytan motsvarar 25 meter och används av hamnen redan idag (se även röd markering på bild nedan).

Planförslaget medger ej båtuppställning på den föreslagna södra hamnplanen vilket innebär att utsikten från land förbättras samt att ökad trygghet skapas längs gångstråket.



*Båtuppställning söder om befintlig hamnanläggning har en utbredning som nära motsvarar den nya hamnplanen i den nya delen av hamnen. Till höger syns den sydligaste delen av den befintliga delen av hamnen på land samt den gräsbevuxna yta med båtvagnar som motsvarar de 25 metrarna som ytterligare föreslås tas i anspråk för grusad hamnplan (se bild nedan).*



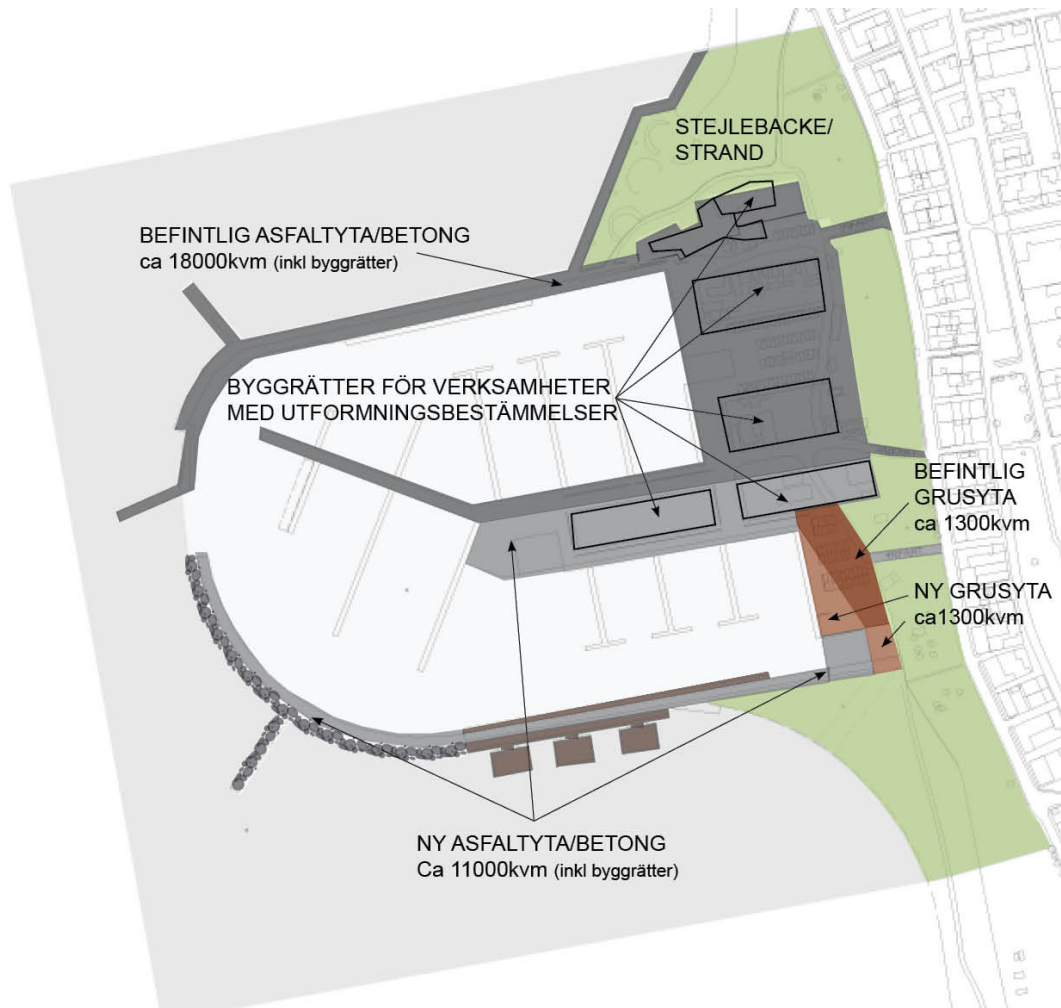
Bilden visar sträckan söder om den befintliga hamnen som kommer att tas i anspråk då hamnen byggs ut. Rött skrafferat område visar var hamnområdet kommer att utökas. Denna sträcka motsvarar ca 25 meter. Detta område föreslås beläggas med grus väster om den befintliga grusgången. För att spara stejlebackar och gångstråk behöver marken fyllas ut en bit i havet. Söder om den nya pirarmen anläggs en sandstrand med bryggor i söderläge.

## Fritids- och rekreationsmöjligheter

Det liggande förslaget innehåller höga rekreationsvärden som gynnar fritids- och rekreationsaktiviteterna i och kring hamnen. Några exempel på detta är den nya stranden som gynnar bland annat kitesurfing, katamaranseglingen och badmöjligheter för allmänheten. Jolleseglingen gynnas av förbättrad navigering samt möjlighet till nya lokaler i hamnen. Förbättrade och tydligare promenadstråk som har god kontakt med vattnet i hamnen och ansluter till skåneleden är också en del av förslaget. Tillgängligheten till vattnet blir bättre söder om hamnen genom den nya stranden och badbryggorna på södra sidan om den nya södra piren.

## Näringsliv

Genom en utbyggnad av hamnen enligt planförslaget gynnas det lokala näringslivet genom det ökade antalet gäst- och båtplatser som planeras, och ett ökat underlag uppstår för verksamheter som fiskerinäringen, restauranger och föreningar. Möjlighet till utbyggnad av befintligt konstmuseum är också en del av förslaget. De befintliga verksamheterna gynnas av att fler människor besöker hamnen och vistas i området.



*En schematisk bild på markanvändning i den föreslagna utbyggnaden. Bilden visar i mörkt grått de befintliga asfalt-/betongytorna som finns. I grönt stejlebackar, gräsområden samt strand som föreslås planläggas som "natur". Vitt är vatten. Den ljusbruna ytan motsvarar den utbyggda södra hamnplanen som skall ha grus som markbeläggning för att undvika hårdgjorda ytor. Den mörkbruna ytan är redan idag belagd med grus och används för uppställning av båtar och vagnar året om.*

## Trafikrörelser i och omkring hamnen

### Biltrafik

I och med en hamnutbyggnad kommer även trafiken till och från området att öka, framför allt då fler ska nå sin fritidsbåt. Ökningen bedöms dock inte innebära några större förändringar i flödena eftersom dessa redan är stora under sommarhalvåret. Den nygenerade trafiken till hamnen beror på hur många, samt vilken typ av parkeringsplatser som skapas i anslutning till hamnen.

En ny hamnplan för parkering med en ny infart från Nedre gatan tillkommer. Den mittersta pirarmen får endast nyttjas av behörig trafik, leveranser samt båtägare.

### Gång- och cykeltrafik

Den mittersta pirarmen kommer till största delen vara till för gång- och cykeltrafik. Allmänheten kommer ha möjlighet att promenera på den södra piren och nyttja de planerade bryggorna för sol och bad. Ett tydligt gång- och cykelstråk genom hamnen skall finnas och på ett bättre sätt än idag leda fotgängare och cyklister genom området och erbjuda mer vattenkontakt.

### Utformning av gator

Den föreslagna nya infarten till södra hamnplanen bör vara i asfalt eller grus och vara maximalt 5 meter bred.

### Parkering

Då parkeringsbehovet inte idag fullt ut kan tillgodoses under sommarmånaderna och troligtvis kommer att öka i och med att hamnen byggs ut, bör nya parkeringsplatser anläggas. Det är dock omöjligt och icke önskvärt att dimensionera parkeringsmöjligheterna till topparna sommartid. Nya möjligheter bör även skapas för de bilar som idag parkerar längs med Nedre gatan, Mellangatan samt Övre gatan, så att dessa gator kan avlastas och framkomligheten därmed blir bättre. Situationen här är inte optimal någon del av året då ingen av de boende har parkering på sin fasighet.

För att skapa mindre söktrafik och ett bättre parkeringssystem föreslås därför en uppdelning efter användningsområde. Reserverade platser för verksamheter, handikappsparkering, korttidsparkering samt av- och pålastning placeras i nära anslutning till hamnen och långtidsparkeringar förläggs längs Erikstorpsvägen. Då den parkeringen kommer att ligga cirka 250 meter från hamnen är det inte lämpligt att placera handikappsparkeringar här. Inte heller parkering för exempel av- och pålastning då det är lång väg att för hand bära tung packning till hamnen. Denna typen av parkeringsplatser placeras på hamnplan.

Inom hamnområdet föreslås en bättre struktur på den befintliga parkeringen på hamnplanen. Förslaget möjliggör för 71 parkeringar på denna yta. En ny parkering föreslås på den yta som idag används som upplag för båtar och vagnar i den södra delen av hamnen. Ytan föreslås byggas ut till en fungerande hamnplan genom att fylla ut mark i vattnet och skapa en kaj. Här kommer det att finnas plats för 66 parkeringsplatser. Ytan kommer kunna nås via den föreslagna södra infarten såväl som från den befintliga hamnen. Totalt kommer det att finnas möjlighet att skapa 137 parkeringsplatser i hamnen med det nya förslaget jämfört med 103 som det finns idag. De 85 parkeringarna utmed Erikstorpsvägen tillkommer. Totalt sett kommer förslaget kunna generera 222 parkeringsplatser.

Det är framför allt soliga dagar då det är mycket badgäster i rörelse i området som problemen är stora. Den nya stadsdelen Strandbyn som är under byggnation direkt norr om Borstahusen kommer att erbjuda ca 50 parkeringsplatser i direkt



anslutning till stranden och ytterligare 110 parkeringsplatser ca 200m från stranden vid Ulkavallen. Dessa parkeringar byggs väster om den nya idrottshallen samt väster om fotbollsplanerna, och kommer att kunna nyttjas av badgäster under sommarmånaderna då idrottshallen inte kommer nyttjas lika intensivt under denna period på året. En upprustning av stranden samt en ny badbrygga, toaletter och andra faciliteter planeras framför stadsdelen Strandbyn. I takt med att denna strand blir mer attraktiv kommer troligen antalet badgäster att fördelas mer jämnt mellan badplatsen norr och hamnen och den nya stranden, vilket också kommer att avlasta parkeringarna i hamnen något.



*På bilden ovan (i rött) visas de kommande parkeringsplatserna vid Strandbyn och Ulkavallen, som kommer att kunna nyttjas av badgäster.*

Med de nya parkeringarna i hamnen, de nya parkeringarna längs Erikstorpsvägen samt de nya parkeringarna illustrerade på bilden ovan, så tillkommer 279 p-platser i hamnens närområde.



Parkeringsytorna är markerade med blå fält på bilden. Här finns även markerat cykelparkeringar samt turistbussparkering. På bilden till höger illustreras den södra parkeringen, med grus som markmaterial och en naturlig karaktär. Längs Erikstorpsvägen skapas 85 parkeringsplatser.

## Hamnens innehåll

Med den nya utformningen finns möjlighet att anlägga flytbryggor som alla utgår från mittersta piren. Detta är positivt utifrån flera aspekter så som in och utsegling för fiskarna i norra delen av hamnen, jolleseglingen får bättre navigationsväg och säkerhetsmässigt är det lätt att få överblick av samtligas båtplatser trots att hamnen blir större.

Träbryggor för promenader nära vattnet föreslås byggas på flera ställen i hamnen. Dessa är till för angöring av exempelvis gästbåtar samt till för promenadstråk och sittplatser.

Hamnen kommer att vara ca 3 meter djup vilket gör att de större fiskebåtarna samt större fritidsbåtarna ges möjlighet att ta sig fram utan hinder.

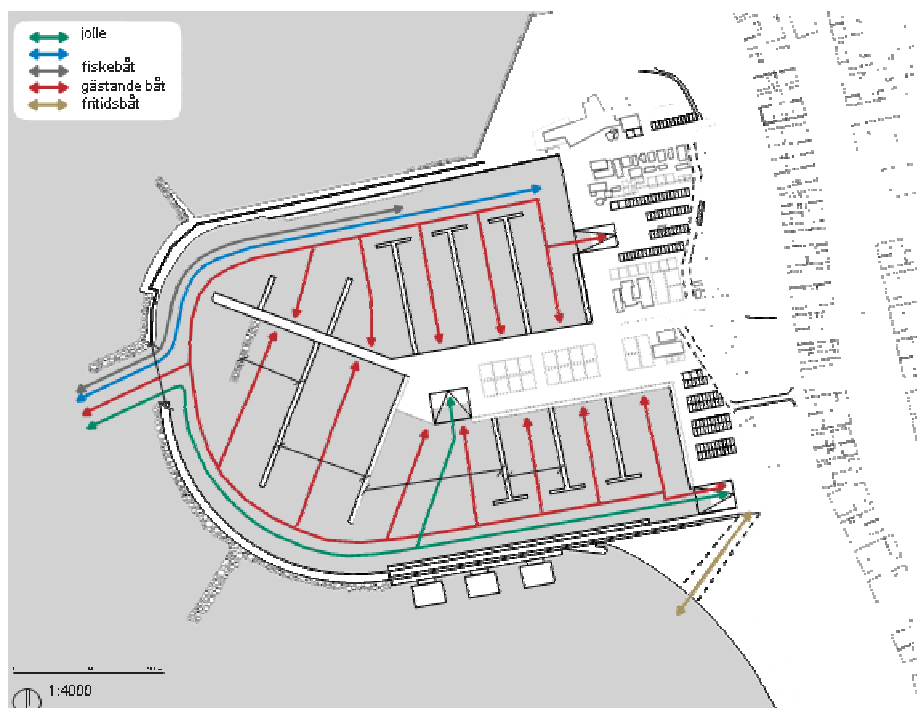


## Navigation

Den nya hamnens mått och bryggplacering har anpassats så att navigationsvägar till och från förtöjningsplatser/upptagningsplatser är så raka och enkla som möjligt för samtliga brukare av hamnen, att optimalt vågskydd fås, samt att muddringsbehovet minskas.

Funktionen hos den nya utstickande piren vid den nya hamnmynningen är dels att skydda hamnens yttre delar mot vågor och vindar från nordost och därmed underlätta vid insegling och förbättra situationen för förtöjda båtar, dels att styra den sydgående strömmen utåt så att sedimenteringen i inseglingsöppningen minskar.

Rakt innanför hamnmynningen placeras en vågbrytare för att göra vågklimatet i hamnen lugnare. Utformningen ger gott om utrymme att gira innanför vågbrytarspetsarna.



*Bilden visar hamnens olika aktörers navigering i den föreslagna hamnen.*

## **Teknisk försörjning**

### **Fibernät**

Fibernät som ger anslutningsmöjlighet till Landskrona stads öppna stadsnät finns utbyggt i närområdet.

### **Fjärrvärme**

Planerad ny bebyggelse kan anslutas till det kommunala fjärrvärmenätet.

### **Elförsörjning**

Beroende på hur stora effekter som ska anslutas i och med utbyggnaden av hamnen kan det vara nödvändigt att komplettera eller bygga om elnätet kring hamnen. En ny nätstation skulle helst placeras i norra delarna av hamnen, i närheten av där restaurang Pumphuset ligger idag.

### **VA-ledningar**

Planerad ny bebyggelse kan anslutas till det kommunala vattenledningsnätet.

### **Spillvatten**

Planerad ny bebyggelse kan anslutas till det kommunala spillvattenledningsnätet. Vissa mindre dagvatten- och spillvattenledningar ligger i mark där ny bebyggelse planeras. Byggnader får inte uppföras på ledningarna. Antingen placeras byggnader vid sidan av ledningarna eller så flyttas ledningarna. Exploatören bekostar de omläggningar, förflyttningar och utbyggnad av VA-ledningssystemet som krävs i samband med att hamnen byggs ut och nya byggnader uppförs. En befintlig spillvattenledning korsar den sydöstra utbyggnadszonen. Här införs en bestämmelse om att marken ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar.

### **Dagvatten**

Den nya öppna ytan i södra delen av hamnområdet görs grusad och/eller med gräsarmering i enlighet med förslag i Swecos utredning (2014-12-05). Det möjliggör viss infiltration av dagvatten och förebygger att föroreningar sprids med dagvattnet till recipienten.

Dagvatten från nya byggnader leds till dagvattenledningar eller direkt till havet.

### **Ledningar vid ny sandstrand**

I den södra delen av planområdet finns en dagvattenledning som avvattnar en stor del av Borstahusen. Ledningens utlopp i havet ligger där den nya sandstranden planeras. Det finns också ett nödavlopp från en spillvattenpumpstation som leds till detta dagvattenutlopp. Det är inte möjligt att behålla ledningarna och utloppen som de är idag när ny sandstrand anläggs, utan ledningarna måste ledas om till ny

plats. Diskussion förs med NSVA och utredning av lämplig plats för detta pågår. Förslag på lösning kommer att presenteras inför granskningsskedet.

### Spolplatta för båtbottentvätt

Spolplatta för båtbottentvätt ska anläggas i hamnen för att minska tillförsel av miljögifter från båtbottenfärg till havsmiljön. Spolplattan ska ha reningsanläggning i enlighet med Havs- och vattenmyndighetens riktlinjer ("Båtbottentvättning av fritidsbåtar – Riktlinjer, reviderad upplaga 2015"). Det renade vattnet ska ledas till dagvattenledning eller till recipient (havet). Enligt NSVA och miljöförvaltningen får det renade vattnet inte ledas till spillvattenledning eftersom avloppsreningsverket inte är byggt för att rena den typen av miljögifter.

### Renhållning

Återvinningsstation får uppföras på lämplig plats inom planområdet. Avfall från området skall tas omhand enligt gängse sophanteringskrav från renhållningsbolaget i Landskrona stad.

### Föreslagen höjdsättning/topografi

Den föreslagna hamnutbyggnaden måste vara flexibel inför kommande klimatförändringar med stigande havsnivåer samt våguppspolning. Höjdsättningen av hamnen och tillkommande byggnader bör därför kunna förändras och kunna höjas i framtiden om behov av detta uppstår.

## ADMINISTRATIVA FRÅGOR

### Upphävande av strandskydd

Eftersom detta förslag till detaljplan ersätter befintlig detaljplan återinträder strandskyddet automatiskt (10 a § Lag (1998:811) om införande av miljöbalken) och måste provas på nytt mot MB 7 kap 18c § punkt 1-6. Eftersom planområdet utgörs av ett område som i många år använts som hamnområde föreslås med hänvisning till de särskilda skäl som råder i enlighet med 7 kap 18c § punkt 1, 3 och 4 att strandskyddet upphävs inom hela planområdet.<sup>1</sup> Detta kommer ej att

---

<sup>1</sup> 18 c § Som särskilda skäl vid prövningen av en fråga om upphävande av eller dispens från strandskyddet får man beakta endast om det område som upphävet eller dispensen avser

1. redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften,  
2. genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen,  
3. behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området,  
4. behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området,  
5. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området, eller  
6. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett annat mycket angeläget intresse. I 18 d § finns bestämmelser om vad man får beakta som särskilda skäl utöver det som anges i första stycket, om prövningen gäller ett sådant område för landsbygdsutveckling i strandnära lägen som avses i 18 e §. Lag (2009:532).

motverka syftena med strandskyddet, tvärtom kommer de föreslagna åtgärderna gynna den allmänrättsliga tillgången till strandområdet. I teorin skulle strandskyddet kunna ligga kvar, dock skulle dispens då krävas för varje liten byggnation inom planområdet. Detta menar kommunen ej är hållbart på en plats med denna typ av verksamhet.

Området är idag i sin helhet tillgängligt för allmänheten och kommer med planförslaget fortsätta att vara det.



*Södra pirens anslutning mot land och stranden med stenskoning söder om hamnen.  
Vinteruppställda båtar på land.*

Tillgängligheten till kaj och pirarmar ökar med ny utformning i relation till befintlig. Fri passage utmed vattnet säkerställs genom utbyggnad av bryggor, kaj och ny pirarm med badbryggor och ny sandstrand söder om den befintliga södra piren. Den föreslagna sandstranden söder om hamnen kommer att vara tillgänglig för allmänheten. Denna sträcka är idag otillgänglig då stenskoningen som ligger där utgör en barriär mellan stejlebacken och vattnet. Vinterförvaring av båtar sker idag i stor utsträckning på befintlig hamnplan samt på stejlebackarna söder om befintlig hamn. Även dessa utgör en barriär mellan gångstråk och strandlinjen och skapar en otrygg miljö. I planförslaget skall vinterförvaring av båtar endast tillåtas på den befintliga hamnplanen vilket innebär att den södra delen av den nya hamnen blir mer tillgänglig för allmänheten året om på ett sätt som den inte är idag.

Upphävandet av strandskyddet träder i kraft då detaljplanen vinner laga kraft. Detaljplanen innehåller en administrativ bestämmelse som säkerställer detta.

## **Lovplikt**

### **Bygglov**

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

Någon minskning av bygglovplikten föreslås ej. Planområdets karaktär skall bibehållas utifrån riksintressen samt kulturhistoriskt viktigt omgivning.

## GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

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

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

### Organisatoriska frågor

#### Tidsplan

Planförslaget beräknas kunna antas av kommunfullmäktigen under hösten 2016.

### Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från det datum då beslutet att anta detaljplanen vinner laga kraft.

### Ansvarsfördelning

#### Allmän plats m. m.

Kommunen är huvudman för allmän platsmark.

#### Vatten- och avloppssystemet

Exploatören bekostar de omläggningar, förflyttningar och utbyggnad av VA-ledningssystemet som krävs i samband med att hamnen byggs ut och nya byggnader uppförs.



## Fastighetsbildning

Hela planområdet upptar ett drygt 23 ha stort område, som idag till största delen är planlagd för hamnändamål respektive park eller plantering. Viss del av vattenområdet är inte sedan tidigare planlagt. Berörd fastighet är Borstahusen 1:1. Planområdet omfattar dels område på land och sträcker sig dessutom mellan 300 och 400 meter ut från strandkanten. Användningsgränsen för hamnområde sträcker sig knappt 300 meter från strandkanten och innefattar befintlig hamnanläggning samt den nya hamnplanen söder om befintlig anläggning. Ingen fastighetsbildning krävs för genomförande av detaljplanen. Område för hamnändamål (kvartersmark) samt område för tekniska anläggningar kan dock styckas av och bilda egna fastigheter. Ansökan om lantmäteriförrättning görs hos lantmäterimyndigheten i Landskrona.

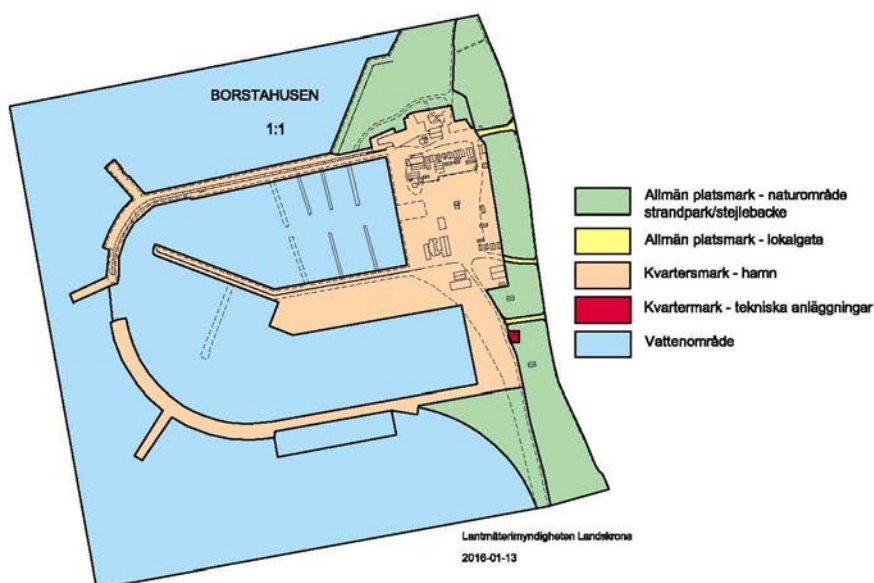
## Fastighetskonsekvensbeskrivning

Nedan redovisas detaljplanens konsekvenser som i dagsläget kan bedömas för planområdet vad avser markens indelning i fastigheter och fastighetsrättsliga aspekter. Beskrivningen är gjord i enlighet med förslag till detaljplan och innebär inget ställningstagande från lantmäterimyndighetens sida.

Detaljplaneförslaget innebär följande konsekvenser för Borstahusen 1:1:

- Ca 3,3 ha planläggs för allmän plats - naturområde, varav ca 1,45 ha för naturområde/strandpark respektive ca 1,85 ha för naturområde/stejlebacke. Naturområde är markerat med grönt på nedanstående karta.
- Ca 600 kvm planläggs för allmän plats – lokalgata, markerat med gult
- Ca 4,1 ha planläggs för quartersmark - hamn, markerat med brunt
- Ca 100 kvm planläggs för quartersmark - tekniska anläggningar
- Övriga ca 16,1 ha planläggs som vattenområde, fördelat med ca 10,4 ha för öppet vattenområde, samt ca 5,7 ha för hamn. Vattenområden är markerat med blått på nedanstående karta.

Angivna arealer är preliminära och fastställs vid eventuell lantmäteriförrättning.



## EKONOMISKA FRÅGOR

### **Planekonomi**

En utbyggnad av en hamn är ett komplext projekt som innebär stora investeringskostnader, och bör därför kunna tillgodose inte bara dagens behov av båtplatser och utrymme för verksamheter, utan även säkerställa kommande behov på lång sikt. Det förslag som Landskrona stad har valt att gå vidare med i denna prövning av ny detaljplan, är det alternativ av de studerade som dels bedöms bidra till flest ekonomiska samordningsvinster och dels resulterar i flest positiva effekter vad gäller friluftsliv och rekreation. När hamnen byggs ut bör det göras med ett långt tidsperspektiv i åtanke och ge ett rimligt tillskott av båtplatser som kan tillgodose behovet under en lång tid framöver. Valt alternativ är dessutom det förslag av de två detaljstuderade i Borstahusen som ger lägst anläggningskostnad per tillkommande båtplats.

### **Inlösen, ersättning**

Ersättning för skydds- och varsamhetsbestämmelse kan utgå till fastighetsägaren.

## TEKNISKA FRÅGOR

### **Tekniska utredningar**

Till planförslaget finns en teknisk beskrivning bifogad. Den ligger till grund för vattendomsansökan och beskriver hur utbyggnaden kan genomföras.

## KONSEKVENSER

### Miljöbedömning enligt plan- och bygglagen

Bestämmelserna i plan- och bygglagen om miljöbedömning syftar till att integrera miljöaspekter i planen, så att en hållbar utveckling främjas. Detaljplaner ska miljöbedömas och MKB upprättas, om man vid en behovsbedömning kommer fram till att genomförandet av planen kan leda till en betydande miljöpåverkan. Vid den behovsbedömning som utförts har följande ställningstagande gjorts efter samråd med länsstyrelsen:

När behovsbedömningen av aktuell detaljplan togs fram gjordes efter samråd med länsstyrelsen ställningstagandet att en miljökonsekvensbeskrivning skulle upprättas. Denna miljökonsekvensbeskrivning är planspecifik och omfattar aktuellt detaljplaneområde i sin helhet. Utredningen finns i sin helhet som fristående dokument, nedan ges en sammanfattning.

### Sammanfattning av MKB

Borstahusens hamn är en småskalig och levande hamn som är placerad mitt i fiskeläget Borstahusen. Hamnen är ett attraktivt besöksmål, en viktig arbetsplats för yrkesfiskare, restaurangägare och butiksägare och en viktig plats ur friluftssynpunkt för båtägare och medlemmar i BSS. Den är av stor betydelse för den värdefulla kulturmiljö som utgör Borstahusens samhälle.

Staden vill utöka hamnen för att ge fler tillgång till båtplats och skapa utrymme för verksamheterna i hamnen att utvecklas. För att utreda ett framtida behov av antalet fritidsbåtplatser i Borstahusen med omnejd har en behovsutredning genomförts. Slutsatsen blev att det finns en stor efterfrågan på platser för fritidsbåtar i Öresundsregionen och även specifikt i Landskrona stad.

I utbyggnadsförslaget tas hänsyn till den känsliga kulturmiljön samt till resultat av tidigare utredningar kring trafiksituation, erosion, stigande havsnivåer med mera. Dagens hamn upptar samma yta som för nära 100 år sedan och en utbyggd hamn bör därför planeras för att fungera under lång tid framöver.

Utbyggnaden av hamnen kräver tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken samt en ny detaljplan. För att utreda projektets miljökonsekvenser har denna miljökonsekvens-beskrivning (MKB) tagits fram.

MKB:n beskriver hur hamnen ser ut och fungerar idag, samt vilka olika miljöfrågor som är viktiga i området som t.ex. riksintressen, trafik, klimat, erosion, naturmiljö på land och i vatten, kulturmiljö, friluftsliv, miljö kvalitetsnormer samt miljömål.

Olika alternativ gällande hamnens geografiska läge samt utformning av utbyggnaden presenteras och jämförs, denna jämförelse visar att den föreslagna utbyggnaden av Borstahusens hamn är den mest lämpliga ur flera aspekter.

Den sammanvägda bedömningen är att de positiva effekterna av ansökta verksamheters samhällsnytta överväger de begränsade lokala negativa miljöeffekter som uppstår, främst under byggskedet. Planerad utbyggnad av Borstahusens hamn bedöms inte leda till att några oacceptabla miljökonsekvenser uppstår.

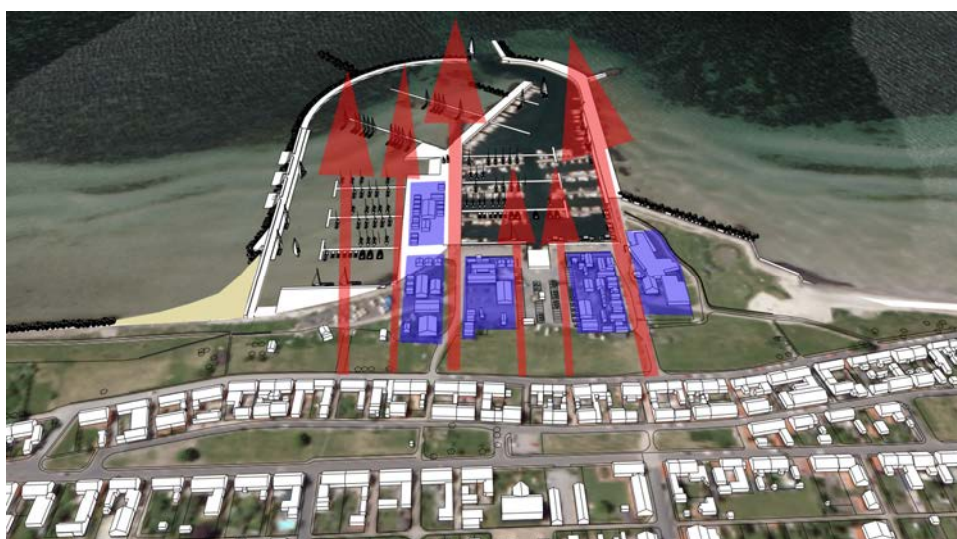
## Avvägning mot berörda riksintressen

Avsnittet förtydligar hur planförslagets utformning har tagit hänsyn till riksintressets värden.

### Riksintresse för kustzon

Området berörs av riksintresseområde för kustzon enligt 3 kap 7§ miljöbalken. Riksintresset för kustzon syftar övergripande till att säkra allmänhetens tillgänglighet och tillgång till strandområden, och värnar människors möjlighet att uppleva natur-, kultur- och friluftsvärden kopplade till kusten.

I rapporten *Skånes kustområden – ett nationallandskap* från länsstyrelsen i Skåne 2001, beskrivs de samlade värdena inom riksintresset kustzon. I planbeskrivningen har dessa konkretiserats i aktuellt område. I rapporten nämns att hänsyn skall tas till bevarandevärda helheter i bebyggelsestrukturen och till naturvårdsintressen i det omgivande landskapet. Aktuell detaljplan tar hänsyn till befintliga siktlinjer genom bebyggelsen genom att placera nya byggrätter direkt öster om befintlig bebyggelse i hamnen. Den nya pirens form är en direkt spegling av befintlig pirarm och byggnadsvolymer, taklutningar, material och markbeläggning har anpassats till kulturmiljön. Även de värdefulla stejlebackarnas öppenhet bevaras. Bilden nedan visar bibehållna siktlinjer och visuell kontakt med havet. Blå områden visar föreslagna bebyggelsezoner som är en direkt påbyggnad av de befintliga.

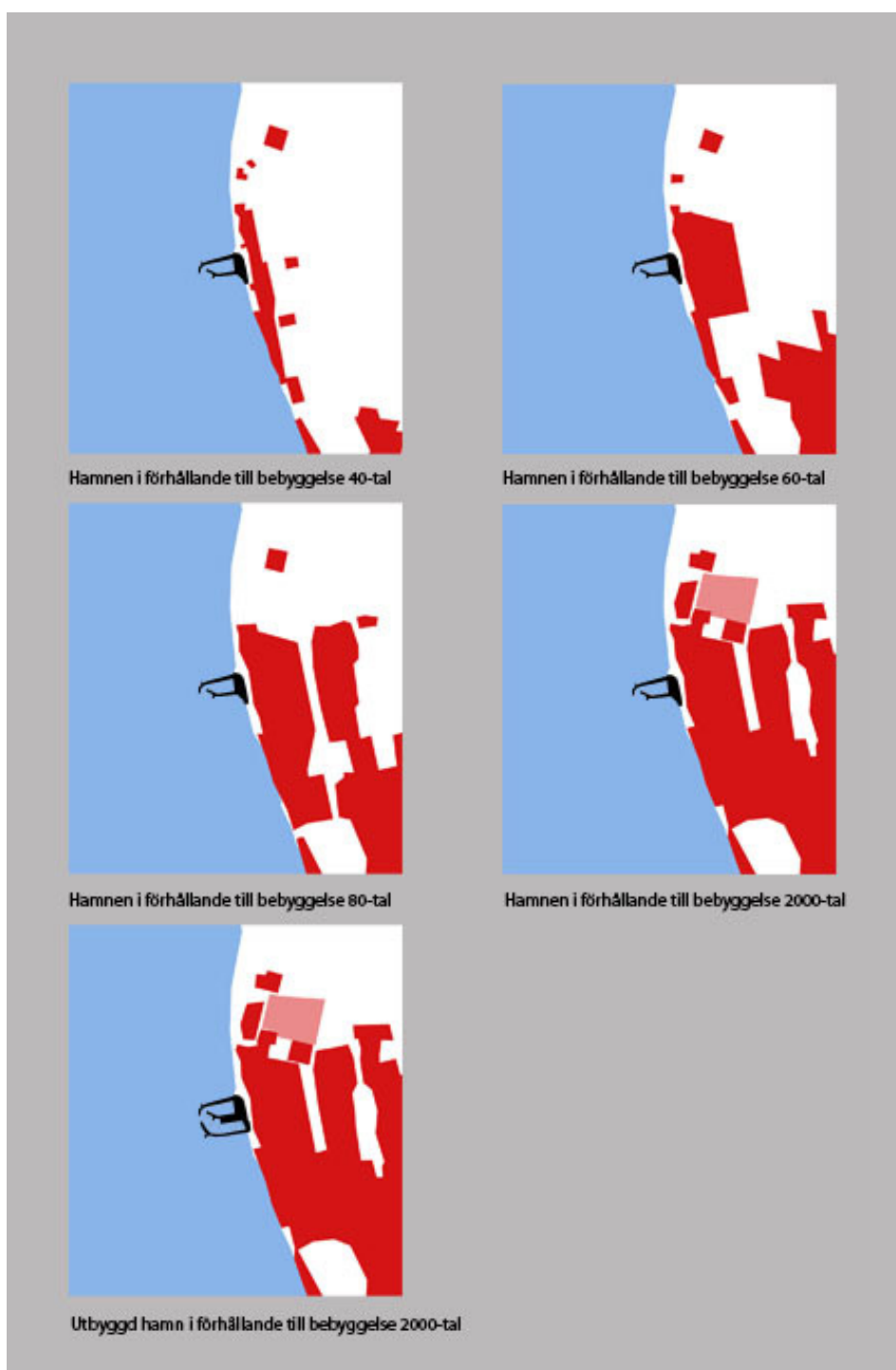


Bilden illustrerar de bibehållna siktlinjerna i rött samt de föreslagna bebyggelsezonerna i blått.

I vattnet föreslås hamnen att utökas med ca 70% i nord- sydlig riktning. På land berörs ca 25 meter mark som idag utgörs av gräsmatta. Hamnens storlek har inte förändrats sen 1920-talet och räcker i nuläget inte till för att kunna tillgodose dagens behov. Bebyggelseutvecklingen i Norra Landskrona sedan hamnens tillkomst beskrivs på bilderna sidan 68. Bilderna visar även hur hamnens storlek varit konstant trots att bebyggelsen genomgått stora förändringar de senaste hundra åren. Med tillkommande bebyggelse och fler boende tillkommer också krav och behov i hamnen som idag inte kan lösas inom befintligt hamnområde. Föreslagen utökning av hamnen kommer att påverka landskapsbilden längs kusten, men med tillkommande bebyggelse norr om Borstahusen kommer förhållandet mellan hamn och bebyggelsesilhuett att bli mindre påtagligt. På nästa sida visas ett collage från havet in mot land över den nya hamnens tilltänkta utbredning.



*Collaget visar den föreslagna hamnen med en vy från väst. Påverkan på land respektive till havs syns tydligt. Även hamnens utbredning idag med uppställda båtar och grusad hamnplan är tydlig.*



*Bilden ovan visar bebyggelseutvecklingen i Norra Landskrona kontra hamnens storlek sedan 1940-tal. Sista bilden visar föreslagen hamnutbyggnad.*



Rapporten anger vidare att planläggning inom kusten ska ange hur förändringar inverkar på landskapsbilden och hur den visuella kontakten mellan land och hav påverkas. Detaljplanen säkrar de befintliga siktlinjerna och utvecklar gångstråk och kajkanter för att öka tillgängligheten, havskontakten och brukande av hamnen. Ytterligare strandyta tillskapas i söder och trädäck och bryggor för allmänheten tillkommer.



*Bilden ovan visar tillkommande allmän yta i form av pirar och bryggor i blått, befintligt hamnområde i rött, tillkommande strand i gult samt tillkommande grusad hamnplan i rosa.*

Det kustskydd som utbyggnaden av hamnen kommer att innebära för bebyggelsen och kustlinjen söderut, innebär förutom att ytterligare allmänt tillgänglig yta skapas, även att befintligt strandområde skyddas. Detta ligger i linje med värdekärnorna i riksintresset för kustzon.

## Utveckling av det lokala näringslivet

Planförslaget stärker det lokala näringslivet genom att möjliggöra fysiska utvecklingsmöjligheter men möjliggör även ett bättre underlag för verksamheter som restauranger, butiker verkstäder etc då fler båtplatser skapas. Besöks- och turistnäringen stärks direkt genom planförslaget. Skapandet av attraktiva bostäder i Norra Borstahusen med en intilliggande attraktiv hamn gör att underlaget, när det gäller fler boende och besökande i området, ökar ytterligare.

## Riksintresse för friluftsliv

Hela Ven och vattenområdet mellan Ven och Landskrona utgör riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap 6 § MB. Riksintresseområdet inkluderar Borstahusens hamn. Riksintresset för friluftsliv samt rörligt friluftsliv syftar övergripande till att bevaka förutsättningarna för bevarande och fortsatt möjlighet till naturupplevelser och rekreation. Planförslaget innebär en utökning av allmänt

tillgängliga ytor och säkerställer samt utvecklar befintliga gångstråk. Planen innebär att verksamheterna i hamnen får möjlighet att utvecklas, att fler gästplatser kan skapas och att förutsättningarna för friluftsliv till havs förbättras.



*Bilden ovan visar tillkommande allmänt tillgänglig yta i hamnen.*

## Riksintresse för yrkesfiske

Området berörs av riksintresset för yrkesfiske enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Såväl hamnen som ett vattenområde utanför hamnen är utpekad som riksintresse för yrkesfisket enligt 3 kap 5 § MB. Det innebär att området ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra näringens bedrivande. Utformningsförslaget har tagit stor hänsyn till fiskeriverksamheten i hamnen vad gäller utrymme för båtar, navigering samt utbyggnadsmöjligheter för redskapsbodarna. Planförslaget avser att främja fiskeverksamheten då denna bidrar till att skapa en levande hamn året om och är en viktig del av kulturmiljön i Borstahusen.

## Strandskydd

Längs aktuell kuststräcka råder inte strandskydd i dagsläget. Dock gäller att när befintlig detaljplan ersätts av en ny inträder strandskydd automatiskt (10 a § Lag (1998:811) om införande av miljöbalken) och måste prövas på nytt. Strandskyddets syfte är att bevara allemansrättslig tillgång till strandområden samt goda livsvillkor för djur- och växtliv på land och i vatten.

För att få upphäva eller få dispens från strandskyddet krävs att särskilda skäl uppfylls, enligt MBL 7 kap §18c. Kommunen anser att följande skäl uppfylls:

*1. området har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften*

*3. området behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet kan inte tillgodoses utanför området*

*4. området behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen kan inte genomföras utanför området*

Ovan angivna skäl innebär inte att rekreationsvärden eller djur- och växtarter riskerar att påverkas på ett icke acceptabelt sätt. Utbyggnaden samlokaliseras med en befintlig hamn. Planförslaget avser ett område som behövs för att utvidga en pågående verksamhet.

#### *Slutsats*

Tidigare nämnda resonemang visar hur planförslaget dels i ett större mer övergripande struktursammanhang och dels ur ett utformningsperspektiv, tar hänsyn och beaktar riksintressets värden.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer sammanfattningsvis med vägledning av upprättad miljökonsekvensbeskrivning att genomförandet av planförslaget inte antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 3, 4 och 5 kap miljöbalken samt 2 kap plan- och bygglagen.

## **Mark, luft och vatten**

### **Geoteknik**

Nyttillkommande byggrätter i förslaget ligger på utfylld mark. För att säkerställa rätt grundläggning för byggnation skall en geoteknisk undersökning tas fram till granskningsskedet.

### **Luft- och vattenföroreningar**

Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft enligt 5 kap miljöbalken gäller för svaveldioxid, bly, kvävedioxid, kolmonoxid och partiklar (PM 10).

Enligt miljöförvaltningens uppgifter överskrids inte miljökvalitetsnormerna inom Landskrona kommun. Luftföroreningarna ligger inom godtagbara nivåer inom planområdet. Trafiktillskottet från den förändring som planförslaget innebär bedöms inte förändra nivåerna för befintlig bebyggelse.

Sammantaget är Öresund ett relativt påverkat vatten både vad gäller ekologiska parametrar och kemiska parametrar. Nya eller förändrade verksamheter bör inte försämra statusen i vattenförekomsten för miljökvalitetsnormen för ytvatten- och

grundvattenförekomster enligt 5 kap miljöbalken. Den föreslagna verksamheten utgör till sin storlek en mycket liten del av Öresund.

## Markradon

Baserat på genomförda radonmätningar klassificeras planområdet som normalriskområde. (10-50 kBq/m<sup>3</sup>.) Vid normalriskmark ska byggnader utföras radonskyddade.

## Markföroreningar

På hamnplanen kan troligtvis vanligt förekommande markföroreningar från hamnverksamhet förekomma. Söder om den södra befintliga pirarmen fanns förr ett område för deponi av diverse skräp. Man vet inte med säkerhet vilken sorts avfall som deponerats här, varför en undersökning bör göras innan schaktarbete påbörjas.

Havsbotten i de inre delarna av hamnbassängen är förorenad och behöver tas omhand om muddring skall ske. Hamnen bör torrläggas före muddring för att undvika spridning av föroreningarna.

Sammanfattningsvis kan följande föroreningar förekomma inom planområdet:

- Den eventuella deponin
- Förorenade sediment i hamnbassängen
- Föroreningar från båtförvaringsplats
- Oljeföroreningar från drivmedelshantering (det finns en markförlagd ledning från en oljecistern några 10-tal m upp på land ner till en tankanläggning vid kajen)

## Hälsa och säkerhet

### Vägrafikbuller

Följande riktvärden för trafikbuller, enligt regeringens proposition 1996/97:53, ligger till grund för planeringen.

bostäder, vård- och undervisningslokaler

|                |      |               |                        |
|----------------|------|---------------|------------------------|
| ekvivalentnivå | ute  | frifältsvärde | 55 dBA                 |
|                | inne |               | 30 dBA                 |
| maxnivå        | ute  | frifältsvärde | 70 dBA ( vid uteplats) |
|                | inne |               | 45 dBA ( nattetid )    |

Den föreslagna utbyggnaden bedöms påverka bullersituationen i huvudsak på grund av en utökning av hamnverksamheten. Hamnen planeras för en ungefärlig fördubbling av antalet fritidsbåtar samt en utökning av antalet parkeringsplatser med cirka 30 % inom planområdet.

Om man bara tittar på perspektivet trafikökning av fritidsbåtar och personbilar innebär detta en potentiell ökning av bullerbidraget vid närmaste bostäder med cirka 2-5 dB jämfört med nuläget. Detta motsvarar normalt en hörbar förändring. Om det finns andra bullerkällor i hamnverksamheten som idag dominerar bullersituationen så bedöms den snarast bli oförändrad vid den planerade utbyggnaden. Bullernivåerna vid fasad på bostäderna på nedre gatan ligger idag på mellan 24 och 31 dBA i ekvivalent bullernivå samt 39-41 dBA i maxnivå vid fasad.

Under entreprenadtiden finns det risk att tillfälligt buller från bygg- och anläggningsarbetena bidrar till bullerstörning vid närmaste bostäder. Därför ska det eftersträvas att aktuella entreprenörer följer Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser, NFS 2004:15.

## **Natur- och kulturmiljö**

### **Naturmiljö och biologisk mångfald**

En mindre del gräsmatta kommer att försvinna och ersättas med grus i planförslaget. En mindre ålgräsäng kommer att påverkas vid en utvidgning av hamnen söderut i vattnet. Denna förlust av vegetationsområde är dock en mycket liten del av vegetationsområdena i närområdet. Inga påtagliga negativa konsekvenser beräknas ske till följd av planens genomförande.

### **Kulturmiljö**

Själva hamnområdet kommer att bli större än i dagsläget men utformningen har gjorts med hänsyn till Borstahusens kulturella värden. Exempelvis har de utökade byggrätter som föreslås i detaljplanen reglerats så de i volym och form passar till befintlig bebyggelse. Tillkommande byggnader är till för fiskets, turismens, det lokala näringslivets och fritidsverksamheternas behov. Hamnens föreslagna form speglar den befintliga hamnens utformning samtidigt som den befintliga södra pirarmen ligger kvar och gör att hamnens tidigare form efter utbyggnaden fortfarande går att utläsa.

Antalet båtar som vinterförvaras på land kommer inte att öka jämfört med nuläget. Detta säkras med planbestämmelse i föreslagen plan. Kommunen är tydlig med att detta ska ske på annan plats, t.ex. i Lundåkrahamnen. De befintliga siktlinjer längs sträderna i bebyggelsen bevaras i möjligaste mån. Planerad utbyggnad berör inga fornlämningar fränsett två historiskt värdefullt värn i Per Albin-linjen vilka föreslås q-märkas i planen. Ett flertal byggnader i hamnen får skydds- och varsamhetsbestämmelser.

Konsekvenserna för kulturmiljön bedöms bli relativt små, då föreslagen utformning strävar efter att bibehålla hamnens karaktär. Utbyggnaden kan ses som en naturlig utveckling av en hamn som sedan länge använts för både fiske- och fritidsverksamhet. Utbyggnaden avser bidra till en fortsatt livskraftig

hamnmiljö genom att underlätta för såväl yrkesfisket som för övriga befintliga verksamheter. Exempelvis möjliggör föreslagen detaljplan att såväl Pumphuset som fritidsverksamheterna kan utökas. Fler och förbättrade målpunkter inom hamnen leder troligen till ett större antal människor som rör sig i området. Detta ger ett större underlag för det lokala näringslivet samt bidrar till att hamnen fortsätter vara en levande kulturmiljö.

## **Sociala konsekvenser**

### **Barnperspektivet**

Vid utarbetande av planförslaget har hänsyn till barns intressen, behov och situation i enlighet med barnkonventionen tagits.

Vid utarbetandet av detaljplanen utökas sträckningarna av gång- och cykelvägarna vilket underlättar för stadens yngre medborgare att på ett säkert sätt ta sig fram i staden. Tillgängligheten till havet genom en ny, tillgänglig strand samt bryggor skapas i anslutning till södra piren vilket kommer göra friluftslivet i området. Detta gynnar även de yngre medborgarna. Vattenkontakten kan uppfattas som en risk för barns lek vilket är en befogad rädsla. Borstahusen är dock uppbyggd vid havet och har ett historiskt arv som kopplar staden till havet och kusten och allt vad det innebär.

### **Trygghet och säkerhet**

Det finns i hamnen idag en del konfliktytor mellan badgäster och hamnverksamheten. Denna friktion väntas minska genom planförslaget. Alla bryggor utgår i förslaget från mittpiren vilket betyder att bevakning av området underlättas samtidigt som stöld och förstörelse försvåras. Gästplatserna läggs på södra sidan av den norra pirarmen där många badgäster vistas.

Idag sker båtuppställning i större delen av hamnen samt även söder om hamnens södra pir på en yta som sedan ett tiotal år varit grusbelagd och här står även under sommaren båtvaggor på förvaring. Denna yta föreslås bli en södra hamnplan med parkering för bilar och en planbestämmelse som förhindrar uppställning av båtar året om. Ytan ligger i direkt anslutning till gångvägen som löper genom hamnen och som är en del av skåneleden. Förbudet mot båtuppställning kommer att göra platsen tryggare för passerande då den blir mer öppen.

### **Tillgänglighet**

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



Planförslaget innebär att tillgänglighetskraven enligt ovan kan uppfyllas.

## Medverkande

I planarbetet har planchef Johan Nilsson, planarkitekt Karolina Bjerler och planarkitekt Anna Karlberg från stadsbyggnadsförvaltningen medverkat samt personal från övriga berörda förvaltningar.

## Stadsbyggnadsförvaltningen



Johan Nilsson  
Planchef



Karolina Bjerler  
Planarkitekt



Anna Karlberg  
Planarkitekt