



Detaljplan för Krösenet 16 mfl i Furulund, Kävlinge kommun

UPPRÄTTAD: 2019-09-10

Diariennr: KS 2018/19

STANDARDFÖRFARANDE

Om detaljplanprocessen

Initiativet till att starta en detaljplan kan komma från exempelvis en exploatör, mark- och fastighetsägare eller kommunen själv. Planutskottet ger uppdrag till strategiska enheten att ta fram ett förslag till detaljplan.

Ett första planförslag arbetas fram och ett samråd hålls med olika intressenter för att garantera insyn och möjlighet att påverka. Samrådets syfte är att förbättra beslutsunderlaget genom att samla in kunskap och synpunkter kopplat till aktuellt planförslag. Under samrådet kan samrådsmöten förekomma. Inkomna synpunkter blir en del av den fortsatta processen då dessa sammanställs och bemöts i en samrådsredogörelse.

Utifrån inkomna synpunkter görs eventuella ändringar i planförslaget och skickas därefter ut för granskning. Granskningen innebär att kommunen ger berörda sakägare och myndigheter möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget en sista gång. Inkomna synpunkter blir en del av den fortsatta processen då dessa sammanställs och bemöts i ett granskningsutlåtande.

Denna detaljplan handläggs med ett standardförfarande.

Vad är en detaljplan?

En detaljplan talar om hur och till vad mark- och vatten får användas inom ett visst område. Med detaljplaner går det att reglera hur den fysiska miljön ska förändras eller bevaras. Exempelvis så går det att bestämma vad marken ska användas till, bebyggelsens utformning och användning eller ett visst bevarandevärde. Kommunen väger olika intressen mot varandra under planprocessen för att det slutgiltiga planförslaget ska bli så bra som möjligt. Hänsyn ska tas både till allmänna och enskilda intressen.

En detaljplan består av en plankarta som är juridiskt bindande samt en planbeskrivning som inte har någon egen rättsverkan. Det är plankartan som reglerar själva mark- och vattenanvändningen medan planbeskrivningen ska underlätta förståelsen för dess innebörd och konsekvenser.

Ansökan inkom: 2017-04-03

Start av plan: 2017-04-27

Samrådsbeslut: 2018-04-18

Granskningsbeslut: 2019-06-25

Godkännande planutskottet: 2019-10-10

Antagande KS: 2019-10-23

Lagakraft: 2020-09-02

Innehållsförteckning

INLEDNING.....	4
Sammanfattning	4
Handlingar	5
Förfarande	5
MILJÖBEDÖMNING.....	6
Behovsbedömningens ställningstagande	6
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	6
Planer	6
Riksintressen	7
Dagvattenpolicy.....	7
Parkeringspolicy.....	7
FÖRUTSÄTTNINGAR - FÖRSLAG - KONSEKVENSER.....	8
Detaljplanens syfte	8
Läge, storlek och markägförhållanden	8
Pågående markanvändning	9
Geotekniska förhållanden	9
Markföroreningar	10
Områdets historia.....	10
Grönstruktur.....	10
Fornlämningar	11
Bebyggelse	11
Trafik	15
Teknisk försörjning	18
MILJÖ, HÄLSA OCH SÄKERHET	19
Miljökvalitetsnormer	19
Trafikbuller.....	19
Risk	23
GENOMFÖRANDEFRÅGOR	24
Organisatoriska frågor	24
Tekniska åtgärder	24
Avtal	24
Ansvarsfördelning.....	24
Huvudmannaskap.....	25
Fastighetsrättsliga åtgärder.....	25

INLEDNING

Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att inom planområdet möjliggöra för bostäder och centrumverksamhet i form av småskalig handel och service samt att pröva omfattning och utformning av sådan bebyggelse.

Planförslaget innebär en förtätning av Furulund i ett strategiskt läge med ett avstånd om cirka 100 meter till kommande pågatågstation i Furulund.

Planförslaget innebär att området bebyggs med flerbostadshus i 3 våningar samt möjlighet till en indragen fjärde våning. Förslaget möjliggör för cirka 40 bostäder, främst en- och tvårumslägenheter.

Gemensam utemiljö och parkering för de boende i kvarteret samt besöks- och kundparkering förutsätts lösas inom fastigheten samt närliggande fastighet.

Infart till befintlig parkering från Kungsgatan kommer att utgå. Anslutning till nya bostäder kommer att ske norrifrån via Vikengatan som idag, samt från öster via ny anslutning mellan Vikengatan och Sylgatan. Planområdet omges av gång- och cykelvägar i söder och väster.

Strategiska enheten har bedömt att planens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 4 kap 34 § plan- och bygglagen eller 6 kap 11 § miljöbalken varför miljöbedömning med tillhörande konsekvensbeskrivning inte behöver göras.

Planområdet omnämns inte särskilt i kommunens översiktsplan. Förslaget följer intentionen i kommunens översiktliga planering om att tillskapa fler bostäder inom tätorten Furulund.

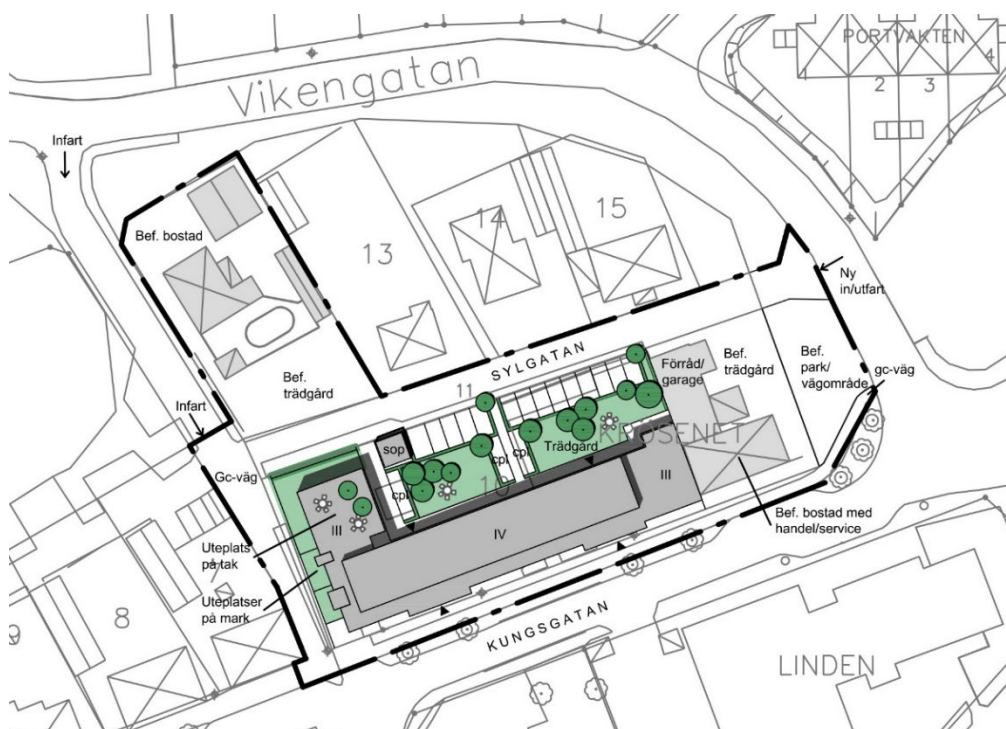


Illustration av planförslaget.

Förslaget innebär att nuvarande byggrätt för handel i byggnader upp till 1 våning kommer att ersättas av byggrätt för bostäder och centrumverksamhet i upp till 3 våningar med möjlighet till indragen fjärde våning. Ny bebyggelse kommer att förändra stadsbilden i denna del av Furulund samt påverka närmiljön för de boende i omkringliggande kvarter.

Cirka 40 parkeringsplatser inom fastigheten som tillhört tidigare livsmedelsbutik kommer att utgå. Föreslagen parkering riktar sig enbart till boende inom kvarteret.

Särskilda åtgärder avseende bebyggelsens placering och utformning kommer att krävas för att uppnå en god ljudmiljö för boende i kvarteret.

Handlingar

Till detaljplanen finns följande handlingar:

- Plankarta med planbestämmelser och illustration
- Planbeskrivning (denna handling)
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande
- Fastighetsförteckning (ej bilagd)

Övriga handlingar/utredningar:

- Trafik- och bullerutredning, Furulund, Krösenet, Ramböll 2018-03-28, kompletterad 2018-10-01.
- Riskutredning Furulund Krösenet, Ramböll 2018-09-17

Förfarande

Detaljplaneprocessen följer plan- och bygglagen SFS 2010:900.

Standardförfarande kan tillämpas om förslaget till detaljplan:

- är förenligt med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande
- inte är av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse
- inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan

Medverkande

Chef sektor Samhällsbyggnad: Lina Rosenstråle

Planarkitekt: Anders Nilsson (konsult)

Planarkitekt: Joacim Dahlberg

VA-ingenjör: Alexandra Malm

Exploateringsingenjör: Erika Persson

MILJÖBEDÖMNING

Miljöbedömning enligt miljöbalken

Strategiska enheten bedömer med vägledning av förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar att planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap 11 §§ MB och i 4 kap 34 § PBL. Behovet av miljöhänsyn vid genomförandet av detaljplanen belyses därför inte i en miljöbedömning enligt 6 kap MB.

Behovsbedömningens ställningstagande

Vid den behovsbedömning som utförts har följande ställningstagande gjorts: Genomförande av planförslaget innebär ingen påverkan på markanvändningsmål och ingen negativ påverkan på miljön, hälsan eller hushållningen med naturresurser. Sammantaget är den påverkan som planförslaget förutses få sådan att den inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Planer

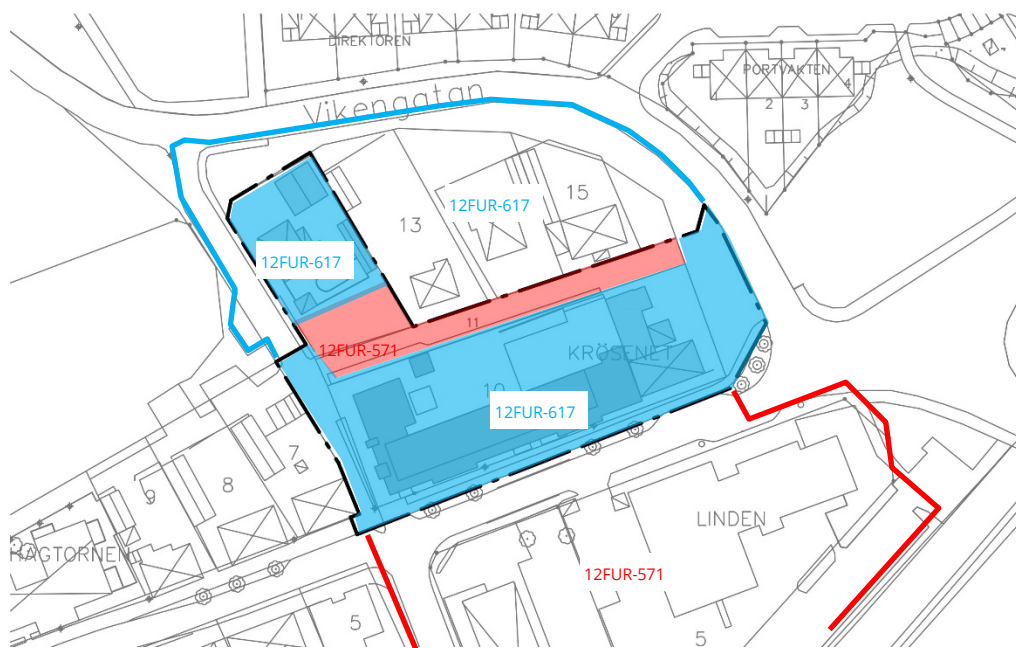
Översiktsplan

Planområdet redovisas i den kommunomfattande översiktsplanen från 2010 som befintlig tätortsbebyggelse. Området är inte särskilt utpekad för planerad bostadsbebyggelse eller utredningsområde. Intentionen i översiktsplanen är att Furulund ska byggas ut med cirka 600 bostäder till år 2025 samtidigt som nytt stationsläge för Lommabanan pekas ut som viktigt för ortens utveckling. Föreslagen bebyggelse ligger i nära anslutning till stationsläget och är i linje med översiktsplanens intention.

Gällande detaljplaner

För planområdet gäller detaljplan från 1979 (12FUR-617) som då ersatte tidigare plan från 1974 (12FUR-571). När planen antogs 1979 undantogs ett mindre område som fortsatt kommit att ingå i den ursprungliga planen från 1974, se rödmarkerat område i bild nedan. Området kommer nu att ersättas av denna detaljplanen. Detaljplanen kommer även att ersätta delar av gällande plan från 1979 (12FUR-617), se blåskrafferat område.

I den aktuella delen medges idag användning handel och möjlighet att uppföra byggnad för handel i upp till en våning. På Sylgatan, längs planområdets norra gräns, anges ledningsområde och att marken ska vara tillgänglig för allmän gångtrafik. Den nordvästra delen som omfattar en bostadsfastighet medger idag bostadsbebyggelse i en våning. Genomförandetiden har gått ut för de båda gällande detaljplanerna.



Gällande detaljplaner. Den aktuella detaljplanen (streckad svart linje) ersätter del av detaljplan 12FUR-617 (blåfärgat område) och del av detaljplan 12FUR-571 (rödfärgat område).

Riksintressen

Området omfattas ej av något riksintresse. Lommabanan som utgör riksintresse för järnväg är belägen cirka 100 meter söder om planområdet.

Dagvattenpolicy

Kävlinge kommuns dagvattenpolicy beslutades av kommunfullmäktige 2016-09-12. Policyn syftar till att utgöra ett konkret underlag för hur dagvattenfrågorna ska hanteras i kommunen och hur ansvarsfördelning ska se ut mellan olika aktörer.

Planförslaget gör det möjligt att följa dagvattenpolicyn. Området kommer att kunna anslutas till befintliga ledningar längs Kungsgatan och längs cykelvägen i områdets västra del.

Parkeringspolicy

För bedömning av parkeringsbehov för bostäder och verksamheter inom Kävlinge kommun tillämpas riktlinjer i *P-tal för bil och cykel i Kävlinge kommun* från 2014. Riktlinjerna anger en indelning av kommunen i fyra zoner med varierande behov. Aktuellt planområde är beläget i Zon C med ett parkeringsbehov på 12,2 bilplatser/1000 m² BTA för flerbostadshus (11 bilplatser/1000 m² BTA samt besöksparkering på 1,2 bilplatser/1000 m² BTA). En trafikutredning har tagits fram (Ramböll 2018) där parkeringsbehovet studeras särskilt för att få en mer nyanserad bild av parkeringsbehovet för flerbostadshus i Furulund. Se sammanfattning av utredningens resonemang och slutsatser under avsnittet *Trafik*.

FÖRUTSÄTTNINGAR - FÖRSLAG - KONSEKVENSER

Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är att inom planområdet möjliggöra för bostäder och centrumverksamhet samt att pröva omfattning och utformning av sådan bebyggelse. Planen syftar också till att möjliggöra för en ny infart från Vikengatan till Sylgatan samt säkerställa gång- och cykelförbindelser längs planområdets östra och södra delar.

Förslaget innehåller:

- Utbyggnadsmöjlighet för cirka 40 bostäder i flerfamiljshus i upp till tre våningar med möjlighet till indragen fjärde våning inom fastigheten Krösenet 16. I förslaget finns också ytor för utemiljö, parkering och angöring.
- Möjlighet till bostadsutbyggnad inom fastigheten Krösenet 10 och Krösenet 12.
- Ny infart från Vikengatan till Sylgatan.
- Upprustning av Sylgatan samt gång- och cykelväg i väster.

Läge, storlek och markägförhållanden

Planområdet ligger i Furulunds centrum vid korsningen Kungsgatan och Vikengatan. Området gränsar i norr mot villabebyggelse, i öster mot Vikengatan, i söder mot Kungsgatan samt i väster mot gathusbebyggelse.

Planområdet omfattar cirka 3630 m².

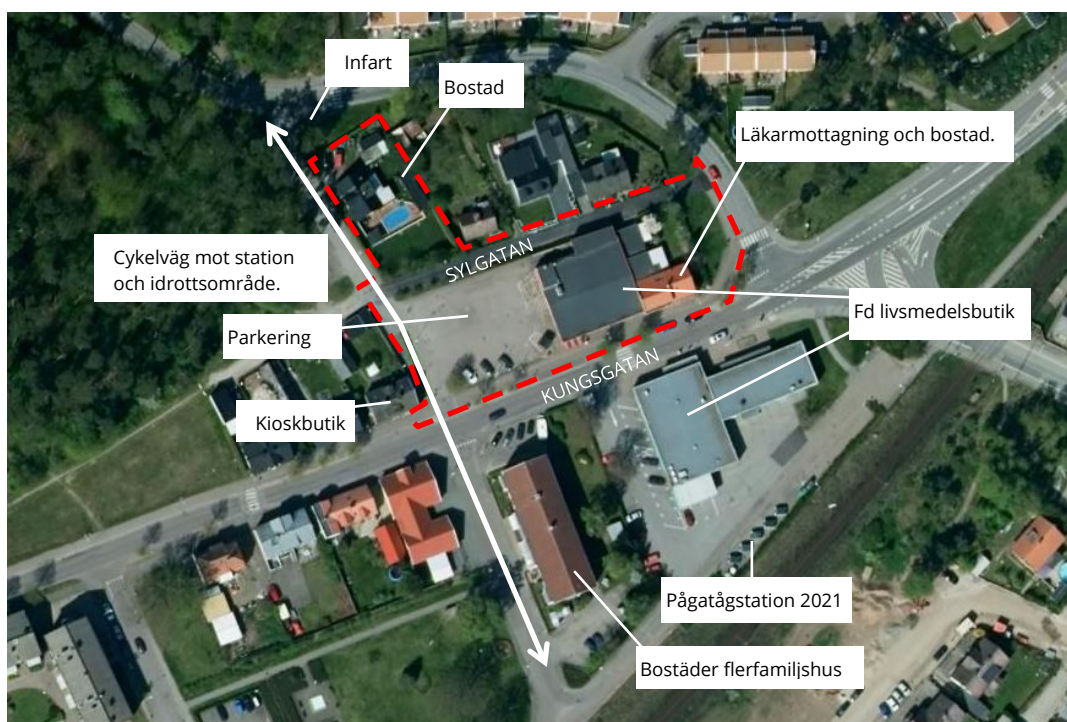


Furulund 3:1 (grön) och Krösenet 11 (lila) ägs av kommunen. Övriga fastigheter är privatägda där Krösenet 16 (röd) ägs av KKB Fastigheter AB.

Planområdet omfattar fastigheterna Krösenet 16 som ägs av KKB (Kävlinge kommunala bostadsbolag) och innehåller handelsbyggnad och parkering. Krösenet 10 är privatägd och nyttjas för småskalig handel- och service med tillhörande bostad. Krösenet 11 är planlagd för bostadsändamål men utgör kommunal gatufastighet och används som infartsgata till villor norr om planområdet. Krösenet 12 är planlagd för bostadsändamål. Gator och parkmark i söder, väster och öster ingår i den kommunala fastigheten Furulund 3:1.

Pågående markanvändning

Planområdet består av en livsmedelshall som idag ej används för ändamålet och avses att rivas samt parkeringsyta för cirka 40 bilar i den västra delen. Planområdets östra del består av gathusbebyggelse med handelslokal i bottenvåningen som gränsar mot den tidigare livsmedelshallen, samt en bostadsdel närmast Vikengatan. Längst i öster består marken av en mindre en parkyta. Handelslokaler och bostadsdel längst i öster har även trädgård samt enkla förrådslokaler och infart som vetter mot Sylgatan. Sylgatan används som infartsgata för boende norr om planområdet. I den västra delen går idag gång- och cykelväg som förbinder centrum med idrottsområde och naturområde norr om planområdet. Den södra delen av planområdet, utmed Kungsgatan, nyttjas för cykelbana. Befintlig bostadsfastighet i nordväst ingår i planområdet och får befintlig byggrätt bekräftad genom denna detaljplan.



Pågående markanvändning och funktioner i Furulund centrum.

Geotekniska förhållanden

Grundläggningsförhållanden bedöms översiktligt som goda. Marken är idag bebyggd med livsmedelshall och bostäder. Befintlig parkeringsyta har tidigare varit bebyggd med

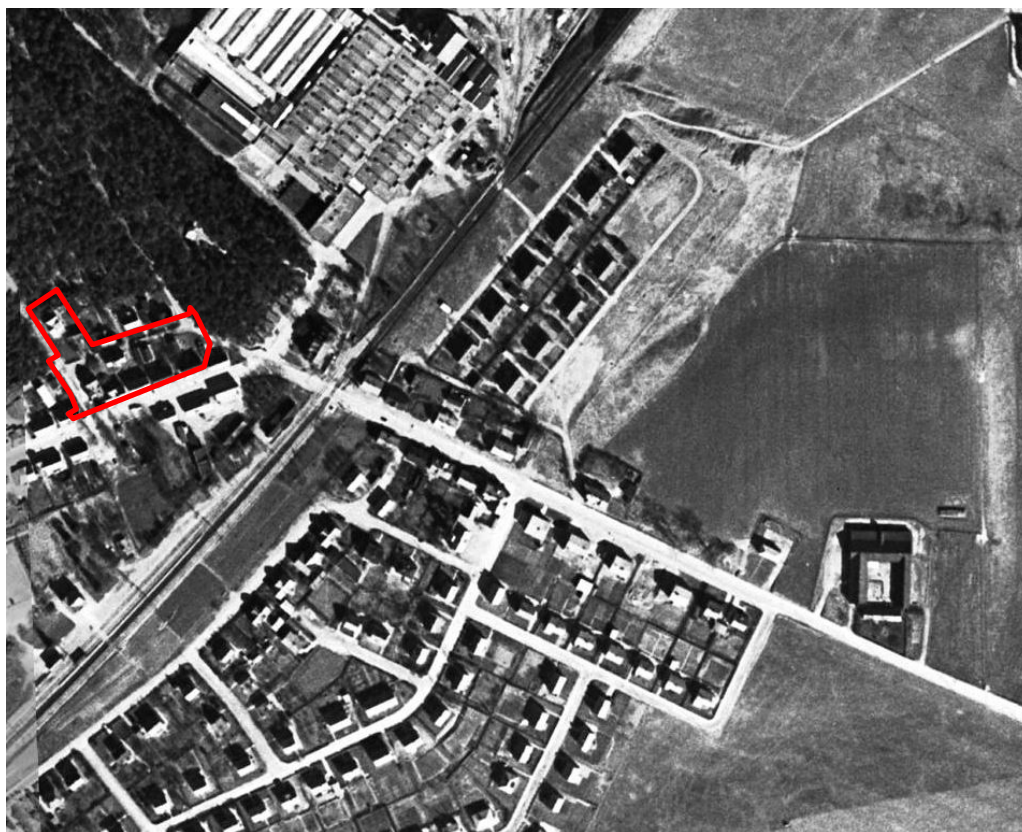
bostäder. Geotekniska förhållanden kommer fortsatt att undersökas i samband med områdets utbyggnad.

Markföroreningar

Området bedöms inte innehålla markförorenade ämnen och är ej utpekad i kommunens översiktsplan som förorenad mark. Tidigare markanvändning är bostäder och handel. Markprover kommer att tas i samband med områdets utbyggnad.

Områdets historia

Planområdet byggdes ut under senare delen av 1800-talet som en del av Furulunds expansion som industri/bruksort kopplat till de då dominerande företaget Malmö Yllefabriks AB. 1886 tillkom järnvägsträckningen Malmö-Billesholm. Planområdet har tidigare varit bebyggt med enklare gathusbebyggelse i en till två våningar likt bebyggelsen som finns bevarad längre västerut på Kungsgatan. Under 1970-talet revs bebyggelsen utmed Kungsgatan och ersattes av dagens handelsbyggnad med tillhörande parkering.



Planområdet (rödmarkerat) på ortofoto från 1950-talet.

Grönstruktur

Inom planområdets östra del finns en mindre parkyta som skiljer Vikengatan från bostadsbebyggelsen i väster. I övrigt saknas egentlig grönstruktur i form av park eller naturytor inom området. Längs Sylgatans södra del finns en planterad rad med

äppleträd. Dessa föreslås omplanteras inom fastigheten Krösenet 16 när denna byggs ut.

Konsekvens

Inom planområdet föreslås inga allmänna grönytor. Inom kvartersmarken kommer en grön utemiljö att anläggas för de boende i kvarteret. Överlag kommer asfalterade ytor att ersättas av planterade ytor och gräsmattor vilket kommer ändra karaktären på området i positiv riktning. Som komplement till utemiljön på mark finns en takterrass som kan nyttjas av de boende.



Planområdet från nordväst. Sylgatan till vänster i bild med de planterade äppleträden som gräns mot parkeringen till före detta livsmedelsbutiken.

Fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet. Skulle fornlämningar påträffas vid markarbeten ska arbetet omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen kontaktas enligt 2 kap 10 § kulturmiljölagen (1988:950).

Bebyggelse

Befintlig bebyggelse

Planområdet gränsar i väster och öster mot småskalig gathusbebyggelse från sent 1800-tal som har byggts på och renoverats under årens lopp. Även villabebyggelse norr om planområdet är uppförd under samma tidsperiod men präglas idag av mer samtida ombyggnader. Omkringliggande bebyggelse ger ett brokigt intryck med byggnader från 1970-talet som använts för livsmedelshandel samt flerbostadshus i tre våningar från 1970-talet.



Vy mot planområdet från korsningen Kungsgatan och Vikengatan. Området består huvudsakligen av bostadsbebyggelse i ett och två plan med service i bottenvåningen längs Kungsgatan.



Trevåningsbebyggelse i kvarteret söder om Kungsgatan mellan planområdet och järnvägen.

Bebyggelseförslag

Flerbostadshus

Förslaget möjliggör en utbyggnad av flerbostadshus i tre våningar med möjlighet till en indragen fjärde våning inom fastigheten Krösenet 16. Byggrätten bedöms kunna möjliggöra cirka 40 lägenheter i ett till tre rum och kök. Bebyggelsen föreslås placeras i linje med Kungsgatan för att bidra till ett mer slutet gaturum av småstadskaraktär och även knyta an till den ursprungliga placeringen av gathus i linje med gatan.

Huvudentréer föreslås mot Kungsgatan och ska vara genomgående med möjlighet till passage mellan gata och gård. Enskilda bostadsentréer i husets bottenvåning kan med fördel placeras mot Kungsgatan. Bebyggelsen föreslås i vinkel där huset eller husens framsidor ska vända sig mot gatumiljön i söder och väster. På plankartan regleras att uteplats/gemensam terrass ska finnas på byggnadens tak. Fasadmaterial på byggnader mot Kungsgatan regleras genom att utformning ska vara i tegel eller puts för att harmonisera med övrig bebyggelse längs gatan.



Utbyggnadsförslag mot Kungsgatan från väster. Bilden visar en möjlig utformning enligt föreslagen detaljplan.



Utbyggnadsförslag mot Kungsgatan från öster. Bilden visar en möjlig utformning enligt föreslagen detaljplan.

Befintlig bebyggelse

Befintlig byggnad för livsmedelshandel med tillhörande lager och inlastningsfunktioner föreslås rivas. Den småskaliga bebyggelsen i kvarterets östra del (Krösenet 10) föreslås bevaras och regleras i likhet med nuvarande volymer mot Kungsgatan. Inom övriga delar tillåts viss komplettering av bostadsbyggnader och småskaliga förråd för handelsfunktionerna mot Kungsgatan.

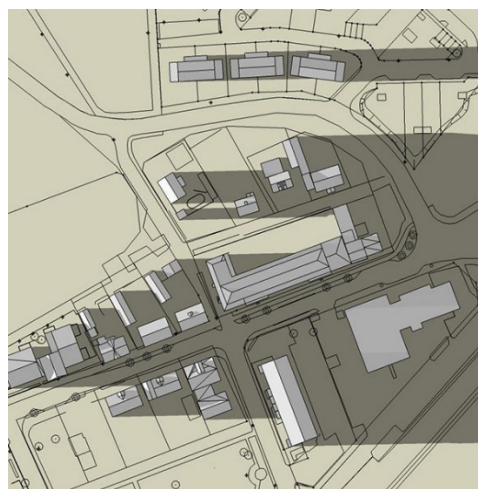
Bebyggelse inom Krösenet 12 regleras idag inom den södra delen av detaljplan från 1974 och i den norra delen av detaljplan från 1979. För fastighetens södra del anges att byggnad inte får vara högre än 4,4 meter och att maximalt en fjärdedel av ytan får bebyggas. För fastighetens norra delen anges byggnad inte får vara högre än 5,0 meter. Ingen areabegränsning anges för den norra delen. För att möjliggöra samma byggrätt som tidigare i den norra delen bekräftas gällande reglering genom denna plan. För att möjliggöra uppförande av bostadshus och eventuell framtida avstyckning i den södra delen anges en högsta byggnadshöjd om 3,5 meter och att maximalt 50% av ytan får bebyggas.

Planförslagets konsekvens för befintlig bebyggelse

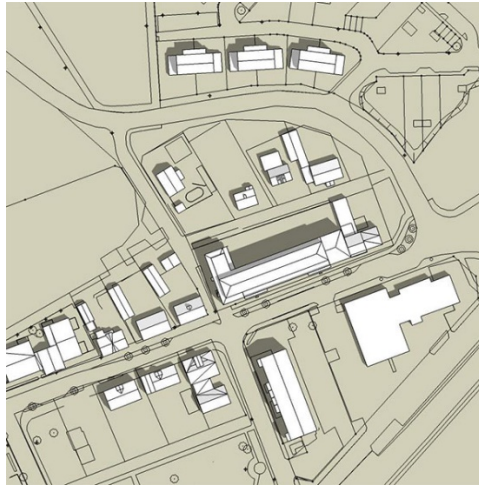
Vid fullt utnyttjande av byggrätten med fyra våningar kommer skuggverkan på tomter norr om planområdet att öka jämfört med dagens situation. Samtidigt föreslås nuvarande bebyggelse att rivas vilket medför att miljön närmast Sylgatan kommer ändras från parkeringsyta och lagerlokaler till gårdsmiljö med boendeparkering. Eventuell påverkan från utökad byggrätt på tomten i öster bedöms som marginell med hänsyn till att ny bebyggelse föreslås med maximalt en våning. Ny bebyggelse i 3-4 våningar kommer att påverka stadsbilden och närmiljön längs Kungsgatan. Gatan kommer att upplevas som tätare vid denna del och troligen kan den nya bebyggelsen ha en vitaliserande effekt på gatulivet med fler boende längs gatan och nya entréer som vänder sig mot gatan.



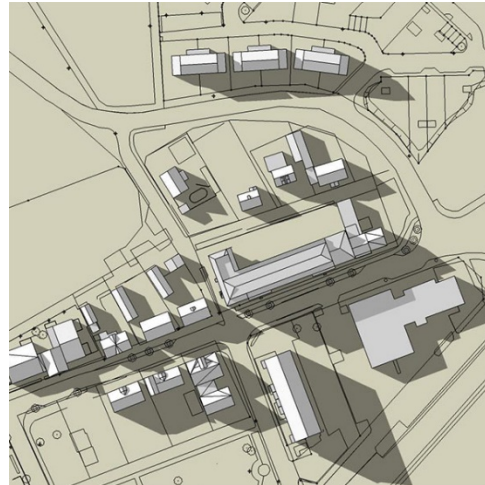
Skuggor kl 10.00 den 20 mars



Skuggor kl 18.00 den 20 mars



Skuggor kl 10.00 den 21 juni.



Skuggor kl 19.00 den 21 juni.

Trafik

Gång- och cykeltrafik

Längs Kungsgatan finns det gångbana på södra sidan och en kombinerad gång- och cykelbana på norra sidan, se bild på följande sida. I planområdets mellersta del finns övergångsställe och även gång- och cykelöverfart över Vikengatan i öster. Den separata cykelbanan leder mot bostadsområden i öster och ytterligare längre österut mot Kävlinge centrum. Väster om planområdet finns separat gång- och cykelbana. Från denna gång- och cykelbana går det att nå Vikenområdets idrottsplats och rekreationsområde via gator med blandtrafik i norr. Det nordsydliga gång- och cykelstråket längs planområdets västra gräns pekas ut i utredningen som en viktig koppling mot kommande pågatågstation. Gatusektionen förbi området bör utformas med en minsta bredd om fem meter. I utredningen pekas även tänkbara åtgärder ut där gång- och cykelstråket korsar Kungsgatan i söder och Vikengatan i norr. Detta behandlas dock inte i denna detaljplan.



Kungsgatan mot väster. Längs gatans norra sida går gång- och cykelväg. I höger bildkant syns infarten till dagens parkering vid planområdets sydvästra hörn.

Planförslagets konsekvens

Boende i kvarteret får direkt närhet till separat gång- och cykelnät som leder mot målpunkter som rekreationsområde och Kävlinge centrum med dess serviceutbud.

Kollektivtrafik

Idag finns det en regionbusslinje (nr 123) på Kungsgatan som trafikerar sträckan Lund-Kävlinge via Furulund. Hållplatsen är belägen vid planområdets mellersta del. En ny järnvägsstation planeras i Furulund i samband med att Lommabana återigen öppnas för persontrafik. Persontågtrafik förväntas börja köra i december 2020 och då trafikerar med ett tåg i timmen i vardera riktningen.

Planförslagets konsekvens

Boende i kvarteret får direkt närhet till busshållplats samt gångavstånd på cirka 100 meter till pågatågstation.

Biltrafik

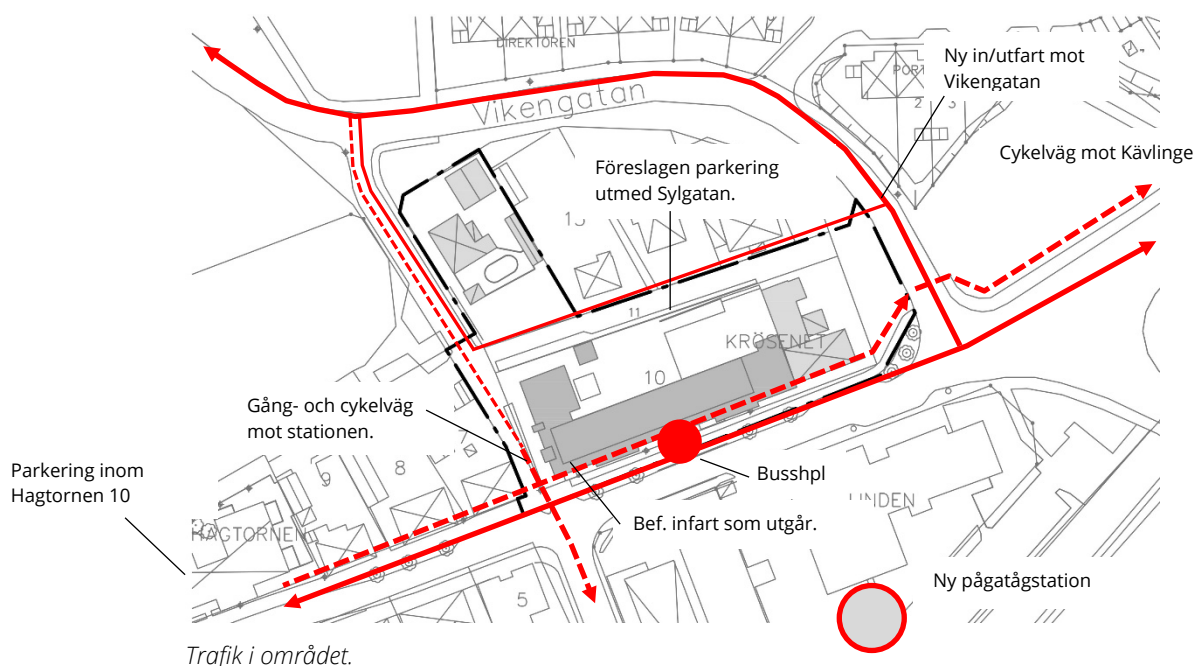
Kungsgatan, som är huvudgatan genom Furulund, trafikerar av cirka 4500 fordon per dygn. Vikengatan leder runt planområdet i nordost fungerar som uppsamlingsgatan till hela Vikenområdet med bostäder och idrottsanläggningar. På Vikengatan går idag cirka 1400 fordon per dygn. Sylgatan ligger inom detaljplaneområdet och är en smal angöringsgata som leder fram till bostäderna längs gatan. Idag finns endast infart från

Kungsgatan till kvarteret Krösenet. Utfart sker norrut, via lokalgatan mot Vikengatan. Hastigheten på Kungsgatan och Vikengatan är 40 kilometer per timme.

Antalet bilresor som genereras av föreslagna bostäder har räknats fram till 93 stycken per dygn, vilket motsvarar i snitt 2,3 bilresor per dygn och lägenhet. Vid nyttjande av parkeringsytor inom fastigheten Hagtornen 10 kommer andelen bilresor till och från Krösenet att ligga mellan cirka 50-75 per dygn. Eftersom all den nya trafiken till flerbostadshuset kommer att köra på Vikengatan föreslås att Sylgatan öppnas upp i öster mot Vikengatan för genomgående biltrafik. Sylgatan kommer fortsatt utformas som en smal gata med en sektion på cirka 4-6 meter. Sammantaget bedöms ett öppnande av Sylgatan mot Vikengatan ge den bästa trafiksituationen i området (*komplettering avseende Sylgatan i Trafik- och bullerutredning, Ramböll, 2018-10-01*).

Planförslagets konsekvens

Det ökade antalet bilresor kommer framförallt att belasta Sylgatan som förväntas få en ökad trafikmängd på knappt 100 fordon per dygn (cirka 50-75 om parkering inom Hagtornen 10 nyttjas). Idag trafikeras gatan endast av de boende längs gatan. Korsningspunkten mellan Sylgatan och Vikengatan kommer att bli mer belastad och en säker utformning förutsätts. Möjligheten till infart för bilar från Kungsgatan till planområdet kommer att utgå vilket bedöms ha positiv inverkan på trafikmiljön på Kungsgatan. Möjligheten till livsmedelshandel med tillhörande trafikalstring kommer att utgå vilket sammantaget bedöms ge färre bilresor i området.



Parkering

All parkering till de nya bostäderna i kvarteret Krösenet ska lösas på kvartersmark. Enligt parkeringsriktlinjerna ligger planområdet i zon C där parkeringstalet är 11,2 bilparkeringsplatser/1000 kvadratmeter BTA (bruttoarea) inklusive besöksparkering. Föreslagen bebyggelse inom Krösenet 16 har en BTA på 2250 kvadratmeter, vilket ger

ett behov av 26 bilparkeringsplatser inklusive besöksparkering. Sammanlagt planeras för cirka 40 lägenheter vilket innebär 0,58 bilparkeringsplats per lägenhet, det vill säga att ungefär varannan lägenhet har tillgång till bilplats.

Minskat parkeringsbehov genom mobilitetsåtgärder för Krösenet 16

Planområdet ligger i ett mycket bra läge för att de boende ska ha nära tillgång till kollektivtrafik med direkt närhet till busshållplats och cirka 100 meters gångavstånd till pågatågstation. Däremot saknas det mesta av samhällsservice i Furulund och närmaste livsmedelsbutik finns i Kävlinge, knappt två kilometer från planområdet. Det finns ett förhållandevis stort behov av bilanvändning, och därmed parkeringsbehov inom fastigheten. Genom mobilitetsåtgärder (exempelvis bilpool och rabatterade kollektivtrafikresor) finns möjlighet att minska antalet parkeringsplatser på fastigheten till förmån för en bättre utemiljö för de boende i området. Vid införande av bilpool kan antalet bilplatser minskas till 22 stycken.

Nyttjande av närliggande fastighet för parkering

Antalet parkeringsplatser kan minskas ytterligare inom fastigheten genom att ytor inom fastigheten Hagtornen 10 (cirka 100 meter väster om planområdet) kan nyttjas för boendeparkering.

Parkering inom Krösenet 10

Inom fastigheten kommer läkarmottagning att bedrivas vilket enligt framtagna utredningar innebär att maximalt 8 personer kommer finnas samtidigt på mottagningen. Antalet bilparkeringsplatser är framräknade utifrån kommunens parkeringsriktlinjer vilket ger ett behov av 6 parkeringsplatser för verksamheten. Behovet kan lösas delvis på tomten med utrymme för personalparkering. Parkering för rörelsehindrade finns i parkeringsficka på Kungsgatan i direkt anslutning till mottagningen.

Teknisk försörjning

El, tele och gas

Högspänningsledning för el finns i områdets östra del utmed Vikengatan. Lågspänningsledningar är förlagda längs Sylgatan, Kungsgatan och passagen i områdets västra del. Längs omkringliggande gator finns tele- och fiberkablar samt gasledningar.

Ny bebyggelse förutsätts kunna anslutas till befintliga nät i området. Omförläggning av ledningar bekostas av exploatören.

Vatten- och spillvatten

Vattenledningar är förlagda i planområdets västra del, i öster längs Vikengatan och i söder i Kungsgatan. Spillvattenledningar är förlagda i Sylgatan i norr och längs planområdets östra och västra del. Ledningar förutsätts kunna ligga kvar i nuvarande lägen. Om flytt av ledningar blir aktuellt bekostas det av exploatören. I planområdets västra del säkerställs tillgång till ledningar genom prickmark och u-område inom bostadskvarterets västra del.

Dagvatten

Dagvattenledningar är förlagda längs planområdets västra del samt utmed Kungsgatan i söder. Ledningarna är dimensionerade för att hantera dagvatten från den föreslagna exploateringen.

Avfall

Avfallshantering för nya flerbostadshus kommer att ske via gemensam miljöstation. Uppställningsplatser eller byggnader för avfallshantering föreslås placeras utmed Sylgatan för ökad tillgänglighet för fordon och personal. Avfallshantering för befintliga byggnader som ligger utmed Sylgatan kommer att ske som enskild hämtning vid respektive fastighet likt idag.

MILJÖ, HÄLSA OCH SÄKERHET

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft enligt 5 kap miljöbalken gäller för svaveldioxid, bly, kvävedioxid, kolmonoxid och partiklar (PM10). Enligt Miljö- och byggavdelningens uppgifter överskrids inte miljökvalitetsnormerna inom Kävlinge kommun. Luftföroreningarna ligger inom godtagbara nivåer inom planområdet. Trafiktillskottet från den förändring som planförslaget innebär, bedöms inte förändra nivåerna för befintlig bebyggelse.

Trafikbuller

Bullerutredning för området (*Trafik- och bullerutredning Furulund Krösenet, Ramböll 2018-04-10*) anger sammanfattningsvis att utveckling med bostäder inom planområdet kräver särskilda åtgärder avseende bebyggelseplacering och utformning för att uppnå en god boendemiljö enligt *Förordning (2015:16) om trafikbuller vid bostadsbyggande*.

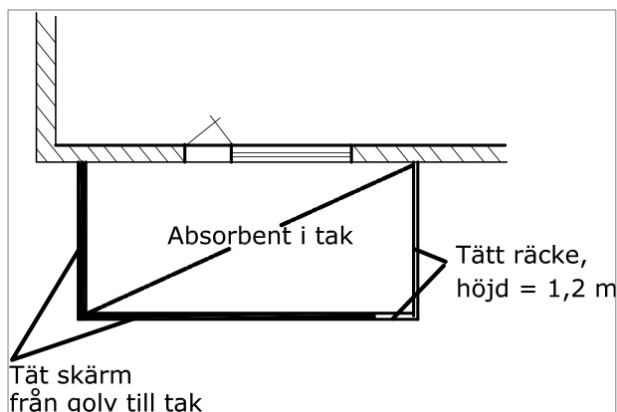
Den studerade byggnadens södra sida är mest bullerstörd och påverkas av både vägtrafikbuller från Kungsgatan och tågtrafikbuller. De högsta ekvivalenta ljudnivåerna beräknas till 64 db(A) vid byggnadsfasaden utmed Kungsgatan. Längs med denna fasad varierar den ekvivalenta ljudnivån mellan 60-64 db(A). Även i det sydöstra hörnet av byggnaden beräknas ljudnivåerna uppgå till 61 db(A) på tredje våningsplanet. Vid byggnadsfasader norrut mot Sylgatan beräknas ljudnivåerna till 47-52 db(A). Maximala ljudnivåer beräknas som högst till 83 db(A) vid södra fasaden mot Kungsgatan för prognostiserad vägtrafik 2040. På sidan mot Sylgatan beräknas maximala ljudnivåer från vägtrafik till 60-64 db(A).

För järnvägstrafik beräknas den maximala ljudnivån som högst till runt 80 db(A) mot Kungsgatan. Mot Sylgatan visar beräkningarna högst nivå vid mitten av byggnaden beroende på reflektioner i befintliga byggnader. Maximala ljudnivåer vid fasad mot Sylgatan beräknas till mellan 63-72 db(A).

Avstämning mot riktvärden

Beräkningar visar på överskridande av riktvärdet 60 db(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad enligt förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggande. Det beräknas dels längs den södra sidan utmed Kungsgatan men även vid det sydöstra hörnet av byggnaden. Lägenheter (>35 kvm) med överskridande bör utföras som genomgående med hälften av rummen mot sida där 55 db(A) ekvivalent ljudnivå och 70 db(A) maximalnivå nattetid ej överskrids.

Balkonger kan uppföras där del av balkongen är inglasad samt förses med ljudabsorberande takmaterial, se exempelbild nedan.



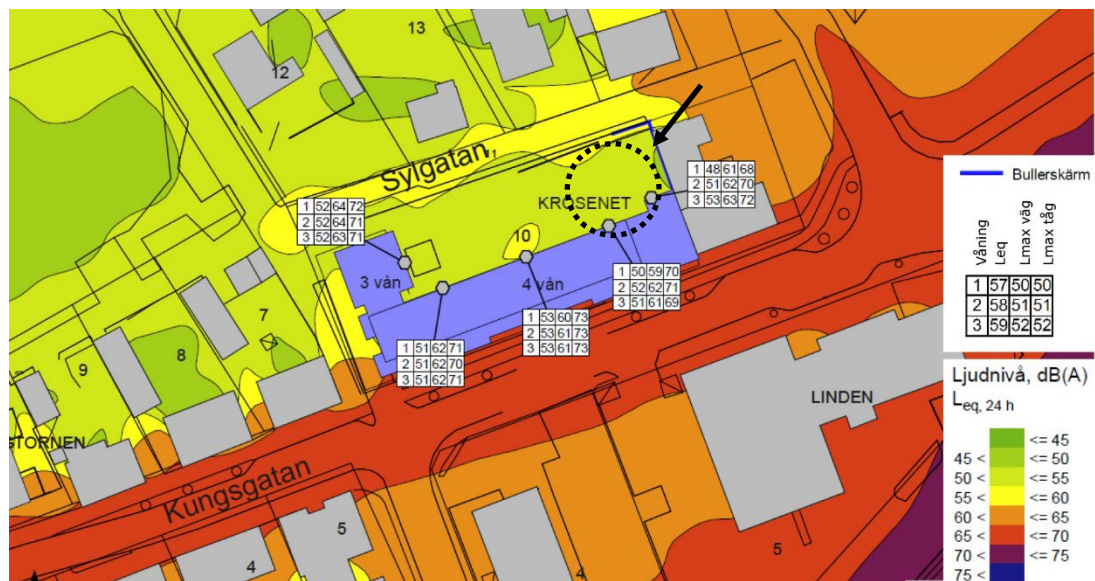
Exempel på balkong där delar av balkongen utförs med tät skärm och delar med tätt räcke upp till 1,2 meters höjd.

Beräkningarna visar att en sådan sida delvis erhålls mot Sylgatan. Maximalnivåer från tågtrafik överskrider 70 db(A) på delar av fasaden mot Sylgatan. Det går i dagsläget fem godståg på Lommabanan nattetid. Framtida trafikering är okänd men det kan antas att godståg även trafikerar banan nattetid framöver. Trafikverkets basprognos anger att det år 2040 kommer det att gå 30 enkelturer, det vill säga 15 godståg i varje riktning per dygn längs Lommabanan.

Riktvärdet för mindre lägenheter (<35 kvm) 65 db(A) ekvivalent ljudnivå överskrids ej vid någon del av studerad byggnad.

I flertalet tänkbara lägen för uteplatser mot Sylgatan överskrids riktvärden i förordningen gällande ekvivalent ljudnivå (<50 db(A)) och maximal ljudnivå från tågtrafik (<70 db(A)). Takterrass i områdets västra del samt uteplats på mark i områdets östra del ligger under riktvärden enligt ovan.

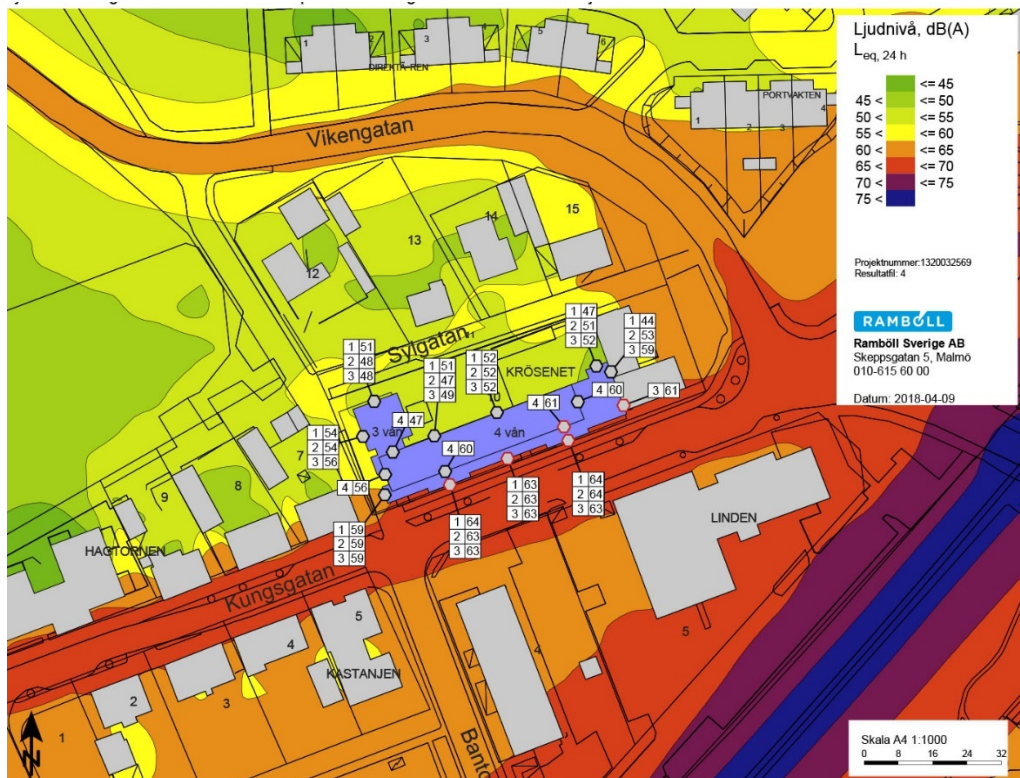
Detaljplanens bestämmelser reglerar bebyggelsens utformning avseende rumsfördelning inom lägenheter samt bullerreducerande åtgärder. Avseende gårdsmiljön ska denna utformas som avgränsade rum vilka omgärdas av bulleravskiljande murar, plank och häckar. Särskilt den östra delen av gården har goda förutsättningar för att bli en bra utemiljö med god ljudmiljö och ett fritt läge med kvällssol i väster. Särskilda åtgärder för att skapa en ljudmiljö där riktvärden underskrids har föreslagit i en kompletterande bullerutredning (*komplettering 2018-10-01 av Trafik- och bullerutredning, Ramböll*). Omgärdande plank med växtlighet mot öster (cirka 5 meter i höjd) och mot delar av Sylgatan (cirka 2 meter i höjd) anses sammantaget ge en god utemiljö för de boende.



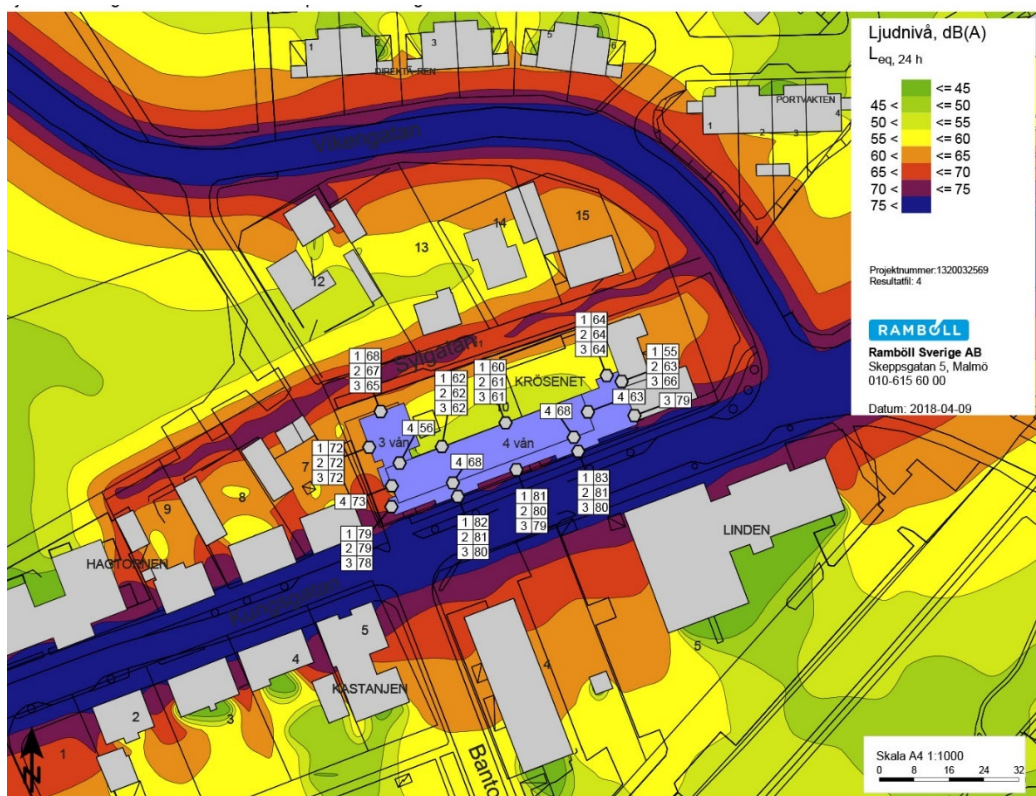
Del av gården med god klimatmiljö och goda ljudförhållanden (svart streckad cirkel). Svart pil visar läge för plank. (Bild från Komplettering 2018-10-01 av Trafik- och bullerutredning, Ramböll). Se även bild nedan.



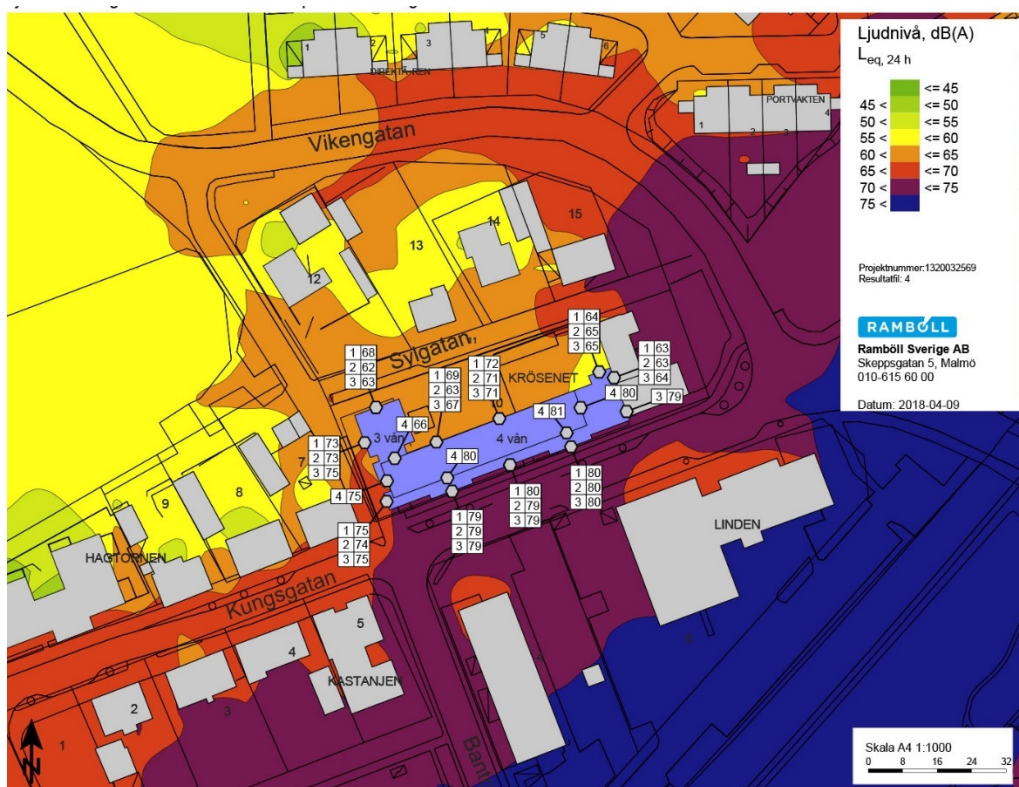
Sylgatan från öster. Befintlig handelsbyggnad kommer att rivas. Ett nytt plank/vegetationsklädd vägg mot öster på 5 meter och mot Sylgatan på 2 meter ger goda ljudförhållanden och minskad visuell påverkan på Sylgatan jämfört med dagens situation. Röd linje visar ungefärliga höjder på möjligt plank.



Vägtrafik, år 2040. Ljudutbredning 2 meter ovan mark och punktberäkning vid fasad för bostäder – Ekvivalent ljudnivå.



Vägtrafik, år 2040. Ljudutbredning 2 meter ovan mark och punktberäkning vid fasad för bostäder – Maximal ljudnivå.



Tågtrafik, år 2040. Ljudutbredning 2 meter ovan mark och punktberäkning vid fasad för bostäder – Maximal ljudnivå.

Risk

Planområdet ligger inom 150 meter från Lommabanan som är en järnväg där det transporteras farligt gods. Med anledning av detta har en riskutredning tagits fram för området (*Riskutredning Furulund Krösenet, Ramböll 2018-09-17*).

I utredningen konstateras att det kortaste avståndet mellan Lommabanan och planerade bostäder är 76 meter. Med utgångspunkt i detta avstånd och med data från Trafikverket har enklare konsekvensberäkningar genomförts. Fokus har legat på de risker som tågtrafik på Lommabanan, och transporter av farligt gods på denna, medför.

Baserat på detaljplanen, platsspecifika data, generella data samt konsekvensberäkningar är slutsatsen i utredningen att risknivån bedöms som acceptabel.

Mot bakgrund av denna slutsats gör konsulten bedömningen att risknivån i området är godtagbar utan att riskreducerande åtgärder vidtas.

GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Organisatoriska frågor

Genomförandetid

Planen har en genomförandetid på 5 år från det datum den vinner laga kraft.

Före genomförandetidens utgång får mot berörda fastighetsägares bestridande detaljplanen ändras eller upphävas endast om det är nödvändigt på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt, vilka inte kunnat förutses vid planläggningen.

Efter genomförandetidens utgång får planen ändras eller upphävas utan att rättigheter som uppkommit genom planen beaktas. (4 kap 40 § PBL).

Tekniska åtgärder

Ledningar

Exploatör/fastighetsägare bekostar eventuell flyttning och ändring av ledningar som orsakas av exploateringen.

Avtal

Exploateringsavtal

Exploateringsavtal för utbyggnad inom planområdet ska tecknas mellan kommunen och fastighetsägaren/exploatören innan föreslagen detaljplan antas.

Avtalet reglerar bland annat kostnader för detaljplanens genomförande.

Fastighetsägaren/exploatören ska bekosta bildande av ledningsrätt samt flytt och ändring av ledningar som orsakas av exploateringen. I exploateringsavtalet regleras även ersättning till kommunen för åtgärder inom allmän plats.

Ansvarsfördelning

Ansvarsfördelning

Kommunen är markägare till allmänna ytor. KKB är markägare till Krösenet 16. Krösenet 10 är privatägd. Exploatörer ska kontakta huvudmän för eldistribution och gasdistribution innan marken påbörjas för markering av ledningar.

Utbyggnad och kostnadsfördelning av allmänna anläggningar

Planförslaget innebär nyanläggning av Sylgatan med anslutning till Vikengatan samt gång/cykelväg inom områdets västra del. Exploatören bekostar anläggning av nya gator i enlighet med exploateringsavtal.

Markarbeten

Vid grävarbeten (exempelvis för ledningschakt, inför byggnation) inom området ska tillsynsmyndigheten kontaktas i god tid före schaktning påbörjas. Före eventuella efterbehandlingsåtgärder inleds ska en anmälan om avhjälpandeåtgärder enligt 28 §

förordning om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd inlämnas till tillsynsmyndigheten i god tid (minst 6 veckor).

Kostnad för framtagande av detaljplan

Detaljplanen bekostas av sökanden (KKB) via planavtal.

Anslutningskostnad VA

Anslutningsavgifter ska erläggas vid varje tidpunkt gällande VA-taxa.

Inlösen, ersättning

Ändras eller upphävs detaljplanen under genomförandetiden har fastighetsägare rätt till ersättning för eventuell förlorad byggrätt som inte utnyttjas.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmänna platser inom området (gata och park). Huvudmannaskapet innebär ett ansvar för underhåll och drift.

Fastighetsrättsliga åtgärder

Fastighetsbildning

Inga nya fastigheter förutsätts behöva bildas inom planområdet.

STRATEGISKA ENHETEN

Lina Rosenstråle
Sektorchef Samhällsbyggnad

Anders Nilsson
Planarkitekt (konsult)

Tillhör detaljplan antagen av KS 2019-10-23

Laga kraft 2020-09-02