

# Samrådsredogörelse

## Detaljplan för Rödjan 7 m.fl. i Kävlinge

### Samrådet

Ett förslag till detaljplan har varit utsänt på samråd 25/5 – 22/6 2021 enligt planutskottets beslut den 17 maj 2021. Förslaget har hållits tillgängligt i kommunhuset och på kommunens hemsida.

### Inkomna yttranden

Under samrådstiden har 23 yttranden inkommit. Dessa redovisas och kommenteras av kommunen nedan.

Yttranden som inte haft något att erinra:

- Skanova (Telia Company) AB, 2021-06-01
- Lantmäteriet, 2021-06-18
- Region Skåne, 2021-07-01

Yttranden med synpunkter eller frågor:

- Weum Gas AB och Swedegas AB, 2021-05-26
- Fastighetsägare till Stora Ulvshalen ■, 2021-05-27
- Fastighetsägare till Stolphuset ■, 2021-05-27
- Fastighetsägare till Harebjär ■, 2021-05-28
- Fastighetsägare till Harebjär ■, 2021-05-28
- Fastighetsägare till Rödjan ■, 2021-05-29
- Fastighetsägare till Haraldskärr ■, 2021-05-31
- Fastighetsägare till Harebjär ■, 2021-06-02

Följande har även skrivit under ovanstående yttrande.

- Fastighetsägare till Harebjär ■ (har även skickat in separat yttrande)
- Fastighetsägare till Harebjär ■ (har även skickat in separat yttrande)

## 2 (27)

- Fastighetsägare till Harebjär ■
- Fastighetsägare till Harebjär ■
- Fastighetsägare till Harebjär ■ (har även skickat in separat yttrande)
- Fastighetsägare till Harebjär ■ (har även skickat in separat yttrande)
- Fastighetsägare till Haraldskärr ■
- Fastighetsägare till Haraldskärr ■
- Fastighetsägare till Haraldskärr ■ (har även skickat in separat yttrande)
- Fastighetsägare till Haraldskärr ■
- Fastighetsägare till Haraldskärr ■
- Fastighetsägare till Haraldskärr ■
- Fastighetsägare till Haraldskärr ■ (har även skickat in separat yttrande)
- Fastighetsägare till Stora Ulshalen ■
- Fastighetsägare till Stora Ulshalen ■
- Fastighetsägare till Stora Ulshalen ■ (har även skickat in separat yttrande)
- Fastighetsägare till Stora Ulshalen ■
- Fastighetsägare till Stora Ulshalen ■ (har även skickat in separat yttrande)
- Fastighetsägare till Rödjan ■
- Fastighetsägare till Rödjan ■
- Fastighetsägare till Rödjan ■ (har även skickat in separat yttrande)
- Boende i Valvet ■
- Skånska Energi Nät AB, 2021-06-08
- Fastighetsägare till Harebjär ■, 2021-06-17
- Räddningstjänsten Syd, 2021-06-17
- Fastighetsägare till Harebjär ■, 2021-06-17
- Fastighetsägare till Harebjär ■, 2021-06-17
- Fastighetsägare till Haraldskärr ■, 2021-06-21
- Fastighetsägare till Harebjär ■, 2021-06-21
- Trafikverket, 2021-06-22
- Fastighetsägare till Boplatsen ■, 2021-06-22
- Fastighetsägare till Boplatsen ■, 2021-06-22
- Fastighetsägare till Stora Ulshalen ■, 2021-06-22
- Länsstyrelsen, 2021-07-08

## Myndigheter

### Länsstyrelsen, 2021-07-08

Länsstyrelsens formella synpunkter

Riksintresse för kommunikationer

Generellt bör ny bebyggelse inte tillåtas inom ett område på 30 meter från närmaste spårmitt för järnvägen. Detta mått avser att minska risken för bl.a störningar och risker från järnvägen men också för att ge utrymme för en vidareutveckling av järnvägen i framtiden. Enligt plankartan planeras närmsta bebyggelse placeras 25 meter från närmsta spårmitt. Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Länsstyrelsen saknar ett ställningstagande och motivering i planhandlingarna av planförslagets konsekvenser avseende riksintresset för kommunikationer. Utan den redovisningen kan Länsstyrelsen inte bedöma ifall planförslaget kan anses påtagligt skada riksintresset för kommunikationer.

*Kommentar:*

*Plankartan justeras så att föreslagen bebyggelse placeras minst 30 meter från närmsta spårmitt. Kommunens ställningstagande och motivering gällande riksintresse för kommunikationer förtydligas i planbeskrivningen.*

Störning – Vibrationer

Länsstyrelsen saknar redogörelse om vibrationer från spårområdet och dess påverkan på bebyggelse enligt planförslaget.

*Kommentar:*

*Mätning av markvibrationer har utförts i samband med planering av närliggande Stationsstaden (Bullerutredning kv Exporten, Tyréns 2011-05-09, rev 2012-01-09). Mätresultatet visar att det är låga vibrationsnivåer inom området, med god marginal till riktvärdet för bostäder. Kommunen bedömer att aktuellt planområde har liknande förhållanden och avstånd från järnvägen som i Stationsstaden och att utredningens slutsats även går att applicera för Rödjan 7. Planbeskrivningen uppdateras med information om markvibrationer.*

Störning- Buller

Länsstyrelsen vill påminna om att det inte är en godtagbar lösning med helt inglasade balkonger som en bullerreducerande åtgärd. Inte heller att skärma hela eller delar av fasaden genom att skapa en dubbelfasad med hjälp av täta loftgångar, glasskiva utanför fönster, glasade fasader eller liknande lokala skyddsåtgärder för att uppnå riktvärden vid den fasaden. Riktvärdena anges vid fasad. Den beräknade bullernivån förändras inte av om ett fönster kan öppnas eller ej. Ljudnivån ska räknas vid fasad utan glas framför fasaden eller liknande. Länsstyrelsen anser att de hörn i planerad bebyggelse där bullerriktvärden överskrids på sina två sidor kan behöva förklaras tydligare i planbeskrivningen så det framgår hur de kan användas. Länsstyrelsen noterar att det finns resonemang angående nischer som en bullerreducerande åtgärd i framtagna utredning. Om dessa nischer är en förutsättning för att nå bullerriktvärden ska dessa ingå som planbestämmelse på plankarta.

*Kommentar:*

*De åtgärder som beskrivs i bullerutredningen såsom fasadnicher, täta balkongräcken samt absorber i balkongtak ses som ett positivt komplement ur bullersynpunkt men är inte ett krav för uppförande i enlighet med gällande riktvärden.*

#### 4 (27)

*Planbeskrivningen förtydligas gällande hur hörnen i planerad bebyggelse ska hanteras där bullerriktvärdena överskrids.*

Länsstyrelsens rådgivning

Planteknik - bestämmelse om damm

För att kunna anlägga fördröjning av dagvatten inom allmänplats "PARK" behöver egenskapsbestämmelse för allmänplats "damm" tillföras till plankartan.

*Kommentar:*

*En egenskapsbestämmelse för att möjliggöra en damm läggs till på plankartan.*

Förenlighet med gällande översiktsplan.

Länsstyrelsen bedömer att planen inte kan anses ha stöd i gällande översiktsplan. Som kommunen själv beskriver det så har området varit planlagd för skolverksamhet samt kontor och inte ingått som ett utvecklingsområde i den översiktliga planeringen. Därmed har området inte tidigare prövats inom ramen för den översiktliga planeringen och i det nya syfte som nu är aktuellt för området. Därför anser Länsstyrelsen att planprocessen bör genomföras med ett utökat förfarande.

*Kommentar:*

*Förfarandet växlas från standardförförande till ett utökat förfarande. Samråds-kretsen är densamma före som efter bytet av planförförande. Kommunen kompletterar underrättelsen inför granskningen med en kungörelse i ortstidning.*

Arkeologi

I södra delen av planområdet ligger en känd fornlämning, ett grav- och boplatssområde som är i kulturmiljöregistret, Riksantikvarieämbetets databas över kända kulturlämningar, registrerad som L1990:8665. Boplatserna har i flera gånger tidigare förundersökts och delvis undersökts. Berörda delar av lämningen har förundersökts 2002 och där hittades gravar och boplatslämningar med en datering i vikingatid och tidig medeltid. Byggnation inom södra delen av planområdet kräver länsstyrelsens tillstånd enligt kulturmiljölagen (KML) I samband med planarbetet har Kävlinge kommun även begärt samråd enligt § 10 2 kap i KML som hanterades under länsstyrelsen dnr. 431-25853-2020. I sitt yttrande i samrådet enligt KML konstaterar kulturmiljöenheten att berörda lämningar måste undersökas innan marken kan exploateras. Förutsättningen för genomförandet av de nödvändiga arkeologiska undersökningarna är att planen har vunnit laga kraft. Kävlinge kommun uppmanas att i god tid kontakta Länsstyrelsens Kulturmiljöenhet för initiering av en arkeologisk undersökning.

*Kommentar:*

*Informationen har noterats.*

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsens samlade bedömning är att det finns frågor som inte är tillräckligt utredda avseende riksintresse för kommunikationer, buller och vibrationer, varför planförslaget kan komma att prövas utifrån 11 kap. 10-11§§ PBL.

#### **Trafikverket, 2021-06-22**

Trafikverket har tagit del av samrådshandlingarna för rubricerat ärende.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en större bostadsexploatering med tillhörande centrumverksamhet, park och torg. Totalt möjliggör planförslaget byggandet av ca 350-410 bostäder. Området gränsar mot järnvägsstråken Godsstråket genom Skåne och Väst kustbanan som är av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken.

## 5 (27)

Under kapitlet Riksintressen och järnväg tycks delar av texten ha försvunnit, Trafikverket efterfrågar den kompletta redogörelsen i detta stycke.

*Kommentar:*

*Kapitlet om riksintressen ses över och kompletteras med den text som försvunnit.*

### Järnväg

Västkustbanans spårområde ligger vid planområdets västra gräns. Västkustbanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen.

Generellt bör ny bebyggelse inte tillåtas inom ett område på 30 meter från närmaste spårmitt för järnvägen. Detta mått avser att minska risken för bl.a störningar och risker från järnvägen men också för att ge utrymme för en vidareutveckling av järnvägen i framtiden. Enligt plankartan planeras närmsta bebyggelse placeras 25 meter från spårmitt. Trafikverket anser därför att bebyggelsen ska flyttas 5 meter längre bort för att säkerställa ett utrymme på 30 meter från närmaste spårmitt.

*Kommentar:*

*Plankartan justeras så att föreslagen bebyggelse placeras minst 30 meter från närmsta spårmitt.*

### Buller och vibrationer

Kommunen har låtit utföra en bullerutredning vilket Trafikverket ser positivt på med tanke på planområdets närhet till järnvägen. Trafikverket har dock ett antal punkter som behöver förtydligas i utredningen:

Det framgår ej om det har räknats med något bullertillägg för de närbelagda växlarna. Trafikverket antar att detta har utförts men detta behöver förtydligas i utredningen.

I beräkningarna för maxnivå järnväg framgår det ej vilken tågtyp som detta redovisats för. Detta bör förtydligas i utredningen.

Trafikverket anser att bullernivåerna bör redovisas för varje våningsplan och inte bara den högsta nivån. Likaså bör det framgå vilken höjd som det befintliga bullerskyddet har i beräkningarna.

Gällande planbestämmelsen som lyder "För en bostad med en boarea på maximalt 35 kvm får den ekvivalenta ljudnivån vid fasad uppgå till max 65 dBA" så reglerar denna inte utformningen av bostäderna. Trafikverket anser att denna ska formuleras om så att bestämmelsen reglerar hur utformningen av bostäderna ska vara för att klara riktvärdena.

*Kommentar:*

*En korrektion på 6 dB har beräknats och tagits i hänsyn vid spårväxlar. Godståg har bedömts som den dominerande tågtypen för beräkning av maxnivå för spårtrafik. Bullerutredningen har även kompletterats med förtydliganden samt beräknade bullernivåer för varje våningsplan.*

*Planbestämmelserna gällande skydd mot störningar (buller) görs om och reglerar i stället det som konkret behöver göras för att marken ska bli lämplig för den planerade användningen.*

Det saknas ett resonemang avseende vibrationer. Behovet av vibrationsutredningar beror primärt på fyra olika faktorer: vibrationskällan, markens geologi, avstånd till bebyggelse som ska skyddas, samt byggnadskonstruktion och grundläggning. Vid byggnation i närheten av väg och järnväg är det viktigt att tillse att riktvärden för vibrationer inte överstigs. Trafikverket anser att vibrationsnivån 0,4 mm/s

## 6 (27)

vägd RMS inte skall överstigas i bostäder (TDOK 2014:1021). Kommunen bör alltid ta ställning till behovet av vibrationsutredning. Trafikverket anser att bedömningar om behov av vibrationsutredningar längs järnväg bör göras inom 200 meter från järnvägen.

### *Kommentar:*

*Mätning av markvibrationer har utförts i samband med planering av närliggande Stationsstaden (Bullerutredning kv Exporten, Tyréns 2011-05-09, rev 2012-01-09). Mätresultatet visar att det är låga vibrationsnivåer inom området, med god marginal till riktvärdet för bostäder. Kommunen bedömer att aktuellt planområde har liknande förhållanden och avstånd från järnvägen som i Stationsstaden och att utredningens slutsats även går att applicera för Rödjan 7. Planbeskrivningen uppdateras med information om markvibrationer.*

### Risker

Trafikverket ser positivt på att kommunen har låtit ta fram en riskutredning. Den närmsta bostadsbygganden placeras inom den zon (0-30 meter) som endast rekommenderas för verksamheter som inte innefattar stadigvarande uppehåll så som parkering. För att minska negativ riskpåverkan från järnvägen och även säkerställa att bebyggelsen inte kommer försvåra eller hindra järnvägens framtida utveckling anser Trafikverket att bebyggelsen ska flyttas för att innehålla minst 30 meter till närmaste spårmitt. Trafikverket noterar även att utredningen konstaterar att risknivån är förhöjd och att en förändring av bebyggelsens placering mot järnvägen med minst 30 meters avstånd till spårmitt resulterar i en acceptabel individrisknivå.

### *Kommentar:*

*Plankartan justeras så att föreslagen bebyggelse placeras minst 30 meter från närmsta spårmitt.*

### Dagvatten

Det är inte tillåtet att nyttja järnvägens avvattningsystem för annat än järnvägsändamål. Trafikverket förutsätter därför att dagvattnet hanteras inom planområdet och/eller leds till kommunalt dagvattensystem.

### *Kommentar:*

*Föreslagen princip för dagvattenhantering bygger på att så stora delar som möjligt av planområdet leds ner via dagvattenbrunnar till ett ledningssystem som leder till en torr damm inom parken. Vissa delar av planområdet i väst kopplas direkt till befintligt ledningsnät. På så sätt påverkas inte järnvägens avvattningsystem.*

### Luftfart

Vid granskning av detaljplaner och bygglov granskar Trafikverket all byggnation över 20 meter för att säkerställa att byggnationen inte påverkar väg och järnvägs trafik- och kommunikationssystem. Trafikverkets trafik- och kommunikationssystem är uppbyggda på två sätt, dels kommunikation från torn till objekt (väg och järnväg, även tåg) och dels mellan torn. Det är viktigt att Trafikverket ges möjlighet att genomföra granskningen då byggnationen kan innebära påverkan på trafikeringen. Även om en detaljplan ligger långt från exempelvis en järnväg kan byggnation på 20 meter eller mer komma att påverka riksintresse för kommunikationer. För att i framtiden undvika att t ex uppskjutande byggnadsdelar påverkar kommunikationssystem anser Trafikverket att detaljplanen ska reglera totalhöjd istället för byggnadshöjd.

### *Kommentar:*

*Högsta byggnadshöjd i området är reglerad till 16 meter. Utöver detta regleras dessa ytor med att högsta antal våningar får vara fem samt att maximalt husdjup är 12 meter. Dessa planbestämmelser i kombination med varandra gör att högsta nockhöjd kan vara 22 meter. Detta*

*bedöms enligt kommunen inte i någon större utsträckning innebära en konflikt med Trafikverkets trafik- och kommunikationssystem.*

## Kommunala, mellankommunala och regionala organ

### **Region Skåne, 2021-07-01**

Region Skåne ser positivt på planförslagets intention att planera för bostäder i kollektivtrafiknära läge. Med ca 0,5 km till Kävlinge station finns goda förutsättningar för ett hållbart resande.

Utifrån översvämningsriskerna ser Region Skåne positivt på att planförslaget innefattar en välarbetad utredning och ett hållbart förslag till dagvattenhantering inom planen. Dagvattenhantering är en nödvändig klimatanpassningsåtgärd både i den befintliga och framtidens byggda miljö för att minska översvämningsrisk och skapa förutsättningar för biologisk mångfald.

Region Skåne är även positiva till det gestaltungsprogram som presenteras i planhandlingen för att ge vägledning i utformningen av området. I samrådsförslaget till Regionplan för Skåne 2022 – 2040 betonas att perspektivet gestaltad livsmiljö ska användas i samhällsplaneringen för att ta tillvara och utveckla värden som skala, identitet och kulturmiljö.

*Kommentar:*

*Informationen har noterats.*

### **Räddningstjänsten Syd, 2021-06-17**

Riskhänsyn

Räddningstjänsten Syd har tagit del av Riskbedömning för ny detaljplan, Rödjan 7 m.fl., upprättad av Bengt Dahlgren daterad 2021-04-12. Räddningstjänsten Syd är tveksamma till att bostäder placerade så nära järnvägen utgör lämplig markanvändning. Flerbostadshus utgör känslig bebyggelse och, i den mån det är möjligt, anser Räddningstjänsten Syd att riskerna bör hanteras genom att förlägga mindre känsliga verksamheter med vakna personer och låg personintensitet närmst järnvägen.

I riskbedömningen tas en del riskreducerande åtgärder fram och Räddningstjänsten Syd ser positivt på att dessa inarbetats i plankartan. Dock anser Räddningstjänsten Syd inte att det ska tillåtas att fönster i de obrännbara fasaderna mot järnvägen kan utföras öppningsbara, och anser att det bör tilläggas i plankartan att balkonger inte heller får förekomma på fasaderna som vetter mot järnvägen (de som ska utföras obrännbara).

Trafikverket brukar ange ett minsta avstånd om 30 meter från järnvägen med tanke på risk för urspårning och eftersom byggnation planeras närmre än så behöver avstämning ske med Trafikverket.

En olycka på järnvägen skulle kunna få stora konsekvenser för personer som vistas i planområdet, även om föreslagna åtgärder vidtas. Att bygga nära järnvägen handlar om en intresseavvägning och det är viktigt att det beslut som tas är transparent och noga avvägt.

*Kommentar:*

*Den genomförda riskbedömningen visar att individrisknivåerna vid 30 meters avstånd från spårmitt hamnar inom det område som utgör en acceptabel risknivå utan riskreducerande åtgärder vidtas. Plankartan justeras så att föreslagna bebyggelse placeras minst 30 meter från närmsta spårmitt. Balkongfronter inom 30 meter från spårmitt regleras så att dessa utförs inglasade i brandklass EW30 eller motsvarande. Skyddsbestämmelsen gällande att fönster som vetter mot järnväg inom 30*

## 8 (27)

meter från närmsta spårmitt ska utföras i brandteknisk klass EW 30 eller motsvarande utgär på grund av ökat avstånd till bebyggelse.

De fasadåtgärder (utförande i obrännbart material eller som minst brandklassning EI30 eller motsvarande) som föreslås inom 35 meters avstånd från spårmitt kan emellertid vidtas som försiktighetsåtgärd utifrån rimlighetsprincipen. Åtgärder avseende fönster och balkonger på detta avstånd anses således inte rimligt utifrån riskhänsyn avvägt mot den inverkan det har på bebyggelsen.

Individrisknivåerna vid 30 meters avstånd kommer främst från brandfarliga/giftiga gaser, brännbara vätskor samt mekanisk påverkan. En vall löper längs med stora delar av planområdet, vars riskreducerande effekt på mekanisk påverkan vid urspärning inte har medräknats. Den skärm som löper längs med hela sträckningen av järnvägen förbi spåret bedöms också hindra brandfarlig vätska att rinna mot planområdet samt i viss mån reducera spridning av giftig eller brandfarlig gas mot planområdet. Dessa riskreducerande effekter har inte heller medräknats, varför risknivåerna anses konservativt beräknade.

Rimliga åtgärder för att reducera samhällsrisknivån (som härrör främst från brandfarliga och giftiga gaser) inom planområdet har också föreslagits - bebyggelse inom 50 meters avstånd från spårmitt ska utformas med bortvända friskluftsintag samt utrymningsmöjligheter bortvända från järnvägen.

### Brandvattenförsörjning

Brandvattenförsörjning ska anordnas i området. Flödet i brandposterna ska dimensioneras enligt Svenskt Vattens publikation P114 Distribution av dricksvatten. Avståndet mellan brandpost och uppställningsplats för släckbil får inte överstiga 75 meter. Uppställningsplatsen får vara placerad maximalt 50 meter från byggnadensangreppsväg (normalt entrén). Byggherren ska redovisa att brandvattenförsörjningen är säkerställd senast vid det tekniska samrådet.

#### Kommentar:

Aktuell fastighet har stora vattenledningar runt planområdet. När fastigheten exploateras kommer nya huvudledningar för vatten att dras in via den allmänna gatan. Kommunen bedömer därmed inte det som något problem att anordna brandvattenförsörjning i området.

### Insatstid

Området ligger över 10 minuters insatstid.

### Räddningstjänstens tillgänglighet

Observera att Räddningstjänsten Syd inte har något höjdfordon i Kävlinge. Det innebär att räddningstjänsten endast kan användas som alternativ utrymningsväg för byggnader om det vertikala avståndet mellan marken och ett fönsters underkant eller balkongräcket understiger 11,0 meter, normalt maximalt 4 våningar. Vid utrymning med hjälp av bärbar stege ska det finnas uppställningsyta enligt beskrivning av uppställningsplats för bärbar stege i enlighet med Räddningstjänsten Syds Råd och anvisningar ([www.rsyd.se/rad](http://www.rsyd.se/rad)).

#### Kommentar:

Synpunkten har noterats. Informationen om höjdfordon förtydligas i planbeskrivningen inför fortsatt process efter detaljplanen har fått laga kraft. Kommunen gör bedömningen att det finns utrymme för att kunna skapa uppställningsytor inom planområdet kopplat till exempelvis allmän platsmark.



## Ledningsägare

### **Skånska Energi Nät AB, 2021-06-08**

Skånska Energi Nät AB är elnätsägare inom området och innehar befintliga högspänningsledningar (10 kV) i marken inom området. För att kunna exploatera området måste dessa ledningar flyttas. Inom området finns även en kundägd nätstation som enligt våra noteringar ägs av SBB Rödjan AB.

Vi kan inte se att det finns något område uttaget för elförsörjningen inom området, för att garantera framtida effektbehov så krävs två nya elnätstationer. Yta som krävs är ca 6x10 meter för varje stationsplacering. Placeringarna kräver hårdgjord körväg fram till stationen. Placering av dessa måste ske i samråd mellan Kävlinge kommun och Skånska Energi Nät AB.

Vi behöver även plats i princip alla gator för våra elkablar, vi ligger företrädevis i trottoar eller gångbana.

*Kommentar:*

*Kommunen har haft dialog med Skånska Energi inför granskningen. Två områden för transformatorstation (E1) läggs till på plankartan längs Karl Johans väg i syfte att säkra områdets framtida effektbehov.*

### **Skanova (Telia Company) AB, 2021-06-01**

Skanova har inget att erinra mot detaljplanen. Skanovas teleanläggningar/rättigheter berörs inte/påverkas inte av rubricerat planförslag.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan. Kontakta <https://www.ledningskollen.se>. Kabelanvisning beställs via <https://www.ledningskollen.se>

*Kommentar:*

*Informationen har noterats.*

### **Weum Gas AB och Swedegas AB, 2021-05-26**

Weum Gas AB och Swedegas AB, en del av Nordion Energi, har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har följande synpunkter.

Inom planområdet har Weum Gas en distributionsledning och servisleddning för natur- och biogas.

Enligt planhandlingarna kommer områdena där våra gasledningar är belägna att bebyggas med bostäder. Det framgår av planhandlingarna att våra ledningar ska flyttas på exploatören/fastighetsägarens bekostnad. Då vår distributionsledning, längs planområdets, västra del förser fler områden i kommunen med energigas önskar vi att en ny plats anvisas för våra ledningar av kommunen.

Weum Gas har haft samråd om ledningsflytt inför planarbetet och vi kan se olika lösningar avseende ledningsflytten. Ledningsflytten måste dock ske på ett sätt som medför att energigasen kan distribueras i ledningen under hela anläggningstiden i fram till omkoppling till ny ledning är genomförd. Vi önskar att våra ledningar kan förläggas i allmän platsmark eller i område som är utlagt

## 10 (27)

med ett 4 meter brett u-område plankartan. För att kunna hitta en ny plats för vår ledning önskar vi ett samråd med kommunen i under detaljplanearbetet.

Gasledningar är underkastade Energigasnormens regler (EGN) som bland annat anger minsta skyddsavstånd mellan ledning och byggnad inom tätbebyggelse samt närmaste gräns för område med förväntade grävningsaktiviteter. Plantering av träd bör ej ske närmare en gasledning än 3 meter. För att minska risken för skador på träd i samband med eventuella framtida arbeten med distributionsledningen rekommenderas att träd i närheten förses med rotskydd.

För ledningsvisning hänvisar vi till [www.ledningskollen.se](http://www.ledningskollen.se), som redovisar med kartunderlag och dxf-fil.

Det är viktigt att samråd sker med Weum Gas områdeshandläggare redan i tidigt projekteringsstadium, speciellt om arbete sker i närheten av gasledningen.

Inom det planerade området har Swedegas AB inga anläggningar som berörs av den föreslagna detaljplanen.

*Kommentar:*

*Kävlinge kommun har haft möte tillsammans med Nordion Energi inför granskningen. Ledningarna bedöms kunna ligga i allmän platsmark längs Karl Johans väg utan något behov av u-område.*

## Sakägare och övriga

### **Fastighetsägare till Stora Ulvshalen ■, 2021-05-27**

Grönområdet närmst Nissensv skall inte bebyggas.

*Kommentar:*

*En generell viktig målsättning för kommunen är att "bygga inåt" genom förtätning i goda kollektivtrafiklägen i syfte att spara exempelvis god åkermark eller grönområdet med högre ekologiska värden. Grönområdet längs Nissens väg föreslås minska i storlek som en konsekvens av den nya bebyggelsen. Kommunen ser även att bebyggelsen i detta läge är motiverad i syfte att stärka ett sammanhang med övrig bebyggelse, i detta fall söderut mot befintligt bostadsområde och Stationsstaden.*

### **Fastighetsägare till Stolphuset ■, 2021-05-27**

Vi kommer under inga omständigheter godkänna nuvarande förslag. Det är absolut ingen hänsyn tagen till befintlig bebyggelse på Äppelrosvägen i planbeskrivning och detaljplan. Äppelrosvägen nämns bara en (1) gång i planbeskrivningen: "För att skapa ett skalmässigt fungerande möte i söder kommer ny bebyggelse på norra sidan av Nissens väg att begränsas till två våningar (där den översta utgörs av inredd vind). Ny bebyggelse i planområdets östra kant begränsas också i höjd för att inte upplevas som för storskaliga för enfamiljshusen vid Äppelrosvägen." Att hänsyn är tagen vad gäller bebyggelse mot Nissens väg återkommer genom hela planbeskrivningen, men Äppelrosvägen nämns inte med ett enda ord. På vilket sätt anses 3 våningar + vindsvåning inte utgöra storskalig bebyggelse i närheten av befintlig villabebyggelse?

De föreslagna höghusen mot den i planbeskrivningen så kallade parken (som inte är en park, utan en grönyta (som den också kallas i planbeskrivningen på vissa ställen), eftersom det inte finns några träd av betydande storlek på grönytan) är av PÅTRÄNGANDE karaktär och är ett direkt hån mot de boende på Äppelrosvägen.

I planbeskrivningen har man tagit stor hänsyn till villabebyggelsen på andra sidan Nissens väg. Här planeras närmaste höghus ligga MER ÄN 3 gånger så långt bort från befintlig villabebyggelse jämfört med mot Äppelrosvägen. Detta är ett tydligt bevis på att ingen hänsyn tagits till de boende på Äppelrosvägen.

Vi kräver att planen görs om så att bebyggelsen mot Äppelrosvägen (dvs grönytan, inte parken som den felaktigt kallas) PÅ SIN HÖJD består av 2-plansradhus. Inte nog med det, vi kräver att denna bygghöjd gäller för hela området mellan nämnda grönyta och den nya parken.

Vi ser fram emot en reviderad detaljplan & planbeskrivning innan vi kan godkänna motsvarande för Rödjan 7. Och vi tvekar inte att driva detta till yttersta instans, så långt och länge det bara är möjligt. Hade vi känt till för 10 år sedan köpte tomten på Äppelrosvägen att området skulle bebyggas på nu föreslagna sätt hade vi aldrig investerat i Kävlinge.

*Kommentar:*

*I samband med att planhandlingarna arbetas fram så har hänsyn tagits till många olika förutsättningar som ligger omkring det aktuella planområdet. Även fast Äppelrosvägen inte nämns så många gånger i planbeskrivningen så har hänsyn tagits till bostadsområdet. Anledningen till att Nissens väg är mer återkommande i texten är på grund av att det intilliggande grönområdet föreslås minskas och därmed också avståndet mellan befintlig och ny bebyggelse samt ändring av gatustrukturen. Kommunen har gjort bedömningen att byggnaderna som möjliggör tre våningarna och en vindsvåning är en lämplig höjd med hänsyn till platsens förutsättningar. Grönområdet/parken mellan föreslagna byggnader och Äppelrosvägen kommer att finnas kvar. Detta skapar en distans om cirka 70–80 meter mellan nya och befintliga byggnader vilket kommunen inte bedömt vara till någon betydande olägenhet för de boende. Kommunen ser inte att den föreslagna byggnadshöjden behöver ändras till följd av synpunkterna.*

*Bebyggelsen inom planområdet föreslås ha en varierad skala beroende på omkringliggande rum och gentemot befintlig bebyggelse. Den högre skalan föreslås längs Karl Johans väg (maximalt fyra våningar plus inredd vindsvåning) medan en lägre skala finns i områdets inre och mot Nissens väg. Aktuellt planområde ingår i kommunens beslutade förtätningsstrategi inom "bygg central småstad". Bebyggelse här ska stärka stadskärnorna och skapa förutsättningar för en större andel hållbara transporter. Planförslaget möjliggör bebyggelse som stämmer väl överens med den skala som beskrivs i strategin.*

**Fastighetsägare till Harebjär ■, 2021-05-28**

1. Jag tycker inte att ni får röra den gröna parken vi har mellan Nissensväg och Rödjan 7. Den ska inte ingå i detaljplanen och ska vara orört. Den ingår inte i Rödjan 7 i alla fall enligt planen.

2. Ni ska inte få ihop kvarteret mellan Solgården och Rödjan. Bilarna ska inte användas av Nissensväg för att komma åt Rödjan. De ska få sina egna ingångar. Det ska vara två separata kvarter. Tänk på barnen och hur många bilar som kör konstant där annars!!

3. Jag tycker inte att höghus passar så bra i den delen av staden då det är tänkt som villa område.

*Kommentar:*

*En generell viktig målsättning för kommunen är att "bygga inåt" genom förtätning i goda kollektivtrafiklägen i syfte att spara exempelvis god åkermark eller grönområdet med högre ekologiska värden. Grönområdet längs Nissens väg föreslås minska i storlek som en konsekvens av den nya bebyggelsen. Kommunen ser även att bebyggelsen i detta läge är motiverad i syfte att stärka ett sammanhang med övrig bebyggelse, i detta fall söderut mot befintligt bostadsområde och Stationsstaden.*

*En beräkning av motortrafikflöden för planområdet (WSP, 2021-04-21) utgör underlag för kommunens bedömning. Biltrafiken till och från det nya bostadsområdet beräknas vara låg till följd av att den delas upp på ett antal olika lokalgator. Enligt den beräkning av trafikflöde som utgjort underlag för planarbetet så väntas trafiken öka från dagens 165 till 450 fordon per dygn (år 2040) längs Nissens väg vilket fortfarande bedöms vara en relativt låg nivå. Hälften av den tillkommande trafiken leds in till bostadsområdet redan efter en kort sträcka vid den första korsningen i anslutning till Solgårdsvägen. Gatorna i söder som ansluter till Nissens väg tillåter genomfart men ska utformas som gångfartsgator, de är smalare och föreslås gestaltas för att inte bli attraktiva för genomfartstrafik med bil. Den beräknade trafikökningen till följd av planförslaget bedöms kunna rymmas inom befintligt vägsystem och överskrider inga riktvärden för buller.*

*Bebyggelsen inom planområdet föreslås ha en varierad skala beroende på omkringliggande rum och gentemot befintlig bebyggelse. Den högre skalan föreslås längs Karl Johans väg (maximalt fyra våningar plus inredd vindsvåning) medan en lägre skala finns i områdets inre och mot Nissens väg. Aktuellt planområde ingår i kommunens beslutade förtätningsstrategi inom "bygg central småstad". Bebyggelse här ska stärka stadskärnorna och skapa förutsättningar för en större andel hållbara transporter. Planförslaget möjliggör bebyggelse som stämmer väl överens med den skala som beskrivs i strategin.*

### **Fastighetsägare till Harebjär ■, 2021-05-28**

Bevara parken norr om Nissens väg och låt inte Nissens väg bli genomfartsgata.

Det är inte förenligt med all forskning och samtal som pågår i kommunen samt i hela omvärlden kring gröna ytors betydelse för oss

människor samt för den biologiska mångfalden.

Det tar tid för en park att växa till sig och nu efter 10 år vore det förkastligt att ta bort parken och bygga småhus. Det finns många

fåglar och insekter som bor och rör sig i parken norr om Nissens väg. Dessutom planeras det för att bygga skola och idrottshall i

området på idag odlingsmark vilket ytterligare minskar gröna ytor i området.

Parken norr om Nissen väg är klassad som fornlämning vilket också ska vara med i beaktandet.

Att låta Nissen väg bli genomfartsgata och därmed starkt ökad trafik är inte förenligt med

kommunens förtätningsstrategi att vi ska

ha en rekreativ boendemiljö. Barnen i vårt villa område ska ha trygghet och kunna leka utomhus utan rädsla för öka trafik i

området.

Att bygga på industriområdet välkomnas men låt Nissens väg samt parken norr om Nissens väg vara intakt och bevaras som det är

idag.

#### *Kommentar:*

*En generellt viktig målsättning för kommunen är att "bygga inåt" genom förtätning i goda kollektivtrafiklägen i syfte att spara exempelvis god åkermark eller grönområdet med högre ekologiska värden. Grönområdet längs Nissens väg föreslås minska i storlek som en konsekvens av den nya bebyggelsen. Kommunen ser även att bebyggelsen i detta läge är motiverad i syfte att stärka ett sammanhang med övrig bebyggelse, i detta fall söderut mot befintligt bostadsområde och Stationsstaden.*

*Kommunen har tittat på behovet av grönområden och främjandet av en god livsmiljö i samband med att detaljplanen tagits fram. Det befintliga grönområdet i planområdets östra delar kommer att finnas kvar och en ny park föreslås i mitteln av de nya bostadskvarteren. Den bedömning som*

kommunen gjort är att det fortsatt finns ett gott utrymme för trygga aktiviteter utomhus i nära anslutning till befintliga bostäder i området.

Det finns ett antal fågel- och insektsarter som gynnas av de träd- och buskar som finns i området. Exploateringen av grönytan innebär en förändring men det finns fortsatt gott om liknande miljöer i närheten av planområdet. Genom att spara viss vegetation och tillföra ny inom planområdet så bedömer kommunen att planförslaget inte innebär någon betydande negativ påverkan för exempelvis fågellivet. Kommunen har som målsättning att kompensera förlusten av ekosystemtjänster. Exakt hur det ska utföras är i nuläget osäkert men i samrådsförslaget för den nya översiktsplanen finns strategier för "Kävlinges gröna ring" vilket både skulle kompensera för bortfallet av ekosystemtjänster och förlust av grön areal.

Inom planområdets södra delar finns kända fornlämningar som har beaktats i förslaget. Kommunen har genomfört tidigt samråd med Länsstyrelsen vars bedömning är att det finns en fornlämning som idag är dold under mark. En arkeologisk slutundersökning ska därför genomföras innan fastigheten kan exploateras vilket innebär att eventuella fornlämningar får undersökas, dokumenteras och tas bort.

En beräkning av motortrafikflöden för planområdet (WSP, 2021-04-21) utgör underlag för kommunens bedömning. Biltrafiken till och från det nya bostadsområdet beräknas vara låg till följd av att den delas upp på ett antal olika lokalgator. Enligt den beräkning av trafikflöde som utgjort underlag för planarbetet så väntas trafiken öka från dagens 165 till 450 fordon per dygn (år 2040) längs Nissens väg vilket fortfarande bedöms vara en relativt låg nivå. Hälften av den tillkommande trafiken leds in till bostadsområdet redan efter en kort sträcka vid den första korsningen i anslutning till Solgårdsvägen. Gatorna i söder som ansluter till Nissens väg tillåter genomfart men ska utformas som gångfartsgator, de är smalare och föreslås gestaltas för att inte bli attraktiva för genomfartstrafik med bil. Den beräknade trafikökningen till följd av planförslaget bedöms kunna rymmas inom befintligt vägsystem och överskrider inga riktvärden för buller.

### **Fastighetsägare till Rödjan ■, 2021-05-29**

Tag inte bort den mycket omtyckta parken som ligger längs Nissens väg där massvis av barn och familjer och folk med sina hundar befinner sig varje dag.

Vi är inte intresserade av att ni bygger ihop området Solgården och Rödjan 7. Låt parken avgränsa de olika bostadsområdena. Då det inte kommer att vara tryggt för våra barn att ens kunna leka ute när det kommer att bli så mycket mer trafik i vårt villakvarter. Bara för att ni bygger nytt behöver ni inte förstöra befintliga kvarter som redan finns i Kävinge.

*Kommentar:*

En generellt viktig målsättning för kommunen är att "bygga inåt" genom förtätning i goda kollektivtrafiklägen i syfte att spara exempelvis god åkermark eller grönområdet med högre ekologiska värden. Grönområdet längs Nissens väg föreslås minska i storlek som en konsekvens av den nya bebyggelsen. Kommunen ser även att bebyggelsen i detta läge är motiverad i syfte att stärka ett sammanhang med övrig bebyggelse, i detta fall söderut mot befintligt bostadsområde och Stationsstaden.

Kommunen har tittat på behovet av grönområden och främjandet av en god livsmiljö i samband med att detaljplanen tagits fram. Det befintliga grönområdet i planområdets östra delar kommer att finnas kvar och en ny park föreslås i mitteln av de nya bostadskvarteren. Den bedömning som kommunen gjort är att det fortsatt finns ett gott utrymme för trygga aktiviteter utomhus i nära anslutning till befintliga bostäder i området.

*En beräkning av motortrafikflöden för planområdet (WSP, 2021-04-21) utgör underlag för kommunens bedömning. Biltrafiken till och från det nya bostadsområdet beräknas vara låg till följd av att den delas upp på ett antal olika lokalgator. Enligt den beräkning av trafikflöde som utgjort underlag för planarbetet så väntas trafiken öka från dagens 165 till 450 fordon per dygn (år 2040) längs Nissens väg vilket fortfarande bedöms vara en relativt låg nivå. Hälften av den tillkommande trafiken leds in till bostadsområdet redan efter en kort sträcka vid den första korsningen i anslutning till Solgårdsvägen. Gatorna i söder som ansluter till Nissens väg tillåter genomfart men ska utformas som gångfartsgator, de är smalare och föreslås gestaltas för att inte bli attraktiva för genomfartstrafik med bil. Den beräknade trafikökningen till följd av planförslaget bedöms kunna rymmas inom befintligt vägsystem och överskrider inga riktvärden för buller.*

### **Fastighetsägare till Haraldskärr ■, 2021-05-31**

Som boende på Nissens väg är vi starkt kritiska till den planerade bebyggelsen på gräs/parkytan mellan Nissens väg och fd. Frans Möllergymnasiet! På gräsmattan rastar vi boende på området hundar, områdets barn leker där, alla i trygghet och utan nämnvärd biltrafik på vägen vi behöver gå över. Att ta bort grönområden mellan bostadsområdena bidrar inte till att göra Kävlinge grönare och mysigare, det blir bara hårdare och otryggare! Grönytor är en lunga för alla boende i kommunen, oavsett om man bor i villa eller någon av de planerade flerfamiljshusen. Att göra om gräsmattan med uppvuxna buskar som inbjuder till lek är en stor förlust för alla i området, både vi som redan bor här, men även för de som ska flytta in i det planerade området. Att det sedan kommer att finnas en "park" på det nya området väger inte upp förlusten av den redan etablerade parkytan! Parken är trevlig för de som bor nära den. Desto mer grönt vi har kring våra boende, desto bättre mår vi människor!

#### *Kommentar:*

*En generell viktig målsättning för kommunen är att "bygga inåt" genom förtätning i goda kollektivtrafiklägen i syfte att spara exempelvis god åkermark eller grönområdet med högre ekologiska värden. Grönområdet längs Nissens väg föreslås minska i storlek som en konsekvens av den nya bebyggelsen. Kommunen ser även att bebyggelsen i detta läge är motiverad i syfte att stärka ett sammanhang med övrig bebyggelse, i detta fall söderut mot befintligt bostadsområde och Stationsstaden.*

*Kommunen har tittat på behovet av grönområden och främjandet av en god livsmiljö i samband med att detaljplanen tagits fram. Det befintliga grönområdet i planområdets östra delar kommer att finnas kvar och en ny park föreslås i mitteln av de nya bostadskvarteren. Den bedömning som kommunen gjort är att det fortsatt finns ett gott utrymme för trygga aktiviteter utomhus i nära anslutning till befintliga bostäder i området.*

Vidare planerar ni att göra om Nissens väg till en av flera infartsvägar till det tänkta området. VI VILL INTE ha in fler bilar på vårt område! Vi har valt att bo här för att vi vill ha lugn och ro och för att barn och övriga boende ska kunna leka och röra sig tryggt på gatan utanför husen. Ni skriver att ni vill bygga en ny stadsdel med småstadskarakter och i en mänsklig skala. Låt då de planerade vägarna som skulle ansluta till Nissens väg stanna kvar som en vändzon i det nya området. På så sätt bidrar till mindre trafik kring de nybyggda husen och vi får bo kvar vid en lugn villagata så som det var tänkt när vi flyttade in. En win-win!

#### *Kommentar:*

*En beräkning av motortrafikflöden för planområdet (WSP, 2021-04-21) utgör underlag för kommunens bedömning. Biltrafiken till och från det nya bostadsområdet beräknas vara låg till följd av att den delas upp på ett antal olika lokalgator. Enligt den beräkning av trafikflöde som utgjort underlag för planarbetet så väntas trafiken öka från dagens 165 till 450 fordon per dygn (år 2040) längs Nissens väg vilket fortfarande bedöms vara en relativt låg nivå. Hälften av den tillkommande trafiken leds in till bostadsområdet redan efter en kort sträcka vid den första korsningen i anslutning*

*till Solgårdsvägen. Gatorna i söder som ansluter till Nissens väg tillåter genomfart men ska utformas som gångfartsgator, de är smalare och föreslås gestaltas för att inte bli attraktiva för genomfartstrafik med bil. Den beräknade trafikökningen till följd av planförslaget bedöms kunna rymmas inom befintligt vägsystem och överskrider inga riktvärden för buller.*

### **Fastighetsägare till Harebjär ■ (samt lista med 22 andra fastighetsägare), 2021-06-02**

Enligt planbeskrivningen planeras det för att bygga på nedan markerat grönområde och även nya vägar in i vårt område, vilket vi som bor i angränsande område är helt emot. Vi ställer oss positiva till att det byggs bostäder på nuvarande industriområdet men park och träd längs Nissens väg enligt bilden ska behållas i nuvarande utformning.

Att minska ner parken är inte förenligt med dagens forskning kring restaurativa miljöer som helande och hälsofrämjande. Kontakten med naturen är bevisligen viktig för människans välmående. Det finns inte mycket till ängar och skog för barn och djur i närområdet därför är det viktigt att parken bevaras. Dessutom försvinner en del av områdets karaktär med en harmoniskt och grön känsla. En av punkterna i kommunens förtätningsstrategi är rekreativt boende som inte kommer att uppfyllas om parken bebyggs.

Det tar tid för en park att växa till sig vilket ska tas i beaktande med hänsyn till att vi alla vill bevara och främja den biologiska mångfalden som är hotad i dagsläget. I område finns många fåglar samt insekter. Parken är även betecknad som fornlämning vilket ytterligare stärker bevarande värdet. För att bevara parken är det ca 10 st bostäder som försvinner vilket inte kommer att påverka ombyggnadsprojektet nämnvärt.

#### *Kommentar:*

*En generell viktig målsättning för kommunen är att "bygga inåt" genom förtätning i goda kollektivtrafikklägen i syfte att spara exempelvis god åkermark eller grönområdet med högre ekologiska värden. Grönområdet längs Nissens väg föreslås minska i storlek som en konsekvens av den nya bebyggelsen. Kommunen ser även att bebyggelsen i detta läge är motiverad i syfte att stärka ett sammanhang med övrig bebyggelse, i detta fall söderut mot befintligt bostadsområde och Stationsstaden.*

*Kommunen har tittat på behovet av grönområden och främjandet av en god livsmiljö i samband med att detaljplanen tagits fram. Det befintliga grönområdet i planområdets östra delar kommer att finnas kvar och en ny park föreslås i mitteln av de nya bostadskvarteren. Den bedömning som kommunen gjort är att det fortsatt finns ett gott utrymme för trygga aktiviteter utomhus i nära anslutning till befintliga bostäder i området.*

*Det finns ett antal fågel- och insektsarter som gynnas av de träd- och buskar som finns i området. Exploateringen av grönytan innebär en förändring men det finns fortsatt gott om liknande miljöer i närheten av planområdet. Genom att spara viss vegetation och tillföra ny inom planområdet så bedömer kommunen att planförslaget inte innebär någon betydande negativ påverkan för exempelvis fågellivet. Kommunen har som målsättning att kompensera förlusten av ekosystemtjänster. Exakt hur det ska utföras är i nuläget osäkert men i samrådsförslaget för den nya översiktsplanen finns strategier för "Kävlinges gröna ring" vilket både skulle kompensera för bortfallet av ekosystemtjänster och förlust av grön areal.*

*Inom planområdets södra delar finns kända fornlämningar som har beaktats i förslaget. Kommunen har genomfört tidigt samråd med Länsstyrelsen vars bedömning är att det finns en fornlämning som idag är dold under mark. En arkeologisk slutundersökning ska därför genomföras innan fastigheten kan exploateras vilket innebär att eventuella fornlämningar får undersökas, dokumenteras och tas bort.*

Det finns redan bra cykel- & gångvägar till Stationsstaden och vi vill inte ha någon in- och genomfart i området utan behålla det lugnt och tryggt. Bedömningen enligt planbeskrivningen att det idag kör ca 165 fordon på Nissens väg per dygn vilket känns för hög med tanke på att området endast består av 26st småhus och att det inte finns några genomfartsgator.

Hur har denna bedömning genomförts?

Hur kan bedömningen att en ökning till 450 fordon per dygn (ökning med 272%) anses rimlig och inte utgöra någon större påverkan för befintliga hushåll?

De två nya gatorna som planeras att ansluta till Nissens väg ska upphöra att vara gata och övergå till att vara gång- och cykelbana där nuvarande park finns och ansluta till bef gång- och cykelbana längs Nissens väg. Det är inte ok att Nissen väg blir genomfartsgata till de nya gatorna vilket kommer att ske enligt nuvarande planbeskrivning. I område bor många barnfamiljer som har valt att bo här med tanke på den ringa trafiken, den lugna miljön och lekande barn som rör sig fritt. I kommunens förtättningsstrategi står det att kommunen ska ha rekreativ boendemiljö och i planbeskrivningen görs bedömningen att sociala värde inte påverkas negativt av denna byggnation. Hur är detta möjligt att uppfylla förtättningsstrategin samt tro att sociala värde inte kommer att påverka oss negativt som idag bor inom området med stor ökning av trafiken?

Det planerade torget vid infarten till Nissens väg. Hur påverkar det trafiken både på Karl Johans väg resp Nissens väg?

*Kommentar:*

*En beräkning av motortrafikflöden för planområdet (WSP, 2021-04-21) utgör underlag för kommunens bedömning. Befintligt villaområde har utgått från 29 villor vilket beräknats schablonmässigt medföra ett dygnstrafikflöde om 165 fordon. Detta innebär knappt sex fordonsrörelser per villa och dygn.*

*Biltrafiken till och från det nya bostadsområdet beräknas vara låg till följd av att den delas upp på ett antal olika lokalgator. Enligt den beräkning av trafikflöde som utgjort underlag för planarbetet så väntas trafiken öka från dagens 165 till 450 fordon per dygn (år 2040) längs Nissens väg vilket fortfarande bedöms vara en relativt låg nivå. Hälften av den tillkommande trafiken leds in till bostadsområdet redan efter en kort sträcka vid den första korsningen i anslutning till Solgårdsvägen. Gatorna i söder som ansluter till Nissens väg tillåter genomfart men ska utformas som gångfartsgator, de är smalare och föreslås gestaltas för att inte bli attraktiva för genomfartstrafik med bil. Den beräknade trafikökningen till följd av planförslaget bedöms kunna rymmas inom befintligt vägsystem och överskrider inga riktvärden för buller.*

Byggnation på 4-5 våningar högt matchar inte detaljplan för Solgården resp Gryet.

3 våningar känns mer rimligt för området och bevarandet av dess karaktär.

*Kommentar:*

*Bebyggelsen inom planområdet föreslås ha en varierad skala beroende på omkringliggande rum och gentemot befintlig bebyggelse. Den högre skalan föreslås längs Karl Johans väg (maximalt fyra våningar plus inredd vindsvåning) medan en lägre skala finns i områdets inre och mot Nissens väg. Aktuellt planområde ingår i kommunens beslutade förtättningsstrategi inom "bygg central småstad". Bebyggelse här ska stärka stadskärnorna och skapa förutsättningar för en större andel hållbara transporter. Planförslaget möjliggör bebyggelse som stämmer väl överens med den skala som beskrivs i strategin.*



### **Fastighetsägare till Harebjär ■, 2021-06-17**

Det finns många synpunkter till den planritning som kommit av nybyggnationen som planeras på gamla Lernia samt grönområdet mot Nissens väg.

Att bygga på gamla Lernia är helt okej. MEN att ta bort hela det fina grönområdet som ligger mellan gamla Lernia och Nissens väg är fel. Detta grönområdet används flitigt av oss barnfamiljer som bor på området och denna vill vi bevara. Att känna den trygghet då vi låter våra barn gå och leka på lekplatsen kommer att försvinna då ni väljer att göra en infart till det nya området här vilket medför att trafiken kommer bli väldigt mycket tätare, då det beräknas ca 400 bostäder. I dagsläget är det endast boende samt besökare eller post-, sop- och glassbil som rör sig i detta område. Det är även en återvändsgata och vi som bor här, många barnfamiljer, för oss är trafiken väldigt lugnt och trygg. Infarten medför också att många bilar ska korsa gång och cykelbana, vilket inte är tryggt för våra barn och framtiden där. Bevara istället grönområdet och bygg på gamla Lerina, detta medför också en egen infart till det nya området från Karl Johans väg, vilket gör att vi får behålla vår egen infart och de får en egen på det nya området, tiggare för alla.

"Kävlinge kommun erbjuder ett liv vid naturen och havet, men ändå nära storstaden. Naturen är en tillgång och den ska få prägla både bostads-, fritids- och skolområden..." Ett citat från er egen hemsida.

Ett annat citat från er hemsida är "Parker och grönstråk i vår utemiljö är viktiga rum att inreda och vårda. De ska fungera som ytor för aktiviteter och upplevelser men även som platser för ro och vila"

Dessa citat säger helt emot er policy då ni vill ta bort grönområdet som just nu har blommat upp och grönskar efter alla dessa år. Att ni betalt massor av pengar för att kunna göra ett fint grönområde för både djur och människor försvinner. Det tar många år för växter att växa och nu när det grönskar väljer ni att ta bort det, varför?? Detta området används också mycket av de förskolor och skolor som finns i Kävlige. Pedagogerna och barnen upptäcker tillsammans naturens olika skedde, djurlivet och hur kretsloppet fungerar. Grönområden behövs även för att kunna ta upp stora mängder regnvatten.

Bygg gärna på mark som ska rivas men värna om befintligt grönområde, bevara denna plats för både djur och människor.

#### *Kommentar:*

*En generellt viktig målsättning för kommunen är att "bygga inåt" genom förtätning i goda kollektivtrafiklägen i syfte att spara exempelvis god åkermark eller grönområdet med högre ekologiska värden. Grönområdet längs Nissens väg föreslås minska i storlek som en konsekvens av den nya bebyggelsen. Kommunen ser även att bebyggelsen i detta läge är motiverad i syfte att stärka ett sammanhang med övrig bebyggelse, i detta fall söderut mot befintligt bostadsområde och Stationsstaden.*

*Kommunen har tittat på behovet av grönområden och främjandet av en god livsmiljö i samband med att detaljplanen tagits fram. Det befintliga grönområdet i planområdets östra delar kommer att finnas kvar och en ny park föreslås i mitteln av de nya bostadskvarteren. Den bedömning som kommunen gjort är att det fortsatt finns ett gott utrymme för trygga aktiviteter utomhus i nära anslutning till befintliga bostäder i området.*

*Det finns ett antal fågel- och insektsarter som gynnas av de träd- och buskar som finns i området. Exploateringen av grönytan innebär en förändring men det finns fortsatt gott om liknande miljöer i närheten av planområdet. Genom att spara viss vegetation och tillföra ny inom planområdet så bedömer kommunen att planförslaget inte innebär någon betydande negativ påverkan för exempelvis fågellivet. Kommunen har som målsättning att kompensera förlusten av ekosystemtjänster. Exakt hur det ska utföras är i nuläget osäkert men i samrådsförslaget för den nya*

*översiktsplanen finns strategier för "Kävlinges gröna ring" vilket både skulle kompensera för bortfallet av ekosystemtjänster och förlust av grön areal.*

### **Fastighetsägare till Harebjär ■, 2021-06-17**

Jag och min familj bor på Solgårdsvägen som ligger på Solgården. Vi trivs mycket bra och har bott här i snart tolv år. Våra tre barn stortrivs och kan leka fritt i området utan oro. Det tråkiga är att när bebyggelsen står klar till Rödjan 7 kommer vi föräldrar känna en enorm oro för våra barn, då trafiken kommer öka markant. Vilket den redan gjort allteftersom stationsstaden växer fram. Trots minskad hastighet hjälper det inte alltid då många kör alldeles för fort tyvärr. Det är bra med fler bostäder, men snälla snälla ta inte bort vårt fina grönområde som avgränsar in till gamla Lernia området. Det är våra barns oas där de bygger kojor spelar kubb och utforskar naturen tillsammans och alla hundar som bor i området brukar rastats där och leka. Bygg gärna ett nytt område men behåll vår fina park som gör Solgården till ett mysigt och grönskande område, plus att den kommer hålla nere trafiken till det nya området. Natur behövs för alla inte minst för våra barn som ska kunna utforska och lära sig att ta hand om den, därför är det viktigt att bevara den. Jag läser att det ska bli mycket gröna områden i bebyggelsen och därför är det ett plus om man behåller vår lilla park vid Nissens väg. Vi föräldrar men framförallt barnen som bor på Solgården kommer bli glada om den behålls.

*Kommentar:*

*En generellt viktig målsättning för kommunen är att "bygga inåt" genom förtätning i goda kollektivtrafiklägen i syfte att spara exempelvis god åkermark eller grönområdet med högre ekologiska värden. Grönområdet längs Nissens väg föreslås minska i storlek som en konsekvens av den nya bebyggelsen. Kommunen ser även att bebyggelsen i detta läge är motiverad i syfte att stärka ett sammanhang med övrig bebyggelse, i detta fall söderut mot befintligt bostadsområde och Stationsstaden.*

*Kommunen har tittat på behovet av grönområden och främjandet av en god livsmiljö i samband med att detaljplanen tagits fram. Det befintliga grönområdet i planområdets östra delar kommer att finnas kvar och en ny park föreslås i mitteln av de nya bostadskvarteren. Den bedömning som kommunen gjort är att det fortsatt finns ett gott utrymme för trygga aktiviteter utomhus i nära anslutning till befintliga bostäder i området.*

*En beräkning av motortrafikflöden för planområdet (WSP, 2021-04-21) utgör underlag för kommunens bedömning. Biltrafiken till och från det nya bostadsområdet beräknas vara låg till följd av att den delas upp på ett antal olika lokalgator. Enligt den beräkning av trafikflöde som utgjort underlag för planarbetet så väntas trafiken öka från dagens 165 till 450 fordon per dygn (år 2040) längs Nissens väg vilket fortfarande bedöms vara en relativt låg nivå. Hälften av den tillkommande trafiken leds in till bostadsområdet redan efter en kort sträcka vid den första korsningen i anslutning till Solgårdsvägen. Gatorna i söder som ansluter till Nissens väg tillåter genomfart men ska utformas som gångfartsgator, de är smalare och föreslås gestaltas för att inte bli attraktiva för genomfartstrafik med bil. Den beräknade trafikökningen till följd av planförslaget bedöms kunna rymmas inom befintligt vägsystem och överskrider inga riktvärden för buller.*

### **Fastighetsägare till Harebjär ■, 2021-06-17**

Jag önskar att ni bibehåller grönytan mellan Jörn nissens väg och det nya området, samt att infart till det nya området sker uteslutande från Karl Johans väg.

Grönytan används idag av boende i området, ett trevligt inslag i stadsmiljön och mellan villaområdena. Behövs för rekreation och återhämtning, djurliv mm. Av de 350-420 hushållen kan 10 hushåll mindre som berörs av exploateringen på befintlig grönyta enbart få negativa konsekvenser på miljömål, grönytepolicy, regnvattenhantering, boende i befintligt område på lugn återvändsgata,

barn och ungdomars säkerhet gällande uppskattad trafikökning.

*Kommentar:*

*En generellt viktig målsättning för kommunen är att "bygga inåt" genom förtätning i goda kollektivtrafiklägen i syfte att spara exempelvis god åkermark eller grönområdet med högre ekologiska värden. Grönområdet längs Nissens väg föreslås minska i storlek som en konsekvens av den nya bebyggelsen. Kommunen ser även att bebyggelsen i detta läge är motiverad i syfte att stärka ett sammanhang med övrig bebyggelse, i detta fall söderut mot befintligt bostadsområde och Stationsstaden.*

*Kommunen har tittat på behovet av grönområden och främjandet av en god livsmiljö i samband med att detaljplanen tagits fram. Det befintliga grönområdet i planområdets östra delar kommer att finnas kvar och en ny park föreslås i mitten av de nya bostadskvarteren. Den bedömning som kommunen gjort är att det fortsatt finns ett gott utrymme för trygga aktiviteter utomhus i nära anslutning till befintliga bostäder i området.*

*En beräkning av motortrafikflöden för planområdet (WSP, 2021-04-21) utgör underlag för kommunens bedömning. Biltrafiken till och från det nya bostadsområdet beräknas vara låg till följd av att den delas upp på ett antal olika lokalgator. Enligt den beräkning av trafikflöde som utgjort underlag för planarbetet så väntas trafiken öka från dagens 165 till 450 fordon per dygn (år 2040) längs Nissens väg vilket fortfarande bedöms vara en relativt låg nivå. Hälften av den tillkommande trafiken leds in till bostadsområdet redan efter en kort sträcka vid den första korsningen i anslutning till Solgårdsvägen. Gatorna i söder som ansluter till Nissens väg tillåter genomfart men är utformad som gångfartsgator, de är smalare och föreslås utformas för att inte bli attraktiva för genomfartstrafik med bil. Den beräknade trafikökningen till följd av planförslaget bedöms kunna rymmas inom befintligt vägsystem och överskrider inga riktvärden för buller.*

#### **Fastighetsägare till Haraldskärr ■, 2021-06-21**

Vi vill härmed göra en överklagan vad gäller detaljplanen för Rödjan 7 och den delen som berör oss som boende i området Solgården dvs grönområdet mellan Annexvägen och Nissens väg.

Vi har bott på Nissens väg i över 10 år och en anledning till att vi valde just detta område är för dess fina läge med grönområden, gång- och cykelbanor och låga genomströmningstrafik.

Skulle detaljplanen för Rödjan 7 godkännas innebär det att profilen för hela området kommer att förändras. Vi ifrågasätter starkt förslaget att bygga höghus mitt i villaområdena då detta inte alls passar in. Vi motsätter oss inte att bygga villor eller radhus på Lernia området, en sådan bebyggelse skulle smälta in i nuvarande miljö samtidigt som det skulle bevara områdets karaktär. Att hävda närheten till tågstationen som ett starkt skäl till att bygga flerfamiljshus på 3-4 våningar känns oerhört ogenomtänkt med tanke på hela närliggande Stationsstaden. Varför anlägga radhus i Stationsstaden och höghus i Rödjan 7 istället för tvärtom?!

Vi valde att flytta från Malmö till Kävlinge just för att flytta från staden med dess trafik och frånvaro av närliggande grönområden och promenadstråk.

*Kommentar:*

*En överklagan går först att göra efter att kommunen fattat beslut om att anta detaljplanen. Efter antagandebeslutet skickar kommunen ut ett meddelande till alla som lämnat synpunkter som inte tillgodosetts i planen om hur man går till väga för att överklaga.*

*Bebyggelsen inom planområdet föreslås ha en varierad skala beroende på omkringliggande rum och gentemot befintlig bebyggelse. Den högre skalan föreslås längs Karl Johans väg (maximalt fyra*

*våningar plus inredd vindsvåning) medan en lägre skala finns i områdets inre och mot Nissens väg. Aktuellt planområde ingår i kommunens beslutade förtätningsstrategi inom "bygg central småstad". Bebyggelse här ska stärka stadskärnorna och skapa förutsättningar för en större andel hållbara transporter. Planförslaget möjliggör bebyggelse som stämmer väl överens med den skala som beskrivs i strategin.*

Ska vi då på vår andra sida dels bli av med vårt grönområde plus få ett antal höghus, förändras hela vårt område drastiskt. Detta är idag ett väldigt lugnt område med lite trafik. Med den föreslagna detaljplanen för Rödjan 7 innebär det att man leder trafik in och igenom vårt område. Den estimerade ökningen med 272% kommer så klart att påverka samtliga boende i Solgården negativt. Idag kan barn utan problem spela fotboll och leka på gatan. Det är ett lugnt och harmoniskt område som är tryggt och trivsamt. Vi och många i området utnyttjar grönområdena för promenader och lek. Att i framtiden behöva ta sin promenad förbi ett antal hus och höghus tar helt bort den småstadskänsla som är en stark anledning till att vi har valt att bosätta oss i Kävlunge. Vi och många i området funderar på om vi måste flytta pga detta. Tyvärr tror vi också att den nya bebyggelsen i Rödjan 7 kommer att påverka huspriserna negativt i vårt område Solgården eftersom det kommer att bli mindre attraktiv med ökad trafik och mindre grönområden.

Vi motsätter oss helt förslaget på bebyggelse på grönområdet mot Nissens väg!

Vi motsätter oss helt planen med att leda trafik in på Nissens väg enligt de in- och utfarter till området som föreslås.

Vi motsätter oss inte bebyggelse av nytt bostadsområde på Lernias område. Däremot ber vi om att föreslagen plan revideras och att en mer passande bebyggelse planeras. Dvs villor och radhus som harmoniserar med övrig bebyggelse i området.

Vi ber också om att man i sitt beslut väger in vikten av att bibehålla grönområden och gång- och cykelvägar för att bevara Kävlunge som en liten ort med möjlighet till utevistelse och promenader genom icke bebyggda områden.

*Kommentar:*

*En beräkning av motortrafikflöden för planområdet (WSP, 2021-04-21) utgör underlag för kommunens bedömning. Biltrafiken till och från det nya bostadsområdet beräknas vara låg till följd av att den delas upp på ett antal olika lokalgator. Enligt den beräkning av trafikflöde som utgjort underlag för planarbetet så väntas trafiken öka från dagens 165 till 450 fordon per dygn (år 2040) längs Nissens väg vilket fortfarande bedöms vara en relativt låg nivå. Hälften av den tillkommande trafiken leds in till bostadsområdet redan efter en kort sträcka vid den första korsningen i anslutning till Solgårdsvägen. Gatorna i söder som ansluter till Nissens väg tillåter genomfart men är utformad som gångfartsgator, de är smalare och föreslås utformas för att inte bli attraktiva för genomfartstrafik med bil. Den beräknade trafikökningen till följd av planförslaget bedöms kunna rymmas inom befintligt vägsystem och överskrider inga riktvärden för buller.*

*En generellt viktig målsättning för kommunen är att "bygga inåt" genom förtätning i goda kollektivtrafiklägen i syfte att spara exempelvis god åkermark eller grönområdet med högre ekologiska värden. Grönområdet längs Nissens väg föreslås minska i storlek som en konsekvens av den nya bebyggelsen. Kommunen ser även att bebyggelsen i detta läge är motiverad i syfte att stärka ett sammanhang med övrig bebyggelse, i detta fall söderut mot befintligt bostadsområde och Stationsstaden.*

*Kommunen har tittat på behovet av grönområden och främjandet av en god livsmiljö i samband med att detaljplanen tagits fram. Det befintliga grönområdet i planområdets östra delar kommer att*

*finnas kvar och en ny park föreslås i mitteln av de nya bostadskvarteren. Den bedömning som kommunen gjort är att det fortsatt finns ett gott utrymme för trygga aktiviteter utomhus i nära anslutning till befintliga bostäder i området.*

#### **Fastighetsägare till Harebjär ■, 2021-06-21**

Vi anser att det är helt orimligt att bygga på det befintliga fina grönområdet längs med Nissens Väg. Det används flitigt av både barn, vuxna och djur för diverse fritidsaktiviteter och rekreation. Grönområdet har ett rikt djur och växtliv och fyller en stor plats i vårt område. Att bebygga det går helt emot kommunens strategi och följande kan man läsa under fliken Natur och Fritidsliv: Parker och grönstråk i vår utemiljö är viktiga rum att inreda och vårda. De ska fungera som ytor för aktiviteter och upplevelser men även som platser för ro och vila.

#### *Kommentar:*

*En generell viktig målsättning för kommunen är att "bygga inåt" genom förtätning i goda kollektivtrafiklägen i syfte att spara exempelvis god åkermark eller grönområdet med högre ekologiska värden. Grönområdet längs Nissens väg föreslås minska i storlek som en konsekvens av den nya bebyggelsen. Kommunen ser även att bebyggelsen i detta läge är motiverad i syfte att stärka ett sammanhang med övrig bebyggelse, i detta fall söderut mot befintligt bostadsområde och Stationsstaden.*

*Kommunen har tittat på behovet av grönområden och främjandet av en god livsmiljö i samband med att detaljplanen tagits fram. Det befintliga grönområdet i planområdets östra delar kommer att finnas kvar och en ny park föreslås i mitteln av de nya bostadskvarteren. Den bedömning som kommunen gjort är att det fortsatt finns ett gott utrymme för trygga aktiviteter utomhus i nära anslutning till befintliga bostäder i området.*

Vi anser även att det är orimligt att leda in trafiken till det nya området via Nissens Väg. Det skulle innebära att trafiken ökar med ca 270% och att det skulle innebära stora risker för våra barn som rör sig ganska fritt i vårt lugna fina område. Gatan används endast av oss som bor i området, vilket gör att det är ett lugnt och tryggt område att bo och leva i. Vidare går det helt emot kommunens strategi avseende miljö, hälsa och hållbarhet samt FN's Agenda 2030.

#### *Kommentar:*

*En beräkning av motortrafikflöden för planområdet (WSP, 2021-04-21) utgör underlag för kommunens bedömning. Biltrafiken till och från det nya bostadsområdet beräknas vara låg till följd av att den delas upp på ett antal olika lokalvägar. Enligt den beräkning av trafikflöde som utgjort underlag för planarbetet så väntas trafiken öka från dagens 165 till 450 fordon per dygn (år 2040) längs Nissens väg vilket fortfarande bedöms vara en relativt låg nivå. Hälften av den tillkommande trafiken leds in till bostadsområdet redan efter en kort sträcka vid den första korsningen i anslutning till Solgårdsvägen. Gatorna i söder som ansluter till Nissens väg tillåter genomfart men är utformad som gångfartsgator, de är smalare och föreslås utformas för att inte bli attraktiva för genomfartstrafik med bil. Den beräknade trafikökningen till följd av planförslaget bedöms kunna rymmas inom befintligt vägsystem och överskrider inga riktvärden för buller.*

Vi har absolut inget emot att kommunen byggs ut och att det skapas nya och fler bostäder men i detta fallet tycker vi det är bäst för alla om byggnationen slutar vid staketet som avgränsar Lernia mot vårt grönområde.

När vi byggde huset 2009-2010 fick vi veta att det absolut inte skulle byggas fler än de 26 villorna som finns idag i området. Vi har även försökt få till en gästparkering då det inte finns i området, men det var inte aktuellt för att grönområdet/parken skulle vara intakt. Vi har även försökt få kommunen att

göra en hundrastgård vid grönområdet/parken men även detta fick vi nej till. Men helt plötsligt är det ok att bygga där.

Hoppas ni lyssnar på våra synpunkter från alla som bor i området. Tyvärr är det redan familjer som överväger att flytta pga denna detaljplan.

*Kommentar:*

*En befintlig detaljplan gäller tills den antingen upphävs, ändras eller ersätts av en ny detaljplan. Gällande detaljplan för grönområdet är reglerat till PARK och är det som gäller fram tills aktuell detaljplan får laga kraft.*

### **Fastighetsägare till Boplatsen ■, 2021-06-22**

Kävlinge 34:21, anser att detta område inte bör bebyggas utan behållas som grönområde. Grönområdet används av boende i närområdet och när fler hushåll tillkommer behövs fler grönområden, där människor ska kunna umgås.

*Kommentar:*

*En generellt viktig målsättning för kommunen är att "bygga inåt" genom förtätning i goda kollektivtrafiklägen i syfte att spara exempelvis god åkermark eller grönområdet med högre ekologiska värden. Grönområdet längs Nissens väg föreslås minska i storlek som en konsekvens av den nya bebyggelsen. Kommunen ser även att bebyggelsen i detta läge är motiverad i syfte att stärka ett sammanhang med övrig bebyggelse, i detta fall söderut mot befintligt bostadsområde och Stationsstaden.*

*Kommunen har tittat på behovet av grönområden och främjandet av en god livsmiljö i samband med att detaljplanen tagits fram. Det befintliga grönområdet i planområdets östra delar kommer att finnas kvar och en ny park föreslås i mitteln av de nya bostadskvarteren. Den bedömning som kommunen gjort är att det fortsatt finns ett gott utrymme för trygga aktiviteter utomhus i nära anslutning till befintliga bostäder i området.*

Om byggnation samt infarter från Nissensväg genomförs kommer det inte att öka trafiksäkerheten och tryggheten för oskyddade trafikanter. Det kommer bli en ökad risk för oskyddade trafikanter. Anser att inga nya infarter ska anläggas från Nissensväg, denna cykelväg bör bevaras som den är.

En lekplats ligger i anslutning till Kävlinge 34:21 vilket gör att många barn rör sig i området och deras säkerhet äventyras om infarter anläggs. Barn leker på grönområdena och lekplatsen och när fler bostäder byggs i området behövs dessa gröna ytor bevaras och inte tas bort.

*Kommentar:*

*En beräkning av motortrafikflöden för planområdet (WSP, 2021-04-21) utgör underlag för kommunens bedömning. Biltrafiken till och från det nya bostadsområdet beräknas vara låg till följd av att den delas upp på ett antal olika lokalvägar. Enligt den beräkning av trafikflöde som utgjort underlag för planarbetet så väntas trafiken öka från dagens 165 till 450 fordon per dygn (år 2040) längs Nissens väg vilket fortfarande bedöms vara en relativt låg nivå. Hälften av den tillkommande trafiken leds in till bostadsområdet redan efter en kort sträcka vid den första korsningen i anslutning till Solgårdsvägen. Gatorna i söder som ansluter till Nissens väg tillåter genomfart men är utformad som gångfartsgator, de är smalare och föreslås utformas för att inte bli attraktiva för genomfartstrafik med bil. Den beräknade trafikökningen till följd av planförslaget bedöms kunna rymmas inom befintligt vägsystem och överskrider inga riktvärden för buller.*

23 (27)

*Korsningspunkterna med biltrafik ska utformas med prioritering för cykeltrafik genom upphöjda uppfarter. I genomförandeskedet av detaljplanen så säkerställs att dessa är utformade på ett trafiksäkert sätt, exempelvis längs Nissens väg.*

Anser att stadsradhus bör med fördel bebyggas inom rödjan 7, inte flerbostadshus. Om flerbostadshus kommer anläggas anser jag dessa inte ska överskrida tre våningar, eftersom det ligger så nära två villaområden där endast en och två våningar är tillåtna.

*Kommentar:*

*Bebyggelsen inom planområdet föreslås ha en varierad skala beroende på omkringliggande rum och gentemot befintlig bebyggelse. Den högre skalan föreslås längs Karl Johans väg (maximalt fyra våningar plus inredd vindsvåning) medan en lägre skala finns i områdets inre och mot Nissens väg. Aktuellt planområde ingår i kommunens beslutade förtätningsstrategi inom "bygg central småstad". Bebyggelse här ska stärka stadskärnorna och skapa förutsättningar för en större andel hållbara transporter. Planförslaget möjliggör bebyggelse som stämmer väl överens med den skala som beskrivs i strategin.*

### **Fastighetsägare till Boplatsen ■, 2021-06-22**

Ang detaljplanen för Rödjan 7 och intilliggande tomt Kävlinge 34:21. Jag tycker att tomten Kävlinge 34:21 borde lämnas som grönområde. Detta eftersom tomten 34:21 används av många personer och djur. Det är ett trevligt grönområde och gångstråk som det finns för lite av i Kävlinge.

Enligt den föreslagna detaljplanen så kommer även den befintliga cykelbanan som går längs Nissens väg att korsas två utfarten från det nya området. Cykel och gång-banan används av många som ska till stations staden och Kävlinge station. Det vore synd att dela upp denna cykelbana med utfarter.

*Kommentar:*

*En generell viktig målsättning för kommunen är att "bygga inåt" genom förtätning i goda kollektivtrafiklägen i syfte att spara exempelvis god åkermark eller grönområdet med högre ekologiska värden. Grönområdet längs Nissens väg föreslås minska i storlek som en konsekvens av den nya bebyggelsen. Kommunen ser även att bebyggelsen i detta läge är motiverad i syfte att stärka ett sammanhang med övrig bebyggelse, i detta fall söderut mot befintligt bostadsområde och Stationsstaden.*

*Kommunen har tittat på behovet av grönområden och främjandet av en god livsmiljö i samband med att detaljplanen tagits fram. Det befintliga grönområdet i planområdets östra delar kommer att finnas kvar och en ny park föreslås i mitten av de nya bostadskvarteren. Den bedömning som kommunen gjort är att det fortsatt finns ett gott utrymme för trygga aktiviteter utomhus i nära anslutning till befintliga bostäder i området.*

*Korsningspunkterna med biltrafik ska utformas med prioritering för cykeltrafik genom upphöjda uppfarter. I genomförandeskedet av detaljplanen så säkerställs att dessa är utformade på ett trafiksäkert sätt, exempelvis längs Nissens väg.*

### **Fastighetsägare till Stora Ulvshalen ■, 2021-06-22**

Detaljplan

Följande synpunkter finns på detaljplan med namn Detaljplan för Rödjan 7 m.fl. i Kävlinge, Kävlinge kommun Namnet på dokumentet är felaktigt då detaljplanen beskriver två fastigheter, inte en! Dessa är Rödjan 7, såld av kommunen till privat entreprenör samt Kävlinge 34:21 (förhoppningsvis fortfarande i kommunens ägo) Synpunkter fördelas därför på de två olika fastigheterna.

## 24 (27)

*Kommentar:*

*Planhandlingarna har blivit namngivna som Rödjan 7 m.fl. just på grund av att planområdet inkluderar fler fastigheter än en. Rödjan 7 är privatägd och del av Kävlings 34:21 är kommunägd.*

### Kävlings 34:21

Denna fastighet utgörs idag av ett grönområde med träd, buskage och gräsytor.

Området används idag flitigt av boende i angränsande områden för såväl hundrastning, fotboll, brännboll och annan spontan aktivitet.

Denna gröna oas utgör också en naturlig gräns mellan den planerade bebyggelsen i Rödjan 7 och befintlig bebyggelse såväl söder som öster om Rödjan 7. Det är således ett mycket starkt önskemål att denna fastighet förblir ett grönt parkområde och därför tas bort ur detaljplanen för Rödjan 7 och inte heller säljs till någon privat aktör. Ett alternativ skulle kunna vara att spara den östra delen, mellan befintlig lekplats och Solgårdsvägens planerade sträckning norrut. Detta skulle enbart ta bort tre enplanshus, men behålla ett grönområde som dessutom binder samman såväl lekplats som grönområde öster om fastigheten/Rödjan 7.

*Kommentar:*

*En generellt viktig målsättning för kommunen är att "bygga inåt" genom förtätning i goda kollektivtrafiklägen i syfte att spara exempelvis god åkermark eller grönområdet med högre ekologiska värden. Grönområdet längs Nissens väg föreslås minska i storlek som en konsekvens av den nya bebyggelsen. Kommunen ser även att bebyggelsen i detta läge är motiverad i syfte att stärka ett sammanhang med övrig bebyggelse, i detta fall söderut mot befintligt bostadsområde och Stationsstaden.*

*Kommunen har tittat på behovet av grönområden och främjandet av en god livsmiljö i samband med att detaljplanen tagits fram. Det befintliga grönområdet i planområdets östra delar kommer att finnas kvar och en ny park föreslås i mitteln av de nya bostadskvarteren. Den bedömning som kommunen gjort är att det fortsatt finns ett gott utrymme för trygga aktiviteter utomhus i nära anslutning till befintliga bostäder i området.*

### Rödjan 7

Detaljplanen på denna delen kan/kommer att påverkas av ev. ändring i ovanstående fastighet, men som planen ser ut nu finns följande synpunkter:

#### Parkering

Enligt detaljplanen kommer upp till 410 lägenheter att byggas. I planen finns för dessa 280 parkeringsplatser för de boende och 60 platser för besökande. Detta verkar vara alldeles för litet antal och kommer troligen att resultera i ett stort antal parkerade bilar i angränsande områden och gator, ex Nissens väg och Solgårdsvägen söder om Rödjan 7. Det är också viktigt att titta på de parkeringskaos som redan råder på nybyggda stationsstaden eller väster om järnvägsstationen. Att människor, i teorin, ej behöver köra från Korsbacka eller Högalid för att parkera vid stationen är inget skäl att ignorera problemet. Att i efterhand lösa problemet med förbud, p-vakter och böter är inte heller en lösning.

Kommande bebyggelse/skola norr om Rödjan 7 kommer också att påverka parkeringssituationen. Kanske bör därför ett parkeringshus uppföras antingen inom Rödjan 7 eller väster om Karl Johans väg?

*Kommentar:*

*I aktuell detaljplan så har en utredning tagits fram gällande flexibla parkeringstal och mobilitetsåtgärder (WSP, 2021-04-21). Dessa lägre parkeringstal kan uppnås genom att kommande*



*exploatör aktivt arbetar med mobilitetsåtgärder vilket skapar förutsättningar för ett minskat bilinnehav samt underlätta för alternativa färdmedel. Förutom närheten till Kävlings station så föreslås andra åtgärder vidtas såsom bilpool eller förbättrade cykelfaciliteter.*

#### Trafikflöde

I föreslagen detaljplan skall trafiken till Rödjan 7 i första hand ledas via två infarter väster ifrån Karl Johans Väg och en norrifrån via Annexvägen. Detta är klokt då syftet antas vara att minska påverkan, trafik och buller, på fastigheter söder om Nissens väg. Eftersom de småhus som ligger längst söderut i det planerade området (mot Nissens väg) planeras att ha sina parkeringar norr om husen, föreslås att de två infarterna från Nissens väg, som förlängningar av Solgårdsvägen, istället görs om till antingen enkelriktade eller återvändsgränder åtkomliga inifrån planerade bygator.

#### *Kommentar:*

*En beräkning av motortrafikflöden för planområdet (WSP, 2021-04-21) utgör underlag för kommunens bedömning. Biltrafiken till och från det nya bostadsområdet beräknas vara låg till följd av att den delas upp på ett antal olika lokalgator. Enligt den beräkning av trafikflöde som utgjort underlag för planarbetet så väntas trafiken öka från dagens 165 till 450 fordon per dygn (år 2040) längs Nissens väg vilket fortfarande bedöms vara en relativt låg nivå. Hälften av den tillkommande trafiken leds in till bostadsområdet redan efter en kort sträcka vid den första korsningen i anslutning till Solgårdsvägen. Gatorna i söder som ansluter till Nissens väg tillåter genomfart men är utformad som gångfartsgator, de är smalare och föreslås utformas för att inte bli attraktiva för genomfartstrafik med bil. Den beräknade trafikökningen till följd av planförslaget bedöms kunna rymmas inom befintligt vägsystem och överskrider inga riktvärden för buller.*

#### Oklarheter

Sidan 24, bildtext Låg skala mot Annexvägen 1 våning + inredd vindsvåning Avses Nissens väg?

Sidan 24, rubrik skala,

och 2 våningar för bebyggelse som ligger mitt emot befintliga småhus på Nissens väg.\*

Mot Nissens väg är bebyggelsen småskalig och merparten består av småhus. \*

Vad gäller?

#### *Kommentar:*

*Planbeskrivningen revideras kopplat till bildtexten.*

## Samlad bedömning

Samrådet har visat att följande aspekter behöver ses över. Planhandlingarna kompletteras och ändras i punktform enligt följande:

### Plankarta

- Mindre justeringar (förtydliganden / omformuleringar) av planbestämmelser.
- Planområdesgräns längs Nissens väg är marginellt justerad mot fastighetsgräns/gällande detaljplan.
- Planområdesgräns väster om Karl Johans väg justeras mot gällande detaljplan 1261-P99/139.
- Planområdesgräns norr om Annexvägen är marginellt justerad mot befintlig GC-väg.
- Två områden för transformatorstation (E1) läggs till på plankartan längs Karl Johans väg.
- Ett område för NATUR läggs till på plankartan längs Karl Johans väg.
- Plankartan justeras så att föreslagen bebyggelse placeras minst 30 meter från närmsta spårmit.
- En egenskapsbestämmelse för att möjliggöra en damm inom parkområdet läggs till på plankartan.

## 26 (27)

- Skyddsbestämmelsen gällande att fönster som vetter mot järnväg inom 30 meter från närmsta spårmitt ska utföras i brandteknisk klass EW 30 eller motsvarande utgår på grund av ökat avstånd till bebyggelse.
- Skyddsbestämmelsen angående balkonger omformuleras till: "balkonger som vetter mot järnväg vars front kragar ut inom 30 meter från närmsta spårmitt ska utföras inglasade i brandklass EW30 eller motsvarande".
- Justering av användningsgräns kopplad till PARK (större yta än tidigare).
- Justering av användningsgräns kopplad till kvartersmark för bostäder vid de två infartsgatorna från Karl Johans väg (utökad kvartersmark för bostäder och avsmalnad allmän platsmark för gata).
- Justering av användningsgräns kopplad till kvartersmark för bostäder längs Annexvägen (utökad kvartersmark för bostäder och avsmalnad allmän platsmark för gata).
- Planbestämmelserna gällande skydd mot störningar (buller) görs om och reglerar i stället det som konkret behöver göras för att marken ska bli lämplig för den planerade användningen. De nya planbestämmelserna är:
  - v1: För bostäder som överstiger 35 m<sup>2</sup> ska minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet orienteras mot en ljuddämpad sida.
  - v2: Enkelsidiga lägenheter ska vara mindre än 35 m<sup>2</sup>.
  - v3: Minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska orienteras mot en ljuddämpad sida. Enkelsidiga lägenheter mot GATA1 ska vara mindre än 35 m<sup>2</sup>.
- Tillagd planbestämmelse om markreservat, x1: Markreservat för allmännyttig gång- och cykeltrafik.
- Tillagd planbestämmelse för skydd mot störningar: Nedsänkt gårds- och parkeringsyta ska anordnas på respektive gård.
- Tillagd planbestämmelse om villkor för startbesked, a1: Startbesked får inte ges för bostadsbyggnad förrän bostadsbyggnaden längs Karl Johans väg har kommit till stånd.
- Omformulerad planbestämmelse för e3: Minst 30% av fasadlängd mot allmän platsmark ska utgöras av lokal med centrumverksamhet. Bottenvåning ska i denna del uppföras med misnt 3,5 m mellan bärande bjälklag.

## Planbeskrivning

- Ställningstagande om markvibrationer förtydligas.
- Kapitlet om riksintressen ses över och kompletteras med den text som försvunnit.
- Information om höjdfordon förtydligas.
- Bildtext revideras kopplat till sida 24.
- Planbeskrivningen förtydligas gällande hur hörnen i planerad bebyggelse ska hanteras där bullerriktvärdena överskrids.
- Kommunens ställningstagande och motivering gällande riksintresse för kommunikationer förtydligas i planbeskrivningen.

## Övrigt

- Förfarandet växlas från standardförförande till ett utökad förfarande. Samråds-kretsen är densamma före som efter bytet av planförförande. Kommunen kompletterar underrättelsen inför granskningen med en kungörelse i ortstidning.

## Namnlista

Följande har under samrådet inkommit med synpunkter som ej tillgodosetts:

- Fastighetsägare till Stolphuset ■
- Fastighetsägare till Harebjär ■

27 (27)

- Fastighetsägare till Harebjär ■
- Fastighetsägare till Harebjär ■
- Fastighetsägare till Harebjär ■
- Fastighetsägare till Harebjär ■
- Fastighetsägare till Harebjär ■
- Fastighetsägare till Harebjär ■
- Fastighetsägare till Haraldskärr ■
- Fastighetsägare till Haraldskärr ■
- Fastighetsägare till Haraldskärr ■
- Fastighetsägare till Haraldskärr ■
- Fastighetsägare till Haraldskärr ■
- Fastighetsägare till Haraldskärr ■
- Fastighetsägare till Haraldskärr ■
- Fastighetsägare till Stora Ulvshalen ■
- Fastighetsägare till Stora Ulvshalen ■
- Fastighetsägare till Stora Ulvshalen ■
- Fastighetsägare till Stora Ulvshalen ■
- Fastighetsägare till Stora Ulvshalen ■
- Fastighetsägare till Rödjan ■
- Fastighetsägare till Rödjan ■
- Fastighetsägare till Rödjan ■
- Boende i Valvet ■
- Fastighetsägare till Boplatsen ■, 2021-06-22

### **Medverkande tjänstepersoner**

Samrådsredogörelsen har upprättats av planarkitekt Joacim Dahlberg.

Joacim Dahlberg  
Planarkitekt