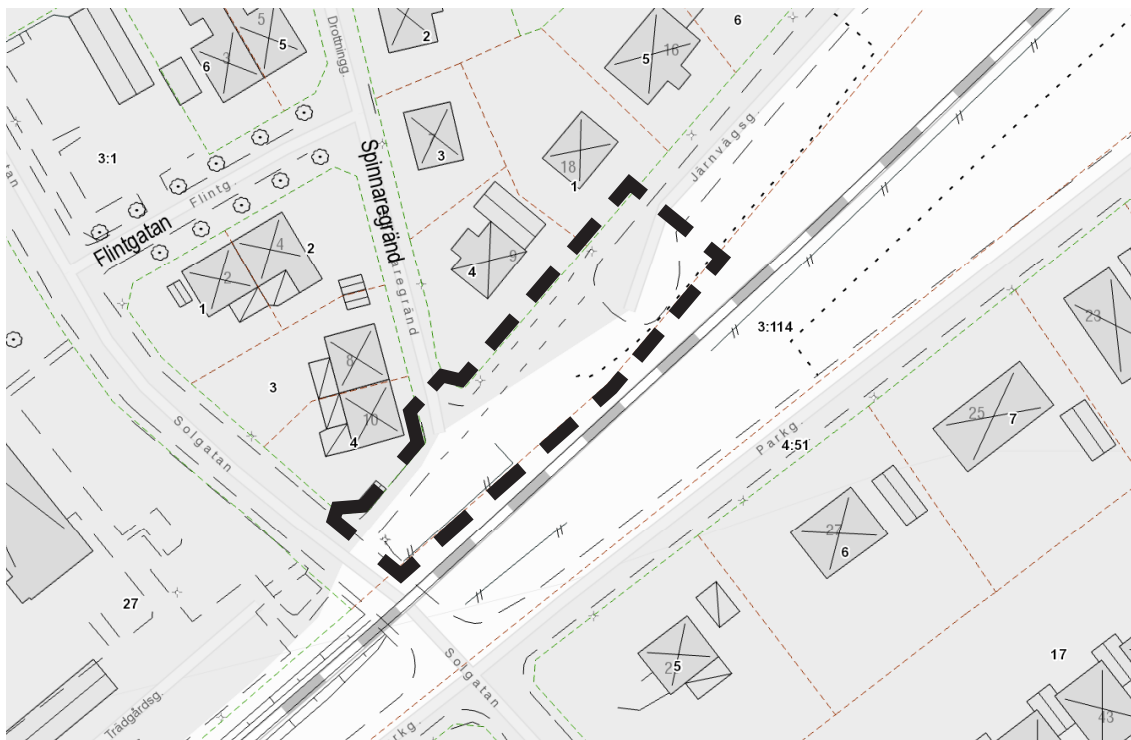
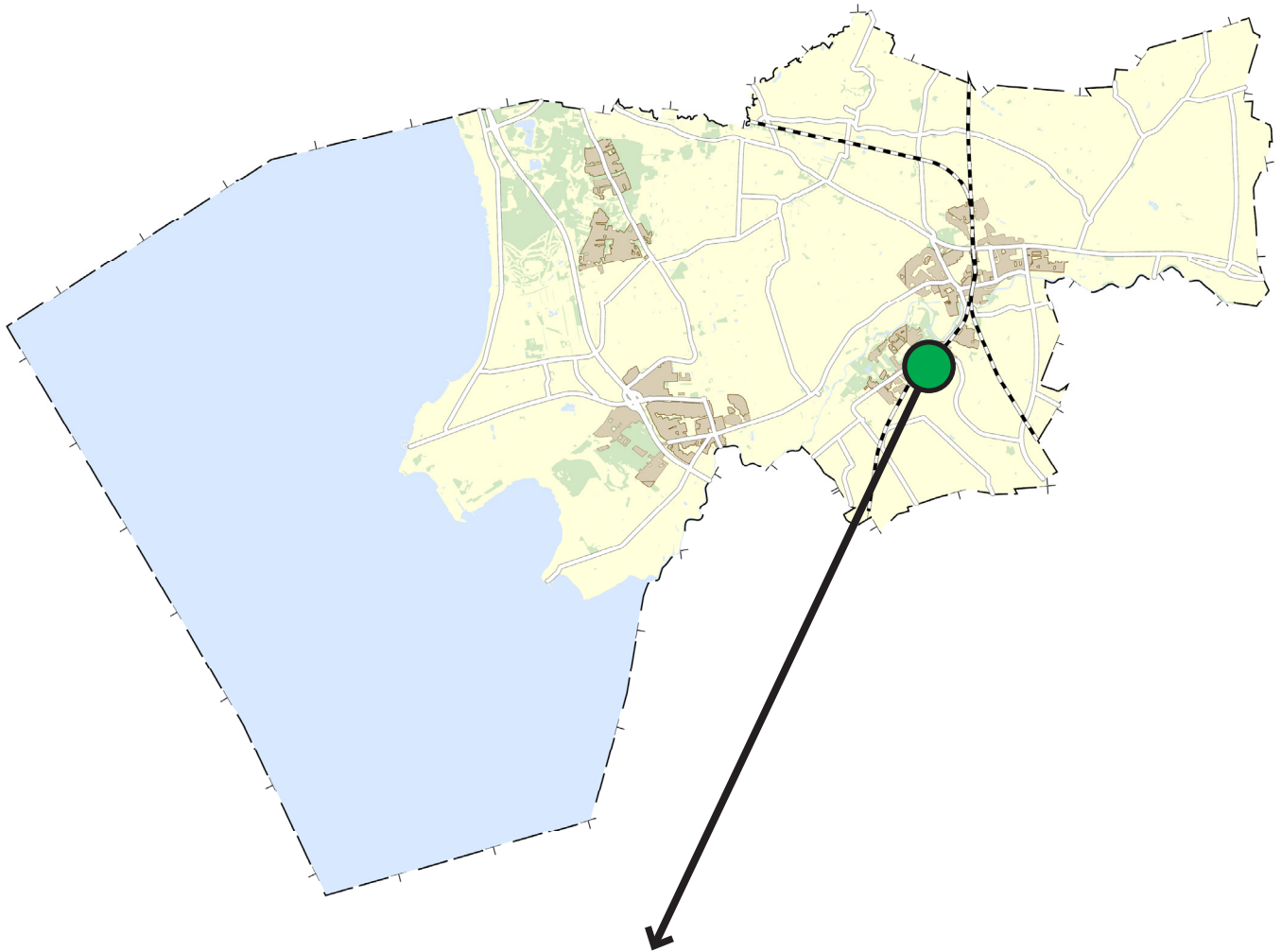


Detaljplan för del av Furulund 3:1 i Furulund, Kävlinge kommun





Karta över planområdet samt dess läge i Kävlinge kommun.

Innehållsförteckning

Om detaljplaneprocessen	4
Vad är en detaljplan?	4
Inledning	5
Aktuellt planområde	5
Förhållande till annan planering och lagstiftning	6
Förutsättningar och förändringar	7
Strategisk miljöbedömning	11
Genomförande av detaljplanen	11

Om detaljplaneprocessen

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, se illustration nedan.

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.

Politiska beslut:

Samrådsbeslut: 2019-06-25

Granskningsbeslut: 2019-11-06

Godkännande planutskott: 2020-01-15

Antagande KS: 2020-01-22

Lagakraft: 2020-02-18

Inledning

Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är att pröva lämpligheten för en ny gatusträckning mellan Solgatan och Järnväggsgatan i Furulund så att en bättre tillgänglighet skapas i området. Detta förbättrar en redan befintlig infrastruktur i förhållande till genomförandet av Lommabanan.

Till följd av persontågstrafik på Lommabanan samt öppnandet av Furulunds pågatågsstation kommer ett antal omkringsliggande åtgärder att krävas. Bland annat så måste den nuvarande plankorsningen längs Solgatan att stängas permanent för all trafik vilket är en säkerhetshöjande åtgärd. Genom att binda samman Solgatan med Järnväggsgatan skapas inte någon återtävlingsgata vilket bidrar till en bättre tillgänglighet i området.

Beslut

2017-03-02

Beslut om att starta planarbetet, MBN § 31. Miljö- och byggnadsnämnden beslutade att starta planarbetet som syftar till att möjliggöra en pågatågsstation i Furulund. Uppdraget berör byggnation av järnvägsstation inklusive stationsangöring, planering av pendlarparkering samt stängning av plankorsningar vid Kungsgatan respektive Solgatan.

Aktuellt planförslag berör endast det sistnämnda av de ovanstående åtgärderna.

2019-06-25 / 2019-11-06

Beslut om samråd § 14 / granskning § 22
Planutskottet beslutade att godkänna förslaget för samråd / granskning.

Handlingar

Till detaljplanen finns följande handlingar:

- Plankarta med bestämmelser, skala 1:500 (A2-format)
- Planbeskrivning (denna handling)
- Fastighetsförteckning (ej bilagd)

Övriga handlingar/utredningar:

- Utredning av infrastruktur (Ramböll 2016-06-03)
- Bullerberäkningar för fastigheter längs Lommabanan (rev. 2015-01-13)
- Bullerinventering tåg Trafikverket - sträckan Arlöv Kävlinge (WSP 2014-12-02)

Planförfarande

Detaljplaneprocessen följer plan- och bygglagen (SFS 2010:900) med ett standardförfarande. Detaljplanen har utformats enligt Boverkets allmänna råd om planbestämmelser för detaljplan (2014:5).

Standardförfarande tillämpas då planförslaget bedömts vara:

- Förenligt med översiktsplanen.
- Inte av betydande intresse för allmänheten eller i övrig stor betydelse.
- Inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Aktuellt planområde

Läge och areal

Planområdet ligger i Furulund och dess lokalisering framgår av översiktskartan på sida två.

Planområdet omfattar del av fastigheten Furulund 3:1 och avgränsas av Solgatan i väst, kvartersmark för bostäder i norr, Järnväggsgatan i öst och Lommabanan/järnvägsområdet i söder. Planområdets storlek är cirka 930 m² (0,0930 hektar) stort.

Pågående markanvändning

Pågående markanvändning består i huvudsak av en gång- och cykelväg mellan Solgatan, Spinnaregränd och Järnväggsgatan samt en gräsyta intill järnvägen (Lommabanan). Inom planområdet inkluderas även en befintlig vändzon i slutet av Järnväggsgatan som inte längre fyller någon funktion efter att aktuell detaljplan genomförts.



Markägoförhållanden

Fastigheten Furulund 3:1 ägs av Kävlinge kommun.

Platsens historik

Planområdet har under lång tid använts som gata genom delar av Furulund. Det har under planprocessen inte framkommit några uppgifter om annan användning på platsen. På ortofotot från 1960 syns samma gatusträckning som idag fast med en smalare gatubredd. Järnvägsgatan övergick då i en korsning med nuvarande Solgatan och fortsatte därefter sin sträckning via Trädgårdsgatan. Sträckningen går även att se på flygfoto från 1947.

Plankorsningen som finns idag fick troligtvis sitt utseende någon gång mellan 1960-1973.



Ortofoto över närområdet från 1960.

Förhållande till annan planering och lagstiftning

Planer

Översiktsplan

I gällande översiktsplan, ÖP 2010, beskrivs generellt att Furulund genom den nya pågatågsstationen får goda förbindelser mot bland annat Malmö. Pågatågstrafiken med tillhörande station är en strategiskt viktig fråga för kommunen vilket genomförandet av aktuell detaljplan är en del utav.

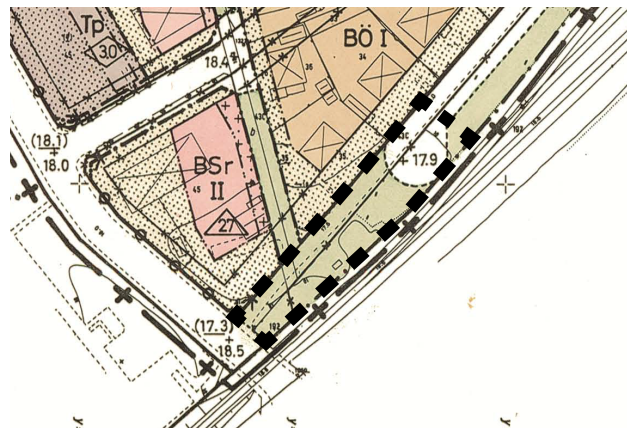
Planförslaget bedöms vara förenligt med intentionerna i översiktsplanen.

Gällande detaljplan

Aktuellt planområde är planlagt sedan tidigare. Planområdet omfattas av stadsplan för kv. Liljan m.fl (12-FUR-590), antagen av kommunfullmäktige i Kävlinge 1976-05-11. Gällande detaljplan upphör att gälla inom planområdets gränser i samband med att denna detaljplan vinner laga kraft.

12-FUR-590

Gällande detaljplan reglerar användningen "allmän plats, parkmark". I slutet av Järnvägsgatans nuvarande sträckning finns en vändzon vilken är reglerad som "allmän plats gatumark".



Utdrag från gällande detaljplan. Aktuellt planområde är ungefärligt markerat med svart linje.

Genomförandetiden för gällande detaljplan har gått ut. Gällande detaljplan måste ändras för att möjliggöra den nya gatukopplingen enligt planens syfte.

Planering i anslutning till planområdet

I syfte att införa regionaltågtrafik på Lommabanan mellan Kävlinge och Arlöv har det sedan många år tillbaka tagits fram en järnvägsutredning. Trafikverkets järnvägsutredning påbörjades år 2002 men avbröts 2004. Järnvägsutredningen återupptogs 2009 efter att en överenskommelse tecknats mellan berörda kommuner och Trafikverket om att slutföra denna.

Då en järnvägsplan upprättas påverkas ofta även gator och andra anläggningar i anslutning till järnvägen. Detta kan leda till att kommunen, som i detta fall med Solgatan, behöver upprätta nya detaljplaner eller att gällande detaljplaner behöver ändras eller upphävas.

Lommabanan är enkelspårig och trafikerades före ombyggnationen enbart av godstrafik samt enstaka expresståg utan något stopp i Kävlinge kommun. För att regionaltågstrafiken ska kunna trafikera sträckan måste banan byggas om för att klara den ökade trafikeringen. Det måste även byggas plattformar och andra omkringliggande anläggningar för resenärerna.

Riksintressen

Beskrivning av gällande riksintressen som ligger inom aktuellt planområde samt vilken påverkan planförslaget har på dem:

Riksintresse för kommunikationer (järnväg)

Aktuellt planområde angränsar till riksintresse för kommunikationer (godsstråket genom Skåne) enligt 3 kap. 8 § MB. Godsstråket genom Skåne, som går mellan Ängelholm och Trelleborg, ingår i det strategiska godsnätet och utgör en viktig länk i det internationella godstransportnätet. Riksintresset är avgränsat till själva järnvägsområdet och ligger därför inte inom aktuellt planområde.

Sammantaget bedöms planförslagets genomförande inte medföra någon betydande påverkan på berört riksintresse. Syftet med detaljplanen är att förbättra en befintlig infrastruktur i förhållande till Lommabanan vilket inte hindrar riksintressets funktion.

Förutsättningar och förändringar

Naturmiljö och vatten

Topografi

Planområdet är plant utan några större höjdskillnader. Vid Solgatan är höjden +18,6 meter och vid Järnväsgatans vändzon +17,9 meter över nollplanet.

Natur, park och vegetation

Det saknas tydliga naturvärden inom planområdet. Den natur som finns inom planområdet består av en gräsyta intill järnvägsområdet. Till följd av trafiken på Lommabanan behöver området vara fritt från exempelvis stora träd eller buskage.



Planområdet i riktning mot Järnväsgatan. Till höger i bild syns remsan med gräs intill järnvägsområdet.

Bebyggelse

Befintlig bebyggelse

Det finns inte någon befintlig bebyggelse inom planområdet. Däremot så finns angränsande bebyggelse i form av radhus och friliggande villor direkt norr om planområdesgränsen.

Sammankopplingen av Solgatan och Järnväsgatan kommer främst att påverka fastigheterna Magnolian 4 och Gardenian 4 med den nya gatudragningen. I nuläget ligger dessa fastigheter i anslutning till den befintliga gång- och cykelvägen. Planens genomförande kommer att medföra en ny gatusträckning och andra möjligheter att röra sig runt kvarteren vilket blir en förändring. Bullerpåverkan bedöms dock inte öka nämnvärt i förhållande till befintlig situation, läs mer under kapitlet "hälsa och säkerhet".

Planförslaget medger inte några nya byggrätter.



Befintlig bebyggelse längs intilliggande Spinnaregränd.

Tillgänglighet

Planområdet ska utformas på ett sådant sätt att det blir tillgängligt även för personer med nedsatt rörelseförmåga.

Stads- och landskapsbild

Planområdet präglas starkt av järnvägsområdet samt villakvarteren med tillhörande gatustrukturer. Solgatans plankorsning är ett tydligt visuellt riktmärke mellan de västra och östra delarna av Furulund.

I samband med att plankorsningen stängs för trafik kommer en del av den sedan länge vardagliga stadsbilden att förändras då det inte blir möjligt att röra sig här på samma sätt som innan.

Trafik

Det har utförts en övergripande trafikutredning av infrastruktur för den nya pågatågsstationen i Furulund (Ramböll 2016-06-03). Utredningen beskriver nuläget i tätorten samt vilka åtgärder som är nödvändiga kopplat till trafiken. Vidare analyseras vilka konsekvenser och effekter exempelvis stängningen av Solgatan får för biltrafik, kollektivtrafik samt för gång- och cykeltrafik. Information om respektive trafikslag sammanfattas under nedanstående rubriker.



Nuvarande plankorsning vid Solgatan.

Gång- och cykeltrafik

Befintlig infrastruktur i Furulund är generellt sett anpassad för resor med bil. Både längs Solgatan och Järnväggsgatan finns smalare gångbanor vilka även fortsättningsvis planeras finnas kvar i samband med planens genomförande.

Drottninggatan som ligger en bit norr om aktuellt planområde kommer att utgöra ny huvudsaklig

väg för cyklister genom Furulund samt till och från stationen.

Kollektivtrafik

Furulund trafikeras av regionbusslinje 123 som kör mellan Kävlinge station - Furulund - Vallkärra - Lund C. Busslinjen trafikerar de större genomfartsvägarna Stävievägen och Kungsgatan. Aktuell detaljplan ligger en bit från denna sträckning och kommer därmed inte att påverka kollektivtrafikens framkomlighet.

Biltrafik och gatunät

Solgatan är en av de tre nuvarande korsningarna för biltrafik mellan västra och östra Furulund. I och med Lommabanans öppnande så kommer Solgatans plankorsning att stängas permanent för alla trafikslag. Den huvudsakliga angöringen för biltrafik till Furulunds station görs via Kungsgatan - Bantorget där det byggs angöring, "kiss and ride" och parkeringsplatser.

Aktuellt planförslag och dess genomförande binder samman Solgatan med Järnväggsgatan och skapar på så vis en bättre tillgänglighet i de närliggande kvarteren.

Trafikmätning

Trafikmätningar har genomförts på olika ställen i Furulund i maj 2015. Trafikflödet har bland annat uppmätts längs Solgatan vilket visade att cirka 400 fordon per dygn körde här. Mätningen är gjord utifrån nuvarande förhållanden vilket innebär att plankorsningen fanns kvar. En större del av trafiken i samband med mätningen har troligtvis genererats från de östra delarna av Furulund på andra sidan järnvägen vilka efter plankorsningens stängning får välja alternativa vägsträckningar. Antalet bilar som trafikerar planområdet bedöms till följd av plankorsningens stängning att minska i förhållande till den trafikmätning som tidigare gjorts.

Den nya gatans utformning

Inför genomförandet av detaljplanen kommer gatans utformning att studeras i mer detalj för att exempelvis bedöma hur stor mark som måste tas i anspråk och trafiksäkerhetsfrågor.

Parkering

Parkeringsplatser bör anläggas minst 15 meter från järnvägen (räknat från spårmitt från närmaste spår). Kommunen planerar att införa parkeringsförbud längs den nya sträckan.

Kulturmiljö

Planområdet ingår i Länsstyrelsens kulturmiljöprogram, område för särskilt värdefulla kulturmiljöer i Skåne (Kävlinge - Furulund - Kullen). Om Furulund beskrivs följande:

Kring Furulunds station i anslutning till Malmö-Billesholmsbanan, uppstod ett annat industrisamhälle. Folkmängden ökade kraftigt och 1901 blev även Furulund ett municipalsamhälle. Huvudindustrin var här en filial till Malmö Yllefabriksaktiebolag. I närheten fanns även cementgjuteri och skofabrik.

Motiv för bevarande är att både Kävlinge och Furulund visar väsentliga delar i stations- och industrisamhällenas tillväxt. Bebyggelsemönster och fasadmateriell är av speciell betydelse för miljön.

Planens genomförande bedöms inte ha någon negativ påverkan på kulturmiljöprogrammets intressen då beskrivna värden inte finns inom eller i anslutning till planområdet.

Fornlämningar

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet. Påträffas fornlämningar i samband med markarbeten skall dessa, i enlighet med Kulturmiljölagen, omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas. Fornlämningar kan synas som hårdrester, stenpackningar eller mörka färgningar i jorden.

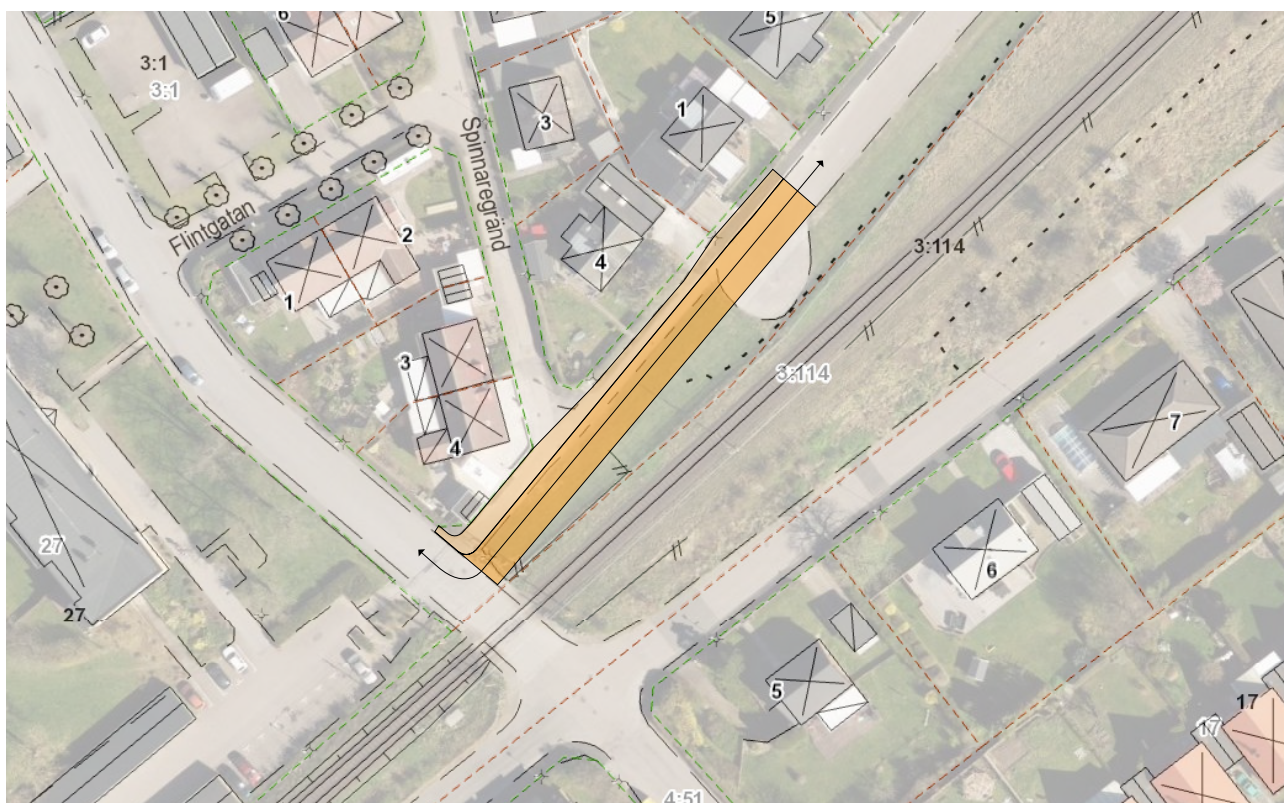
Hälsa och säkerhet

Buller från väg- och tågtrafik

Området är redan idag utsatt för buller från tågtrafiken i och med dess nära läget till Lommabanan.

Trafikverkets bullerinventering

Trafikverket har gjort en bullerinventering för tåg i samband med genomförandet av Lommabanan. Enligt basprognos för år 2030 förväntas det ske en ökning per dygn i antal persontåg från 4 till 38 stycken medan antalet godståg på 25 stycken förväntas förbli oförändrat. Inventeringen visar att inga bostäder längs aktuellt planområde kommer att utsättas för dygnsnivåer över ekvivalentnivån 70 dBA. Däremot utsätts fastigheterna för maximalnivåer som överstiger Trafikverkets åtgärdsgränser för befintlig



Ett skissförslag på hur den nya gatan (orange färg) kan se ut. I ovanstående skiss inkluderas även trottoar.

miljö. Åtgärdsgränset för maximalnivå är 55 dBA inomhus nattetid vilket schablonmässigt ger 85 dBA maximalnivå vid fasad. Dessa fastigheter omfattas därmed av Trafikverkets åtgärdsprogram och kommer att få åtgärder för att klara gällande riktnivåer. Vilka åtgärder som kommer att krävas är däremot inte utrett ännu av Trafikverket.

Buller vid aktuellt planområde

I gällande förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader (2015:216) finns följande riktvärden som ska tillämpas vid planläggning:

1. 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och
2. 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

Införandet av persontågstrafik på Lommabanan kommer att ge upphov till mer buller. Höjningen av den genomsnittliga bullernivån sett över dygnet beräknas dock som liten, cirka 1 dBA, enligt Trafikverket. Bullernivåerna för spårburen trafik påverkas av tågens antal, längd, hastighet och konstruktion. Det är vanligtvis godståg som är avgörande för maximalnivåerna.

I Trafikverkets bullerberäkning redovisas ekvivalent respektive maximal ljudnivå för fastigheterna som angränsar till aktuellt planområde enligt följande:

Fastighet: ekvivalent ljudnivå (maximal ljudnivå)
Gardenian 4: 68 dBA (93 dBA)
Magnolian 4: 66 dBA (91 dBA)
Magnolian 1: 66 dBA (91 dBA)
Magnolian 5: 66 dBA (90 dBA)
Magnolian 6: 65 dBA (89 dBA)

Spårtrafiken kommer därmed, både i nuläget och i framtiden, med eller utan genomförandet av aktuellt planförslag att överskrida de gällande riktvärdena för buller. Det tillskott av bilar som planförslaget medför bedöms som marginellt i jämförelse med dagens situation. De bullerdämpande åtgärder som kommer att utföras på sikt hanteras inom ramen för Trafikverkets åtgärdsprogram för Lommabanan.

Geoteknik

Ingen geoteknisk undersökning har utförts i samband med planarbetet. Den nya

vägdragningen bedöms kunna genomföras på samma sätt som befintlig vägdragning i området.

Markföroreningar

Inga kända markföroreningar finns inom planområdet.

Skred

Inga kända risker för skred finns inom planområdet.

Farligt gods

Farligt gods transporteras redan i nuläget på Lommabanan i vanliga järnvägsvagnar, tankvagnar och i containrar eller trailrar. Detta transporteras i sin tur på järnvägsvagnar i så kallade kombitåg. Olycksfrekvensen för dessa typer av transporter bedöms som väldigt låg av Trafikverket.

Det medges inga nya byggrätter för bostäder eller liknande inom aktuellt planförslag vilket är positivt ur riskhänsyn.

Utryckningsfordon

Planens genomförande bedöms medföra en förbättring av tillgängligheten för utryckningsfordon i området då Solgatan inte blir någon återvändsgata.

Teknisk försörjning

Vatten, avlopp och dagvatten

Allmänna ledningar för ren-, spill- och dagvatten finns inom planområdet. Några åtgärder på befintligt ledningsnät bedöms inte krävas.

Tele och internet

Det finns befintliga ledningsstråk längs den föreslagna gatusträckningen som berör tele och internet.

Ledningsomläggning

Utgångspunkten är att de befintliga ledningarna ska kunna ligga kvar i sitt nuvarande läge.

Miljökvalitetsnormer (MKN)

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

Luftkvalitet

MKN för utomhusluft enligt 5 kap. MB gäller för

svaveldioxid, bly, kvävdioxid, kolmonoxid och partiklar (PM10). Enligt strategiska enhetens uppgifter överskrids inte miljökvalitetsnormerna inom Kävlinge kommun. Trafiktillskottet från den förändring som planförslaget innebär bedöms inte förändra nivåerna för befintlig bebyggelse.

Vattenkvalitet

MKN för vatten utgör en del av den 6-årscykel som är svensk vattenförvaltning och är ett verktyg för att uppnå god vattenkvalitet. I slutet av varje cykel fastställer vattendelegationen i respektive vattendistrikt (Södra Östersjön när det gäller Kävlinge) åtgärdsprogram, förvaltningsplan och miljökvalitetsnormer. En miljökvalitetsnorm är ett kvalitetskrav som ska uppnås. Utgångspunkten för normen är tillståndet i miljön, dvs vattnets klassificerade status, och vad människan bedöms kunna utsättas för utan att ta alltför stor skada. En vattenförekomst statusklass är en nulägesbeskrivning av vattenkvaliteten. Det finns för ytvatten fem statusklasser avseende ekologisk status; Hög, God, Måttlig, Otillfredsställande och Dålig. När det gäller kemisk status finns två nivåer; god kemisk ytvattenstatus och uppnår ej god kemisk ytvattenstatus.

Vattenförekomster inom planområdet utgörs av grundvattenförekomst Furulund (SE618614-132941) och FFZ (SE619618-132288) som båda bedöms ha god kvantitativ och god kemisk status (www.viss.lst.se).

Planförslagets genomförande bedöms inte medföra sådan påverkan på grundvattnet att miljökvalitetsnormerna inte kan hållas.

Miljömål

Detaljplanen bedöms inte ge en betydande påverkan på nationella-, regionala- eller kommunala miljömål.

Ekonomiska konsekvenser

Aktuellt planområde är beläget i direkt anslutning till befintlig infrastruktur i Furulund. Detta medför att exempelvis gatunätet samutnyttjas på ett mer effektivt sätt utifrån ett kommunalekonomiskt perspektiv.

Strategisk miljöbedömning

Betydande miljöpåverkan

Kommunen bedömer med vägledning av miljöbedömningsförordningen att planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i miljöbalken samt plan- och bygglagen. Behovet av miljöhänsyn vid genomförandet av detaljplanen belyses därför inte i en strategisk miljöbedömning enligt 6 kap. miljöbalken.

Undersökning

Undersökningen är den process som kommer fram till om ett förslag till en detaljplans genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte. De miljöaspekter med förväntad och möjlig miljöpåverkan beskrivs sammanfattningsvis enligt följande i undersökningen:

Risker för människors hälsa eller för miljön

Närheten till Lommabanan gör att planområdet är särskilt utsatt för risk- och bullerfrågor. I aktuellt planförslag prövas användningen för gata/natur och medger på så sätt inga nya byggrätter vilket är positivt ur riskhänsyn.

I och med att Solgatan och Järnväggsgatan kopplas ihop skapas nya rörelsemönster vilket i sin tur kan medföra en förändrad bullerpåverkan. Det tillskott av bilar som planförslaget medför bedöms däremot som marginellt i jämförelse med dagens situation.

En bedömning har gjorts att den förväntade och möjliga miljöpåverkan från samtliga miljöaspekter tillsammans inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Genomförande av detaljplanen

Genomförandefrågorna redovisar de administrativa, organisatoriska, fastighetsrättsliga och ekonomiska åtgärder som krävs för ett samordnat genomförande av detaljplanen

Administrativa frågor

Genomförandetid

Detaljplanen har en genomförandetid på 5 år från det datum den vinner laga kraft. Denna tidsperiod bedöms vara en skälig tid för

utbyggnad av planområdet. Fastighetsägaren har under genomförandetiden rätt att efter ansökan om bygglov få bygga i enlighet med planen.

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

Organisatoriska frågor

Tidplan

Detaljplanen förväntas kunna antas av Kommunstyrelsen första kvartalet 2020. Tidplanen är preliminär och kan förändras under arbetets gång.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats (i detta fall ytorna planlagda som gata och natur).

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildningsåtgärder och fastighetskonsekvenser

Detaljplanens genomförande bedöms inte kräva någon fastighetsrättslig åtgärd.

Servitut

Inom planområdet finns ett gällande servitut som reglerar rätten att träsäkra järnvägen på godsstråket inom Kävlinge kommun. Aktuell detaljplan medger inte något som förhindrar servitutet och dess ändamål.

Namnförslag på gator och kvarter

Förlängningen av gatan föreslås få namnet Järnvägsgatan.

Ekonomiska frågor

Ansvarsfördelning

Kävlinge kommun ansvarar för framtida drift och underhåll av gatan samt för belysning.

Utbyggnad av allmänna anläggningar

Planförslaget innebär att följande allmänna anläggningar nyanläggs:

- utbyggnad/ombyggnad av gata.

Genomförande- och driftskostnader

Den nya gatudragningen mellan Solgatan och Järnvägsgatan beräknas innebära en ökad driftskostnad enligt följande:

- Gata (inklusive belysning och vinterväghållning): 2 500 kronor / år i 2019 års nivå.

Planekonomi

Framtagandet av detaljplanen bekostas av Kävlinge kommun. Planavgift kommer därför inte att tas ut i bygglovsskedet.

Medverkande tjänstepersoner

Planhandlingarna har tagits fram av planarkitekt Joacim Dahlberg. Grundkarta och fastighetsförteckning har tagits fram av GeoInfo.

Övriga medverkande:

Strategisk planeringschef: Therese Andersson (efter granskning), Fredric Palm (fram till samråd).

Planarkitekt: Emelie Alsén.

Bygglövsarkitekt: Lena Ahlfors (fram till samråd).

Exploateringsingenjör: Erika Persson.

Trafikingenjör: Annette Bengtsson (fram till samråd).

Miljö- och hälsoskyddsinspektör: Matilda Welanders Gröön.

Trafikplanerare: Alf Lundberg (efter samråd).

VA-ingenjör: Alexandra Malm.

Teknisk chef: Thomas Landén.

100%
välkommen!

Tillhör detaljplan antagen av KS 2020-01-22

Laga kraft 2020-02-18

Upprättad av Strategiska enheten
Kävlinge kommun
2019-12-17
