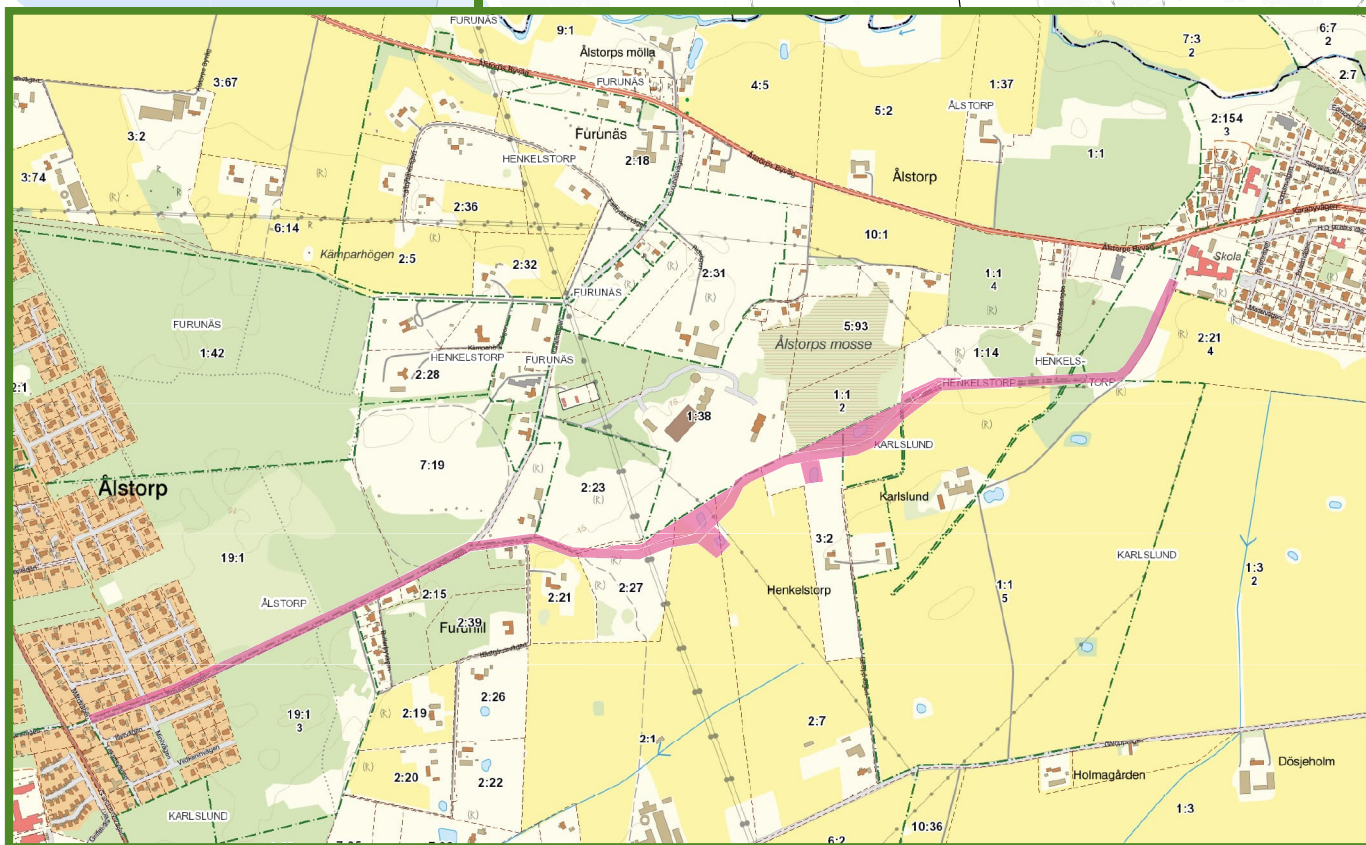
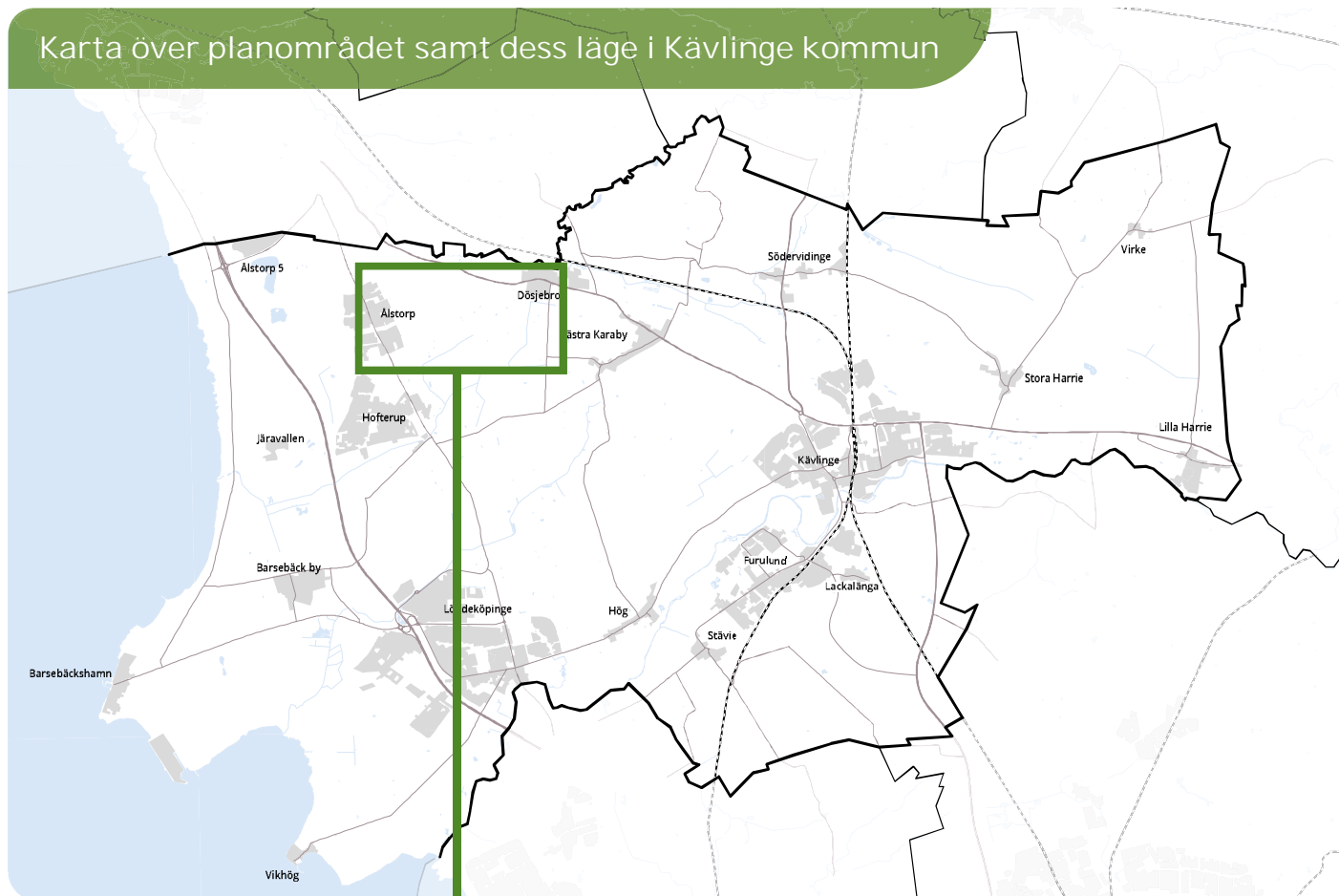


# Detaljplan för gång- och cykelväg i Hofferup - Dösjebro, Kävlinge kommun

Granskningshandling

Planbeskrivning

## Karta över planområdet samt dess läge i Kävlinge kommun



# Innehållsförteckning

Om detaljplaneprocessen	4
Politiska beslut	4
Vad är en detaljplan?	4
Inledning	5
Aktuellt planområde	5
Förhållande till annan planering och lagstiftning	6
Aktuellt planförslag	8
Förutsättningar och förändringar	16
Strategisk miljöbedömning	21
Genomförande av detaljplanen	22

## 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.

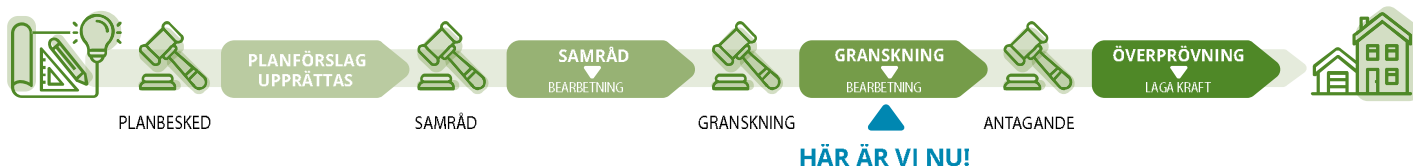
## VAD ÄR EN DETALJPLAN?

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

Start av plan: .....	2020-03-03
Samrådsbeslut: .....	2022-10-24
Granskningsbeslut: .....	2024-04-03
Godkännande planutskott: .....	20xx-xx-xx
Godkännande KS: .....	20xx-xx-xx
Antagande KF: .....	20xx-xx-xx
Lagakraft: .....	20xx-xx-xx



## INLEDNING

### DETALJPLANENS SYFTE

Syftet med detaljplanen är att skapa en sammanhängande, trafiksäker och attraktiv gång- och cykelkoppling mellan Hofterup och Dösjebro.

Den valda sträckningen erbjuder en direkt och effektiv koppling mellan Hofterup och Dösjebro, vilket möjliggör en trygg gång- och cykelförbindelse mellan orterna. Genom att undvika områden med exempelvis hög trafikbelastning och utfarter bidrar föreslagen sträckning till en trafiksäker miljö för både gående och cyklister.

Sträckningen har även potential att erbjuda en varierad cykelupplevelse genom vackra naturområden längs vägen. Detta kan bidra till att öka attraktiviteten för gång- och cykelförbindelsen och uppmuntra fler att välja ett hållbart transportsätt.

Syftet med detaljplanen är även att säkerställa naturvärden i anslutning till gång- och cykelvägen.

### Beslut

Planutskottet beslutade 2020-03-03 att meddela positivt planbesked för detaljplan för gång- och cykelväg Hofterup - Dösjebro.

Planutskottet beslutade 2022-10-24 om att skicka detaljplanen på samråd.

### HANDLINGAR

Till detaljplanen finns följande handlingar:

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning (denna handling)
- Samrådsredogörelse
- Fastighetsförteckning (ej bilagd)

Övriga utredningar:

- Naturvärdesinventering (Tyréns 2022-02-23)
- Naturvärdesinventering (Tyréns 2023-06-30)
- Förprojektering gång-, cykel- och ridväg Dösjebro-Hofterup (Kreera 2024-02-29)
- PM Geoteknik GC-väg Hofterup-Dösjebro (Awer 2022-08-19)
- Utredning Gång-, cykel- och ridväg Hofterup-

Dösjebro, Kävlinge kommun (Systra 2021-09-17)

- Teknisk utredning Grand Prix Vägen (väg 1144) - Dösjebro (ÅF 2015-04-21)
- GCR-Väg Furuhillsvägen (Sweco 2018-12-14) (Projektering)

### PLANFÖRFARANDE

Detaljplanen är upprättad enligt plan- och bygglagen (PBL SFS 2010:900) med standard planförfarande. Detaljplanen har utformats enligt boverkets föreskrifter (2020:5) om detaljplan och boverkets allmänna råd (2020:6) om redovisning av reglering i detaljplan.

Standardförfarande tillämpas då detaljplanen är förenlig med översiktsplanen, inte är av betydande intresse för allmänheten samt preliminärt inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Valet av förfarande är möjligt att växla under planarbetets gång om förutsättningar eller omständigheter förändras.

## AKTUELLT PLANOMRÅDE

### LÄGE OCH AREAL



Ortofotograf med planområdet markerat med röd linje. Planområdet sträcker sig mellan Hofterup och Dösjebro, dess lokalisering i kommunen framgår av översiktskartan på sida två.

### PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING

Aktuellt område mellan Hofterup och Dösjebro utgörs av befintliga grusvägar i östra delen, öppna hagmarker mitt på sträckan samt grus (Hästgårdsvägen) och asfalterad väg (Furuhillsvägen) i väster.

## MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Planområdet berör 11 fastigheter samt tre vägsamfälligheter.

Fastigheterna Henkelstorp 2:15, 3:2, 2:7, 2:1, 2:27, Ålstorp 7:19, 1:38 och Karlslund 1:1, 1:14 är samtliga privatägda.

Samfälligheterna S:1, S:2 och S:33 är privat ägda.

Fastigheterna Ålstorp 19:1 och Karaby 2:21 ägs av kommunen.

## FÖRHÅLLANDE TILL ANNAN PLANERING OCH LAGSTIFTNING

### PLANER

#### Översiktsplan

I Kävlinge kommuns gällande översiktsplan, ÖP 2040, som antogs av kommunfullmäktige 2022-09-19, pekas gång- och cykelsträckningen ut och beskrivs som en viktig koppling mellan Dösjebro och Hofterup som har potential att öka cykelresorna mellan orterna och möjliggöra för cykelpendling till Dösjebro station.

Sammantaget vill Kävlinge kommun höja cykelns attraktivitet och därigenom öka cykelns marknadsandel och bidra till de regionala målen för ökad cykling i Skåne.

I översiktsplanen anges vidare att gena cykelvägar är av vikt för att ge en god upplevelse för cyklister, men vid planering och anläggning behöver hänsyn också tas till landskapsvärden, som ekologiska, kulturella, rekreativa och estetiska uttryck, för att hitta den mest lämpliga lokaliseringen. Utformningen kan kombineras med gröna inslag för att till exempel minska vindpåverkan men även förhöja upplevelsen av att cykla i det öppna landskapet.

#### Planprogram

Kommunstyrelsens planutskott beslutade 2021-10-25 om uppdrag att ta fram planprogram för Karaby 2:21 m fl, söder om Dösjebro. Planprogramarbetet pågår. Gång- och cykelvägen kommer att kunna ansluta till planprogramsområdet.

#### Gällande detaljplan

Inom aktuellt förslag till planområde finns tre de-

taljplaner som berörs, 12-VÄK-550, 1261-P258 och 1261-P08/235.

Detaljplan för del av Ålstorp nr 7 m fl (12-VÄK-550) reglerar fritidshusbebyggelse samt Furuhillsvägen som allmän väg med omgivande parkmark. Detaljplanen fick laga kraft 1963.

Detaljplanen för del av Furunäs 1:42 (1261-P258) gäller för båda sidor längs en bit av Furuhillsvägen och vann laga kraft år 2010. Den reglerar användningen för allmän platsmark "natur" och omfattar stora delar av Kävlinge kommuns fastighet Ålstorp 19:1, exklusive Furuhillsvägen. Huvudsyftet med denna detaljplan var att bekräfta bevarandeariktningen av naturvärdena för den del av fastigheten som inte ansågs bli föremål för exploatering.

Detaljplanen för Henkelstorp 2:15 m.fl (1261-P08/235) reglerar dels fastigheterna runt Bullerbyvägen samt kvartersmark för hästgård fram till Hästgårdsvägen.

Genomförandetiden för de gällande detaljplanerna har gått ut. Gällande detaljplaner upphör att gälla inom planområdets gränser i samband med att denna detaljplan fått laga kraft.

### RIKSINTRESSEN

Aktuellt planområde berörs i de västra delarna av riksintresse för högexploaterad kust. Detta syftar främst till att skapa och bevara det allmännas tillgänglighet till kusten och förbättra det rörliga friluftslivets möjligheter att röra sig i riktning mot kusten. Genomförandet av aktuell detaljplan förbättrar möjligheterna för det rörliga friluftslivet att röra sig i kommunen och bedöms därmed inte påverka riksintresset negativt.

Sammantaget bedöms planförslagets genomförande inte medföra någon betydande påverkan på berörda riksintressen.

### SKYDDAD NATUR

#### Naturresevat

Planområdet berörs inte av något naturresevat, däremot finns det ett antal naturresevat väster och nordväst om planområdet.

#### Biotopskydd

Vissa småbiotoper i jordbrukslandskapet är skyddade enligt det generella biotopskyddet (7kap 11§

MB).

Inom och i anslutning till planområdet finns en pilevall, oxelallé, björkallé och dike som innefattas av biotopskydd. Dessa beskrivs översiktligt nedan. En mer ingående beskrivning görs i Naturvårdsinventering Tyréns (2023-06-30).

En allé med äldre träd av oxel finns precis vid gång- och cykelvägens början i Dösjebro. Fyra träd på den västra sidan om befintlig grusväg och fyra på den östra sidan. I flera av dem finns hål, torrgrenar och viss utvecklad mulmvolym. Detta skapar förutsättningar för bland annat fågel, insekter och fladdermöss.

En allé av björkträd finns på den södra sidan av Furuhillsvägen.

Ett dike går längs med den planerade gång- och cykelvägen med en hästhage på den norra sidan och åkermark på den södra sidan. Vid fältbesöket i juni fanns inget vatten i diket men då hade det inte kommit någon nederbörd på flera veckor. Vegetationen tyder dock på att det är vattenförande under regnigare perioder, vilket skapar förutsättningar för groddjur.

Inom området finns inga områdesskydd utöver småbiotoper skyddade enligt det generella biotopskyddet.

#### Strandskydd

Längs föreslagen sträckning finns ett antal mindre vattendrag. De omfattas inte av strandskydd.

## KOMMUNALA PLANER OCH PROGRAM

### Naturvårdsprogram

Enligt kommunens naturvårdsprogram har ett antal områden längs aktuell sträckning identifierats som områden av naturvärde. Bland annat pekas Ålstorps mosse ut som en värdefull fuktlövskog med mycket död ved samt lövskogsområden med rikt fågelliv både intill Hofterup och Dösjebro. "Ålstorps mosse med omgivning" pekas ut som naturvärdesklass II. De öppna betesmarkerna mellan de två orterna hyser flora- och insektsvärden.

I naturvårdsprogrammet pekas "skogarna öster om Ålstorp" ut som naturvärdesklass II. Enligt områdesbeskrivningen är detta ett "sammanhängande

skogsområde i samhällets absoluta närhet. Via skogskorridorer förenas områdena med Hofterups mosse och Järvallens naturreservat och bildar sålunda ett för regionen mycket stort, sammanhängande skogsområde. Området hyser en artrik vegetation samt ett omfattande djurliv. Genomkorsande stigar gör dessutom området lättillgängligt för rekreation".

### Bostadsstrategi

Kävlinge kommuns bostadsstrategi beslutades av Kommunfullmäktige 2017-09-11. Bostadsstrategin beskriver förutsättningar och nuläge för bostadsmarknaden i kommunen. Kommunen har ett ansvar att planera för bostadsförsörjningen, bland annat i översiktsplanen. Strategin innehåller även målområden och åtgärder för bostadsförsörjningen som ska göra att målet om attraktiva och hållbara boendemiljöer uppnås.

Bristande kopplingar till befintlig kollektivtrafik är ett hinder för ortens utveckling. Något som däremot kan förändra situationen är till exempel större infrastruktursatsningar, som har möjlighet att påverka bostadsbyggandet och bostadsmarknaden. Detaljplanen syftar till att skapa kopplingar mellan Hofterup och befintlig tågstation i Dösjebro, vilket har en potential att öka resandet till och från Dösjebro.

## AKTUELLT PLANFÖRSLAG

Detaljplaneförslaget ger möjlighet för en sammanhängande, gen och trafiksäker gång- och cykeloppling mellan Hofterup och Dösjebro. Gång- och cykelvägen avser att ansluta till den planerade cykelvägen för Grand Prixvägen i Hofterup. I Dösjebro så ansluter gång- och cykelvägen till en befintlig gång- och cykelväg norr om väg 104.

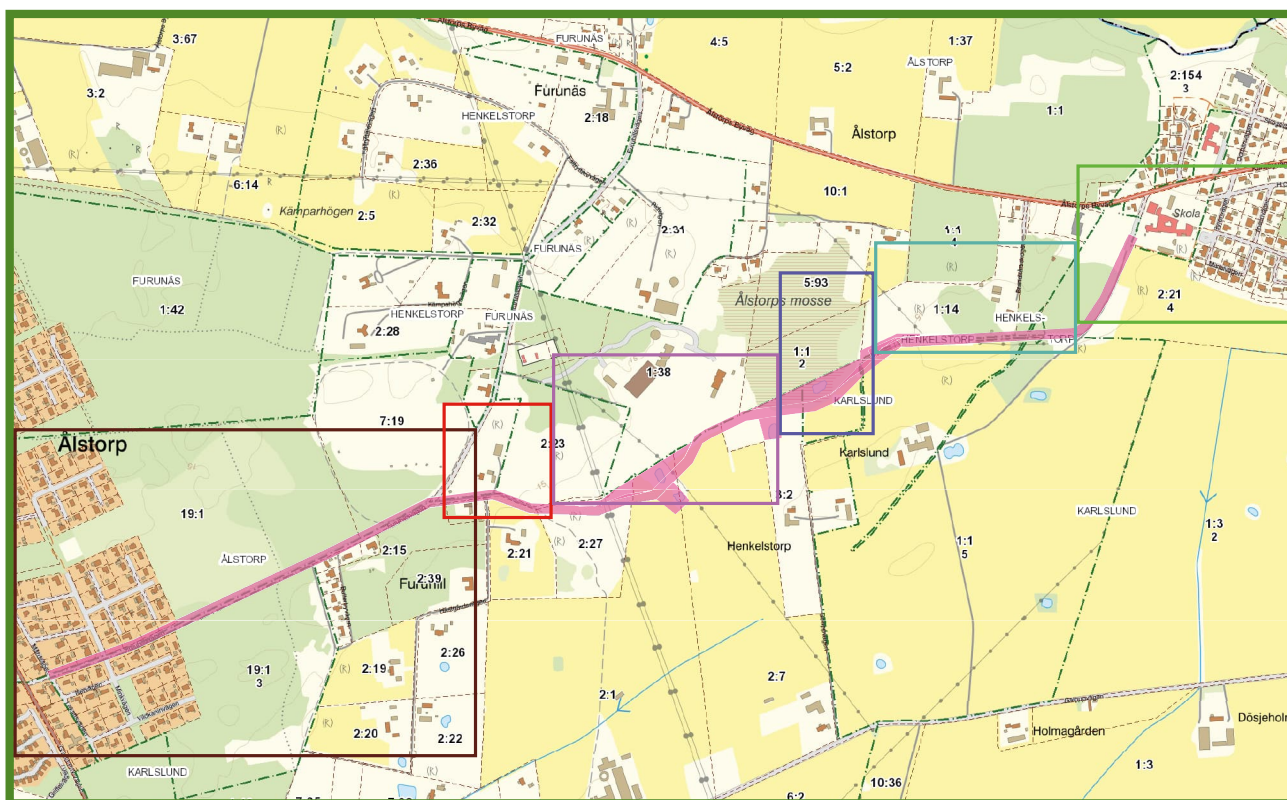
Detaljplaneförslaget ger även möjlighet till utbyggnad av ridstigar. Ridstig föreslås att löpa parallellt med gång- och cykelvägen men bör separeras från gång- och cykelväg för att undvika olyckor. Naturvärden i anslutning till gång- och cykelvägen föreslås att bevaras. Utbyggnaden av gång- och cykelvägen föreslås på den södra sidan av Furuhillsvägen via Hästgårdsvägen för att sedan fortsätta i nordöstlig sträckning över ängsmark och ansluta till befintlig grusväg söder om Dösjebro och slutligen till skolan i Dösjebro.

Gång- och cykelvägen föreslås utgöras av kombinerad gång- och cykelbana (2,5 meter bred) med parallell ridväg (1 meter bred), med undantag för Hästgårdsvägen och anslutande infartsväg samt

norra delsträckan mot Dösjebro skola, där gång- och cykeltrafik sker i blandtrafik. Inriktningen är att i möjligaste mån separera gång- och cykeltrafik från ridande, för att skapa god trafiksäkerhet. Delar av gång- och cykelvägen ska utgöra färdväg även för motortrafik/traktorer, för att bibehålla god tillgänglighet för markägare/verksamhetsutövare. Detta ställer högre krav på överbyggnaden på dessa sträckor. Räddningsfordon ska kunna trafikera hela sträckan. Då motortrafikflödet bedöms bli mycket lågt bedöms detta inte utgöra något hinder för gång- och cykeltrafikanter. Inriktningen är att gång- och cykelvägen om möjligt ska förläggas i/längs befintliga stråk och fastighetsgränser för att minimera intrånget.

Planförslaget baseras på två stycken förprojekteringar. Förprojektering (Kreera 2024-02-29) som avser sträckan Hästgårdsvägen till Dösjebro samt förprojektering (Sweco 2018-12-14) som avser sträckan Furuhillsvägen till Hästgårdsvägen.

Ridvägen avses beläggas med grus. Gång- och cykelvägar/-banor kan beläggas med olika typer av material. För aktuell sträcka på landsbygden är asfalt eller grus aktuellt. Det finns för- och nackdelar



Föreslagen sträckning markerat med rosa linje. Sträckan redovisas i sex olika delsträckor markerade med rektanglar i kartan ovan.



med båda alternativen varpå en avvägning behöver göras utifrån det aktuella områdets karaktär, gång- och cykelvägens funktion (typ av stråk), underhållsmöjligheter/-behov etc. Detta beskrivs i Förprojektering gång-, cykel- och ridväg Dösjebro-Hofterup (Kreera 2024-02-29).

För att öka tryggheten och säkerheten längs den nya gång- och cykelvägen kan stråket belysas. Även detta beskrivs mer ingående i Förprojektering (Kreera 2024-02-29).



*Illustration över det nya stråket genom landskapet med grusbelagd ridväg och kombinerad gång- och cykelbana. Med olika material blir det tydligt vad som är ridväg och vad som är gång- och cykelbana.*



*Föreslagen gång- och cykelväg längs Hästgårdsvägen och vidare västerut.*

## DELSTRÄCKOR GÅNG- OCH CYKELVÄG

Nedan beskrivs gång- och cykelvägens sträckning mer i detalj utifrån olika delsträckor.

### Furuhillsvägen

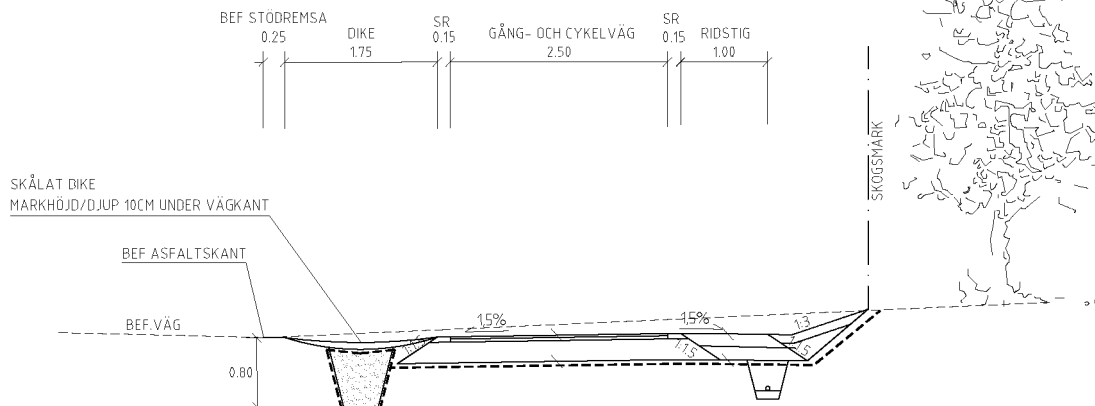
I normalsektionen för ny gång- och cykelväg med ridstig är gång- och cykelbanan 2,5 meter bred och ridstigen 1 meter bred. Detta beskrivs mer ingående i Förprojektering (Sweco 2018-12-14). Där separat ridväg saknas sker ridning på gång- och cykelbanan (asfalterad). Furuhillsvägen föreslås en något justerad sträckning och utvidgning, i anslutning till de befintliga fastigheterna Henkelstorp 2:14 m fl, för att gång- och cykelvägen ska få plats. Utvidgning av vägen innebär att befintlig nätstation behöver flyttas.



Furuhillsvägen. Svart pil markerar fotovy.



Vy längs Furuhillsvägen som visar fastigheterna vid Bullerbyvägen. Gatan föreslås att breddas mot skogsområdet för att ge plats för gång- och cykelväg.



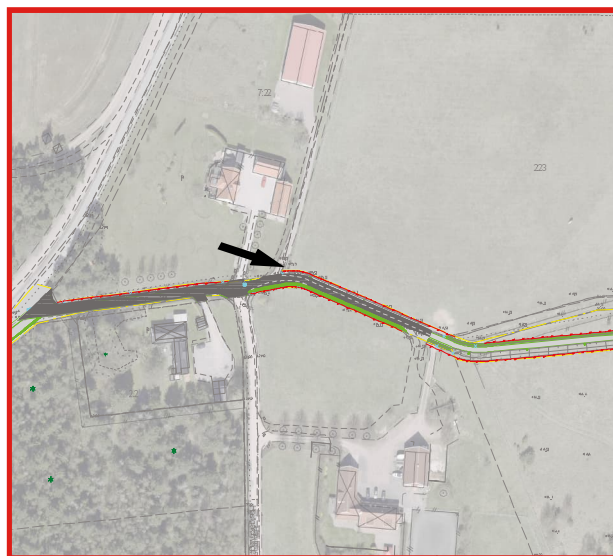
Sektion, detaljprojektering Furuhillsvägen, gång- och cykelväg med ridstig.

Hästgårdsvägen, Delsträcka 1 (enligt Förprojektering Kreera 2024-02-29)

Delsträckan går från korsningen med Furuhillsvägen, längs Hästgårdsvägen och vidare längs befintlig infartsväg till fastigheten Henkelstorp 2:21. Hästgårdsvägen utgör en grusbelagd gata och den vidare sträckan utgör en mindre väg med gräsremsa i mitten. Det finns bostadsfastigheter både norr och söder om Hästgårdsvägen, samt söder om infartsvägen.

Hästgårdsvägen är planlagd som kvartersmark Lokalgata i gällande detaljplan vilket även ger möjlighet för en gång och cykelväg samt ridväg. Gatan föreslås regleras till Gata allmän plats för att säkra allmänhetens tillgänglighet.

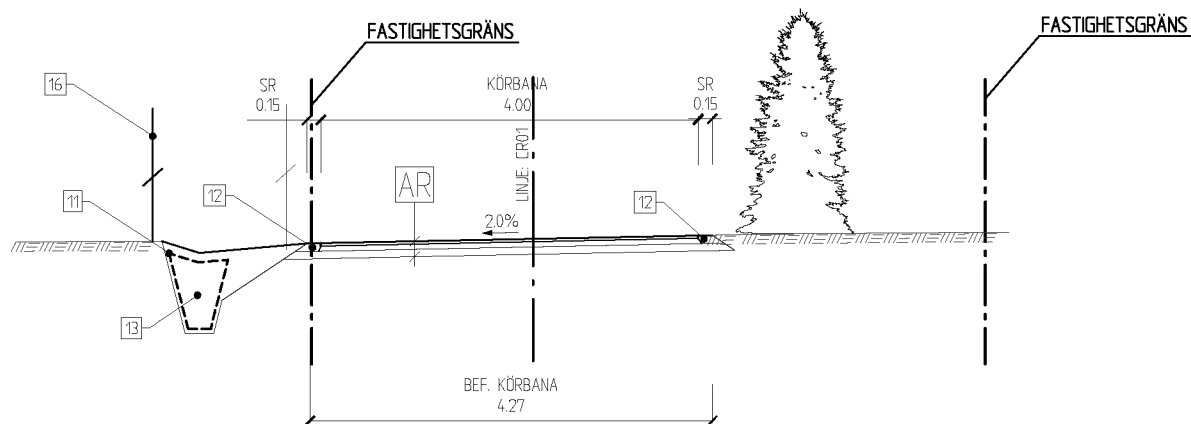
Gång- och cykeltrafik föreslås ske i blandtrafik längs denna delsträcka då det är en relativt smal sektion och svårt att inrymma en separerad gång- och cykelbana längs vägen. Längs första biten av delsträckan (från Furuhillsvägen till där Hästgårdsvägen svänger söderut) sker även ridning i blandtrafik, då separat ridstig är svår att inrymma längs denna sträcka, med hänsyn till den smala sektionen. Trafikflödet är lågt då det utgör återvändsgata/infart till ett fåtal fastigheter och hastighetsbegränsningen är låg (30 km/h), varför blandtrafik kan accepteras. Längs östra delen av delsträckan, längs fastigheten Henkelstorp 2:21, anläggs separat ridstig söder om vägen. Körbanan smalnas av till 4 meter för att minimera intrånget och inrymma avvattningsränn. Vägen föreslås beläggas med asfalt för att förbättra framkomligheten och underlätta underhåll av vägen. Vägens överbyggnad ska klara traktortrafik.



Hästgårdsvägen. Svart pil markerar fotovy.



Hästgårdsvägen, vy mot öster.



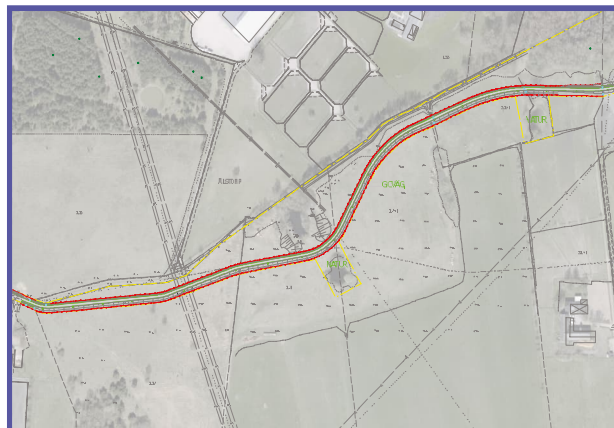
Sektion för västra delen av delsträcka längs Hästgårdsvägen.

## Delsträcka 2 (enligt Förprojektering Kreera 2024-02-29)

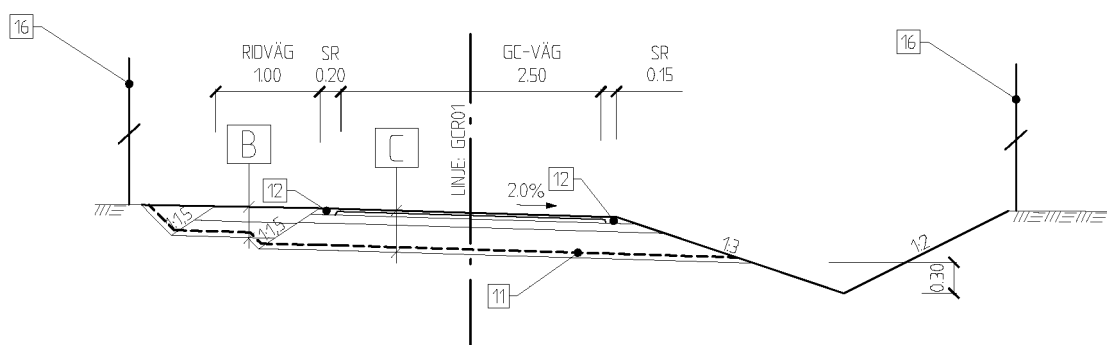
Stråket fortsätter österut genom landskapet, som idag främst består av inhägnad betesmark, vidare mot Ålstorps mosse. Det finns en befintlig ridstig i fastighetsgräns. Denna delsträcka ska endast utgöras av gång- och cykelbana samt ridväg och ska inte trafikeras av större fordon som traktorer. Överbyggnaden ska klara räddningsfordon och underhållsfordon. Gång- och cykelvägen görs 2,5 meter bred och ridvägen 1 meter bred, med en skiljeremsa på 0,2 meter.

Gång- och cykelstråket korsar under en högspänningsledning (kilometertal 0/380) och det står en ledningsmast precis intill den befintliga ridstigen. Om gång- och cykelväg ska belysas måste det göras ett uppehåll på ca 100 meter i belysningen förbi masten, för att klara säkerhetsavståndet på 50 meter mellan mast och belysningskabel. Gång- och cykelstråket korsar även en mindre luftledning strax öster om högspänningsledningen. Gång- och cykelvägen förläggs så att säkerhetskravet om 15 meter mellan gång- och cykelväg till ledningsstolpe uppfylls på båda ställena.

Gång- och cykelstråket går mellan två dammar mellan vilka groddjur ska kunna ta sig. Passage bedöms i plan kunna ske utan någon större risk för groddjurens säkerhet. Påverkan på groddjur beskrivs mer ingående under rubriken Ekologiska konsekvenser.



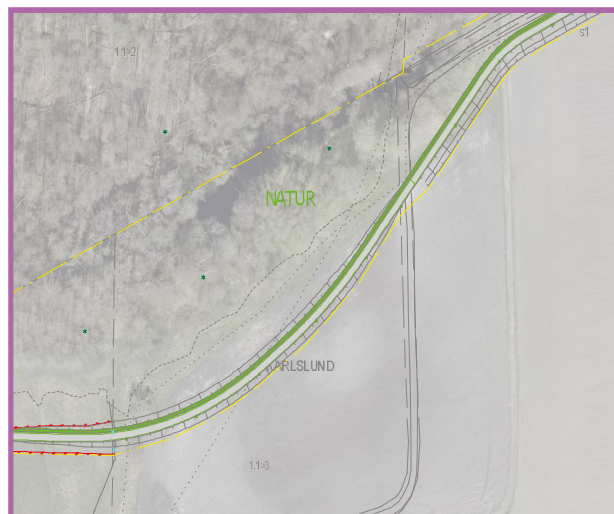
Delsträcka 2.



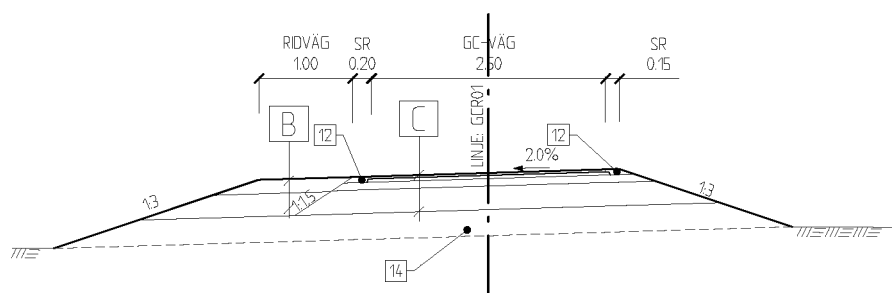
Sektion för delsträcka 2.

### Delsträcka 3 (enligt Förprojektering Kreera 2024-02-29)

Stråket går förbi Ålstorps mosse vilket kan innebära geotekniska utmaningar. Gång- och cykelvägen förläggs därför utanför mossen och byggs på bank för att underlätta avvattning och minska risk för vatten i överbyggnaden. Då gång- och cykelvägen byggs på en bank skulle det eventuellt kunna få negativ påverkan på groddjur som kan behöva ta sig till/från mossen. Dock finns ingen damm söder om gång- och cykelvägen längs denna sträcka. Om passagemöjlighet bedöms nödvändig kan mindre rör ordnas genom banken så att groddjuren kan ta sig genom till mossen.



Delsträcka 3.



Sektion för delsträcka 3, förbi Ålstorps mosse. Gång- och cykelvägen förelås på bank för att klara de geotekniska förhållandena på platsen.

#### Delsträcka 4 (enligt Förprojektering Kreera 2024-02-29)

Delsträckan går på befintlig stig som främst används för jordbruksfordon och transport mellan markerna samt för ridning. Stigen kommer från Galoppvägen i söder och fortsätter vidare österut till Dösjebro. Gång- och cykelvägen följer i princip den befintliga stigen mot Dösjebro och skapar således inget nytt element i landskapet. För att bibehålla tillgängligheten för verksamheterna i området ska gång- och cykelvägen utformas för att även klara traktortrafik. Motortrafikflödet bedöms bli mycket lågt varför det inte bedöms skapa trafiksäkerhetsproblem för oskyddade trafikanter. Då delsträcka 3 (väster om delsträcka 4) endast tillåter gång- och cykeltrafik (samt ridväg) är det viktigt att gränsen mellan delsträcka 3 och 4 tydliggörs så att motorfordon inte kör vidare västerut på gång- och cykelbanan, då det kan skada väggkroppen. Fysiskt hinder, som exempelvis pollare (som kan tas ner av räddningstjänst/underhåll) eller annat trafik hinder, bör ordnas för att minska risken för felkörning/smittrafik, då detta kan skada väggkroppen samt skapa otrygghet för oskyddade trafikanter. Ett trafik hinder förhindrar också att gång- och cykelvägen blir en smitväg.

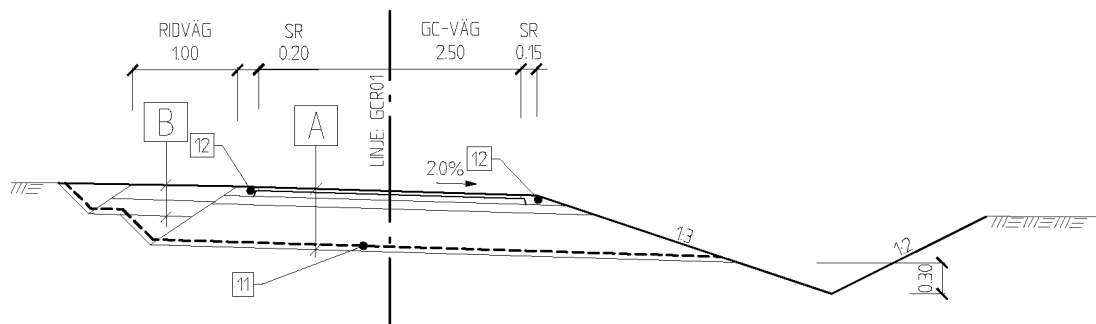
Gång- och cykelvägen går förbi en pilevall. Gång- och cykelvägen förläggs på erforderligt avstånd till träden, för att inte störa vare sig krona eller rotsystem. Ridvägen ligger på norra sidan, närmast pilevallen, vilket gör att gång- och cykelvägen, vars överbyggnad även ska klara traktortrafik, hamnar längre bort från träden, vilket är positivt. Det är goda geotekniska förutsättningar längs sträckan.



Delsträcka 4. Svart pil markerar fotovy.



Pilevall i förgrunden och södra sidan av Ålstorps mosse i bakgrunden.



Sektion för delsträcka 4. Sträckan går längs befintlig stig och ska även klara traktortrafik.

Karlslund-Dösjebro Delsträcka 5 (enligt Förprojektering Kreera 2024-02-29)

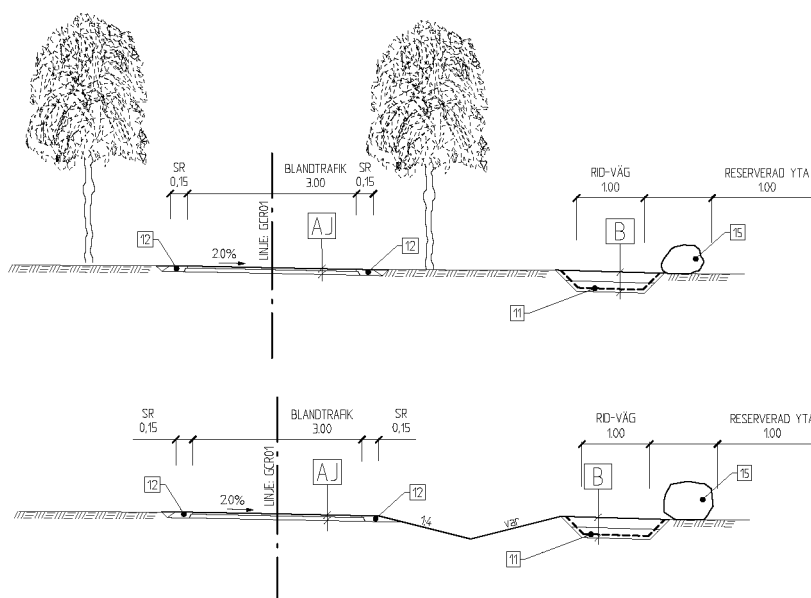
Delsträcka 5 går på befintlig grusväg som leder upp till parkeringsplats vid Dösjebro skolan. Sträckan föreslås att regleras som GATA för att fortsätta möjliggöra biltrafik. Grusvägen går längs med en biotopskyddad oxelallé och används av motortrafik idag. För att inte påverka allén negativt förläggs gång- och cykeltrafik på befintlig väg medan ridvägen anläggs utanför allén. Då det är mycket små trafikflöden på vägen bedöms gång- och cykeltrafik kunna ske i blandtrafik längs denna sträcka. Vägen föreslås breddas till 3 meter och asfalteras för att öka tillgängligheten, säkerheten och skapa enhetlighet. Ridvägen beläggs med grus. För att minska risken att ridvägen förstörs vid plöjning av åkern söder om vägen, reserveras 1 m längs ridvägen för någon form av gränsmarkering, exempelvis stenar.



Karlslund-Dösjebro, delsträcka 5. Svart pil markerar fotovy.



Vy mot Dösjebro skola



Sektion för delsträcka 5, längs befintlig grusväg. Avvättning till öppet dike (nedre sektionen), med uppehåll vid träden (övre sektionen).

## MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERING

För att underlätta förståelsen för planförslaget listas nedan en sammanfattande beskrivning av vad som avses med användnings- och egenskapsbestämmelserna och hur de ska tolkas. För en mer utförlig juridisk redovisning hänvisas till Boverkets hemsida om planbestämmelser för detaljplan.

Motiv för de olika bestämmelserna i denna detaljplan redovisas under respektive ämnesrubriker.

### GCVÄG1

Användningen gång- och cykelväg ska tillämpas för områden avsedda för gång-, cykel- och mopedtrafik. I användningen ingår även ridväg samt komplement som behövs för vägens funktion. Regleringen säkerställer en gång- och cykelväg som är tillgänglig för allmänheten

### GATA

Användningen gata ska tillämpas för områden avsedda främst för trafik inom en ort eller för trafik som har sitt mål vid gatan. I användningen ingår även komplement som behövs för gatans funktion.

Regleringen GATA används i de delar där gång- och cykelstråket ligger i anslutning till gata. Detta ger en flexibilitet att i framtiden utforma ytor för biltrafik respektive gång- och cykeltrafik. Även anläggande av ridväg är möjlig inom användningen.

### NATUR

Regleringen NATUR säkerställer bevarandet av befintliga naturvärden i anslutning till gång- och cykelvägen. Användningen NATUR ska tillämpas för områden för friväxande grönområden som inte sköts mer än enligt skötselplan eller genom visst begränsat underhåll. Planbestämmelsen NATUR ger fortsatt möjlighet att använda de maskiner som det finns behov av för att sköta dammarna.

### Luftledning

Gång- och cykelvägen korsas av luftledningar till vilken ledningsrätt upplåtits. Säkerställande av detta görs genom egenskapsbestämmelse för markreservat för allmännyttig luftledning.

### Administrativa bestämmelser

Genomförandetid anges till fem år.

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### NATUR OCH VATTEN

#### Topografi

Planområdet är relativt plant och varierar mellan cirka 12-16 meter över havet.

#### Natur, och vegetation

I Naturvärdesinventering (Tyréns 2022-02-23) beskrivs att området mellan Hofterup och Dösjebro utgörs dels av öppna marker och dels av mindre skogsområden. De öppna markerna är sandiga åker- och betesmarker. Skogen i väster består av dels tallskog, dels lövskog med björk och ek. Mitt på sträckan finns en sumpskog med klibbal och björk. I öster finns mindre lövskogar med bland annat björk och ett tätt buskskikt. Både i de öppna markerna och i skogsområdena finns mycket buskar och där de möts finns brynmiljöer.

Småbiotoper såsom en allé (pilevall), diken och dammar finns i det öppna landskapet. Dessa är skyddade enligt det generella biotopskyddet. Inom området finns inga områdesskydd utöver småbiotoper skyddade enligt det generella biotopskyddet.

Stora delar av föreslagen sträckning går genom områden som hyser naturvärden i olika grad. Naturvärdena är dels kopplade till mindre skogsområden med död ved och rikt fågelliv, dels till öppna, sandiga marker med flora- och insektvärden. Ålstorpsmosse är klassat som sumpskog av Skogsstyrelsen och har klassats till klass 3 i våtmarksinventeringen. Därtill finns objekt från ängs- och betesmarksinventeringen i området.

Till viss del kan skydds- och kompensationsåtgärder bidra till att bevara och återskapa naturvärden:

- Vid avverkning i skogsområden bör framför allt grövre trädstammar sparas som död ved/faunadepåer i närliggande skogsområde.
- Om fridlysta kärlväxter, såsom hedblomster, inte kan undvikas, bör de flyttas inom området till lämplig biotop. En sådan flytt kräver dispens från artskyddsförordningen.
- Då hävdade och sandiga marker sannolikt påverkas, bör artrika floraområden i gång- och cykelvägens slanter skapas/återskapas. Detta kan ske dels genom att spara toppjorden och lägga tillbaka den,



dels genom insådd av ängsflora. Vid insådd är det viktigt att inhemska arter lämpliga för platsen används. I slänterna, särskilt de sydvända, kan sandblottor skapas för att gynna sandlevande insekter. Om befintlig toppjord inte återanvänds är det viktigt att rätt sorts jord används vid anläggandet; mager och sandig jord med rätt kornstorlek.

- Om massor utifrån används för att anlägga gång- och cykelvägen är det mycket viktigt att de är rena från invasiva arter.

- Arbeten i närheten av befintligt bestånd av den invasiva arten parkslide måste ske med försiktighet så att inte vidare spridning sker. Arten bör bekämpas med lämpliga metoder.

- Om buskmiljöer påverkas av utbyggnaden kan med fördel nya buskar och bryn planteras på lämpliga ställen. Blommande och bärande sorter bör väljas för att gynna en rad arter, exempelvis insekter och fåglar. Även här är det viktigt att välja inhemska arter som växer i denna del av Skåne.

- Utöver att gynna enskilda arter/artgrupper och återskapa biotoper som påverkas, bör eventuella nya planteringar samt utformningen av gång- och cykelvägen ses i ett helhetsperspektiv för att stärka den gröna infrastrukturen.

Ett PM har tagits fram under 2018 som beskriver påverkan av befintliga träd längs Furuhillsvägen i samband med byggnation av en gång- och cykelväg enligt detaljprojekteringen. Syftet var att beräkna antal träd alternativt kvadratmeter skog som behöver avverkas i samband med byggnationen av gång- och cykelväg. Uppskattningen av det antalet träd som behöver avverkas är totalt 188 stycken längs Furuhillsvägen.

I Naturvärdesinventering (Tyréns 2023-06-30) så har naturvärden utretts mer i detalj. Inventeringen visar att de högsta naturvärdena är kopplade till de fyra dammar som finns längs med sträckan. Här gjordes vid inventeringen fynd av mindre vattensalamander, åkergroda och vanlig padda. I övrigt består området av åker- och betesmark, en uppväxt äng, blandlövskog, en pilevall, två allér och ett dike.

Bedömningen är att det framförallt är längs Furuhillsvägen som naturvärden påverkas negativt då ett antal träd behöver tas ner för att ge plats åt gång- och cykelvägen. Det finns möjlighet att öka naturvärden i de delar av planområdet som planläggs för natur.



Generellt bitotopskydd och naturvärdesklass

## Vattenområden

Längs med föreslagen sträcka finns ett antal mindre vattendrag. Det har konstaterats att det finns mindre vattensalamandrar samt groddjur i dessa. Påverkan på groddjur beskrivs mer ingående under rubriken ekologiska konsekvenser.

## Tillgänglighet

Gång- och cykelvägen ska utformas på ett sådant sätt att den blir tillgänglig även för personer med nedsatt rörelseförmåga.

## LANDSKAPSBILD

Gång- och cykelvägens påverkan på landskapsbilden beror till största delen på hur den utformas. I den del som utgörs av hag- och skogsmark så är asfaltsbeläggning och belysningsstolpar nya inslag som bedöms ge en negativ påverkan på landskapsbilden. I övriga delar, som inte utgörs av hag- och skogsmark, bedöms utbyggnaden inte påverka landskapsbilden.

Hur anläggningen passar in i landskapet beror på fler faktorer än valet av beläggning; exempelvis huruvida stråket går på bank eller i skärning, utformning och storlek på diken, det totala markintrånget och belysning, den sammantagna påverkan. Längs sträcka över hagmarker det vill säga delsträcka två till delsträcka fyra bedöms det totala markintrånget inklusive diken samt belysning vara de faktorer som främst påverkar stråkets synbarhet i landskapet, snarare än valet av grus eller asfalt. Beläggningen bedöms således inte vara den avgörande faktorn för stråkets påverkan på landskapsbilden, utan det är främst andra faktorer som påverkar. I aktuellt område finns även andra mer dominerande objekt såsom en kraftledningsgata, som har betydligt högre inverkan på landskaps-



Vy söder om GCR-vägen som visar stråket som ett nytt element i landskapsbilden.

bilden än avgörandet av beläggningsval eller t ex belysningsstolpar längs stråket.

I detaljplanen regleras ej belysning och val av beläggning. Om gång- och cykelvägen förses med belysning bör den utformas för att minimera påverkan på landskapsbilden samt djurliv t ex genom hur den riktas samt att belysningen endast är tänd då gång- och cykelvägen nyttjas.

## GATOR OCH TRAFIK

### Gång- och cykeltrafik

I dagsläget finns det ingen gång- och cykelväg inom planområdet. Gående och cyklister har idag inget bra alternativ för att färdas mellan Hofterup och Dösjebro. Planförslaget möjliggör en gång- och cykelkoppling mellan orterna.

### Kollektivtrafik

Det finns ingen kollektivtrafik inom planområdet. Busstrafiken går inom Ålstorp/Hofterup. Det går ingen busslinje mellan Hofterup och Dösjebro. Diskussioner har tidigare förts med Skånetrafiken om möjligheten till busstrafik mellan orterna. Det är inte aktuellt längre då det saknas en gen och bra körväg mellan orterna. I Dösjebro finns en pågatågstation.

### Biltrafik och gatunät

Planområdet omfattar Furuhillsvägen och Hästgårdsvägen i den västra delen av planområdet och grusvägen i den östra delen. Vägarna omfattas inte av några trafikmätningar. Vägarna kommer fortsatt att vara tillgängliga för biltrafik likt dagsläget. Detaljplanen medför inte att ut- och infart blockeras. Inriktning är att fortsatt bibehålla en god tillgänglighet för markägare och verksamhetsutövare längs sträckan.

## KULTURMILJÖ

### Fornlämningar

Det finns tre kända fornlämningar inom och i anslutning till planområdet. Fornlämningarna är före detta boplatser. Fornlämningar kan synas som härdrester, stenpackningar eller mörka färgningar i jorden. Genomförandet av detaljplanen behöver Länsstyrelsens tillstånd enligt 2 kap. kulturmiljölagen (KML). En ansökan om tillstånd till ingrepp avses lämnas in till Länsstyrelsens kulturmiljöenhet.

## HÄLSA OCH SÄKERHET

### Geoteknik

Planområdet består mestadels av isälvsediment (sand) i de västra och östra delarna. Ålstorps mosse utgörs av torv och marken söder om mossen består av lerig morän.

I PM Geoteknik GC-väg Hofterup-Dösjebo (Awer 2022-08-19) anges endast geotekniska anmärkningar mellan fastigheterna Karlslund 1:1 och Henkelstorp 2:1. Dessa sträckor beskrivs mer ingående nedan.

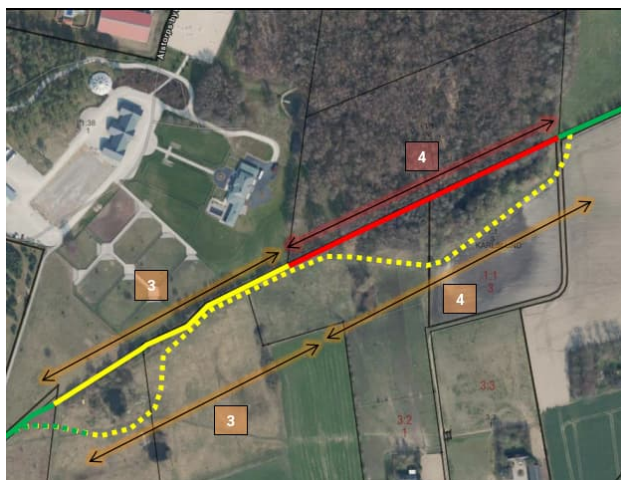
#### *Delsträcka 3: Henkelstorp 2:1 – Henkelstorp 2:7*

Längs fastigheterna Henkelstorp 2:1 och Henkelstorp 2:7 rinner en bäck med kuperad terräng intill. Vid byggnation intill bäcken kan avschaktning av massorna vara aktuellt för få en jämn yta. Två vattensamlingar har noterats inom delsträckan, där vid utfört platsbesök, bedöms vattenytan vara strax under markytan. Enligt SGU:s jordartskarta består jordlagren till ytan av lerig morän. Inför byggnation bör stabiliteten mot samtliga vattendrag utredas i detalj. Även grundvattennivåerna inom delområdet bör utredas.

Geotekniska åtgärder kan bli aktuella vid byggnation.

#### *Delsträcka 4: Henkelstorp 3:2 – Karlslund 1:1*

Längs fastighetsgränserna bedöms ett lösmarksområde bestående av torv föreligga. Vid utfört platsbesök var det svårnavigerad terräng vilket gjorde att stickprov endast kunde utföras vid områdets



*Delsträckor med geoteknisk anmärkning. Det är endast streckad sträckning (linje) som provas i detaljplanen.*

rand. Utförda stickprov längs områdets rand visar en torvmäktighet på ca 0,4 – 0,8 m. Stabiliteten mot samtliga vattendrag bör utredas och grundvattennivåer mätas. Enligt SGU:s jordartskarta består lösmarksområdet av kärrtorv, men strax söder om randen, där gång- och cykelvägen föreslås, vilar lerig morän och/eller morängrovler. Det råder fortfarande osäkerheter gällande utbredningen av torven och därmed kan geotekniska åtgärder bli aktuella även här.

### Markförorening

Det finns inga kända föroreningar inom planområdet.

## TEKNISK FÖRSÖRJNING

### Dagvatten

Dagvatten är tillfälligt förekommande avrinnande vatten på markytan eller på en konstruktion. Genomförande av detaljplanen medför en ökning av hårdgjorda ytor. Dagvatten bedöms kunna tas om hand i anslutning till gång- och cykelvägen.

Större delen av stråket föreslås avvattnas till ett öppet dike som ligger längs med gång- och cykelvägen, med undantag för Hästgårdsvägen som avvattnas till ett makadamfyllt dike då ett öppet dike är svårt att inrymma längs denna sträcka.

Aktuellt stråk föreslås i första hand avvattnas till öppna diken då det är enklare och billigare att anlägga samt lätt att underhålla. Men där detta inte inryms används makadamfyllt dike. Det har inte genomförts någon grundvattenutredning varpå föreslagna avvattningslösningar kan komma att behöva revideras beroende på vad förestående grundvattenutredning kommer fram till.

### Ledningsomläggning

Det bedöms inte finnas behov av flytt av ledningar till följd av detaljplanens genomförande. I förprojektering (Kreera 2024-02-29) anges att:

För luftledning gäller följande:

- Gång- och cykelväg ska placeras minst 15 meter från närmsta ledningsstolpe.
- Avstånd till andra elektriskt ledande material, till exempel belysningskabel, ska vara 50 meter från närmsta ledningsstolpe.
- Markhöjden får ej förändras under eller invid led-

ningen. Vägen skall hålla samma nivå som befintlig mark +/- 0,3 meter i höjdded.

För markledning gäller krav om täckningsdjup mellan ledning och vägbana på 1,5 meter.

## MILJÖKVALITETSNORMER (MKN)

### Vattenkvalitet

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

## MILJÖMÅL

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, sexton miljökvalitetsmål och tjugofyra etappmål. Det miljökvalitetsmål som främst berörs av planförslaget är god bebyggd miljö genom att gång- och cykeltrafik med koppling till Dösjebro station gynnas vilket kan minska behov av biltrafik.

## EKOLOGISKA KONSEKVENSER

En gång- cykelväg bedöms ha stor potential att förändra sättet att transportera sig längs sträckan mellan Hofferup och Dösjebro då många tar bilen till Dösjebro station trots det korta avståndet. Enligt cykelvägsplanen så är andelen resor med cykel lägre i Kävlinge i jämförelse med många andra kommuner i Skåne. Genom att planera för en attraktiv, trygg och säker cykelförbindelse främjas ett långsiktigt hållbart samhälle. Alternativa sätt att transportera sig, såsom med cykel, bidrar exempelvis till en minskad miljöpåverkan, ger positiva effekter på folkhälsan, minskad trängsel på vägar och skapa positiva effekter på buller.

Naturvärdesinventering (Tyréns 2022-02-23) anger att aktuellt förslag på sträckning innebär att man påverkar eller riskerar att påverka sex naturvärdesobjekt med visst naturvärde och fem objekt med påtagligt naturvärde. Därtill går sträckningen längs en pilevall med högt naturvärde samt naggar intilliggande område med högt naturvärde i kanten.

Ett flertal naturvårdsarter har hittats i området. Av dessa är nio rödlistade och tre skyddade enligt artskyddsförordningen (utöver fågelarterna vilka alla är skyddade).

Området i och intill Ålstorpsmosse med kringliggande diken och dammar är känsligt för påverkan på

hydrologin. För att inte påverka de värden som är kopplade till de hydrologiska faktorerna måste denna påverkan utredas vidare. Påverkan ska beaktas både för byggtiden och för driftskedet.

Påverkan på områdets funktion som grön infrastruktur bedöms främst ske i form av biotopförlust i områden med utpekade naturvärden. Gång- och cykelvägen i sig bedöms inte utgöra någon barriär. Utformas gång- och cykelvägens vägkanter utifrån naturmiljöprinciper (se nedan) kan dessa bli spridningsvägar för exempelvis kärlväxter och insekter.

När ett område med rik biologisk mångfald och värdefulla habitat som detta ska exploateras bör anpassningar av exploateringen göras. Vid behov kan även skydds- och kompensationsåtgärder behövas.

Det finns stor potential att öka naturvärdena i området, inte minst gällande de sandiga miljöerna. Detta kan göras med relativt enkla medel.

I naturvärdesinventeringen föreslås följande anpassningar av gång- och cykelvägens dragning för att minska påverkan på naturmiljön:

- Gå vid sidan om pilevallen, eller säkerställ att anläggandet inte påverkar träden och dess rötter.
- Dra gång- och cykelvägen utanför Ålstorps mosse.
- Undvik intrång eller påverkan på dammen mitt på sträckan.

Avverkningar och buskröjningar bör inte genomföras under fåglars häckningsperiod för att undvika negativ påverkan på fågellivet, samt att undvika artskyddsdispens.

Föreslagen sträckning av gång- och cykelväg har tagit hänsyn till de i Naturvärdesinventeringen föreslagna anpassningar. Avverkningar och buskröjningar är dock inte möjligt att reglera i detaljplan.

I Naturvärdesinventering (Tyréns 2023-06-30) anges att dra gång- och cykelvägen mellan dammarna på fastigheten Henkelstorp 2:1 bör vara möjligt utan att påverka groddjuren negativt. Att anlägga ett mindre rör under gång- och cykelvägen skulle kunna underlätta och fungera som en groddjurspassage mellan dammarna. Dock är dödligheten av trafiken troligen inte så hög då det bara är en gång- och cykelväg.

Nio träd längs Furuhillsvägen omfattas av det generella biotopskyddet och bedöms påverkas av

detaljplanens genomförande. Eftersom gällande detaljplan ersätts med aktuellt planförslag återinträder biotopskyddet. Kommunen avser att ansöka om dispens från generellt biotopskydd. Övriga bitotopskyddade objekt i anslutning till gång- och cykelvägen bedöms inte påverkas negativt av detaljplanens genomförande.

## SOCIALA KONSEKVENSER

Gång- och cykelvägen bidrar till att koppla samman orterna Dösjebro och Hofterup. För barn och ungdomars fritidsresande har cykelvägen en stor potential eftersom exempelvis fotbollsklubben i Dösjebro attraherar många i denna målgrupp.

Det kommer fortsatt vara möjligt att inhägna hästarna. Risker för hästarna kan öka något då fler passerar.

## EKONOMISKA KONSEKVENSER

Befintlig infrastruktur dvs Furuhillsvägen, Hästgårdsvägen och traktorvägar nyttjas på stora delar av sträckan. Gång- och cykelvägen förläggs i kanten av hagmarker för att undvika en uppdelning av dessa.

## 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.

Planen bedöms dock medföra viss miljöpåverkan varför följande utredningar har gjorts och utgjort beslutsunderlag till olika ställningstaganden:

- Naturvärdesinventering (Tyréns 2022-02-23)
- Naturvärdesinventering (Tyréns 2023-06-30)

### UNDERSÖKNING

Undersökningen är den process som kommer fram till om ett förslag till en detaljplans genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan el-

ler inte. De miljöaspekter med förväntad och möjlig miljöpåverkan beskrivs sammanfattningsvis enligt följande i undersökningen:

#### Kulturvärden

Längs föreslagen sträckning finns tre stycken platser med fornlämningar. Ett område består av en boplats från stenålder. Fornlämningsområdet är oskadat och inte synlig ovan mark. Det andra området består av en boplats från sten-, brons- samt järnåldern. Inte heller denna är synlig ovan mark. Det tredje fornlämningsområdet ligger i nära anslutning till Dösjebro, består även denna av en gammal boplats. Denna är inte heller synlig ovan mark. Kan kräva inventering, eventuellt med sakkunnig och platsbesök.

Planens genomförande kan komma att påverka utpekade fornlämningsområden. Planen bedöms däremot inte ha någon betydande miljöpåverkan sett till identifierade kulturvärdena.

#### Naturvärden

Ålstorps mosse med sina omgivningar kan komma att påverkas av aktuell planläggning. Ålstorps mosse är klassat som sumpskog av Skogsstyrelsen och har klassats till klass 3 i våtmarksinventeringen. I naturvärdesinventeringen genomförd av Tyréns har Ålstorpsmosse ingått men blivit klassad som "Ej aktuell" och beskrivs då som igenväxt. Därtill finns objekt från ängs- och betesmarksinventeringen i området. För att motverka eventuella effekter på naturmiljön med dess värde föreslås gång- och cykelvägen dras utanför Ålstorps mosse.

Skogen öster om Ålstorp består dels av tallskog, dels av lövskog med björk och ek. Skogen riskerar att naggas i kanten vid anläggningen av gång- och cykelvägen. I en inventering gjord mellan 2018-2019, klassades skogsområdet som klass 3 (påtagligt naturvärde) samt klass 4 (visst naturvärde).

För att minska påverkan på de objekt som omfattas av det generella biotopskyddet föreslås gång- och cykelvägen gå vid sidan om pilevallen för att säkerställa att anläggandet inte påverkar träden och dess rötter. Påverkan på dammar beskrivs mer ingående under rubriken Ekologiska konsekvenser samt i Naturvärdesinventering (Tyréns 2023-06-30).

Bedömningen är att det framförallt är längs Furuhillsvägen som naturvärden påverkas negativt då ett antal träd behöver tas ner för att ge plats åt

gång- och cykevägen. Det finns möjlighet att öka naturvärden i de delar av planområdet som planläggs för natur.

#### Sociala värden

Planen har en positiv påverkan på de sociala värdena mellan tätorterna då det ökar tillgängligheten till och inom området.

#### Materiella värden

Planen kan komma att påverka materiella värden om planen inte genomförs med försiktighet. Miljöbalkens tredje kapitel, 4 §, anger bland annat att "Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.". Inom ramen för denna detaljplan bör en ny gång- och cykelväg som binder samman Hofterup och Dösjebro kunna anses vara av ett väsentligt samhällsintresse.

#### Risker för människors hälsa eller för miljön

Anläggningen av gång- och cykelvägen bör betraktas som en förbättring av trafiksäkerheten, då de oskyddade trafikanterna får ett eget utrymme att röra sig på.

## GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN

Genomförandefrågorna redovisar de administrativa, organisatoriska, fastighetsrättsliga och ekonomiska åtgärder som krävs för ett samordnat genomförande av detaljplanen. Genomförandefrågorna är vägledande vid genomförandet av detaljplanen.

### ADMINISTRATIVA FRÅGOR

#### Genomförandetid

Detaljplanen har en genomförandetid på fem år från det datum den vinner laga kraft. Denna tidsperiod bedöms vara en skälig tid för utbyggnad av planområdet. Fastighetsägaren har inom 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 fjärde kvartalet 2024. Tidplanen är preliminär och kan förändras under arbetets gång.

#### Huvudmannaskap

Kävlinge kommun ska vara huvudman för allmän platsmark inom planområdet.

### FASTIGHETSRETTSLIGA FRÅGOR

Kävlinge kommun är fastighetsägare för en större del av marken söder om Furuhillsvägen fram till fastigheterna innan Bullerbyvägen. Gång- och cykelvägen är längs denna sträcka projekterad så att den kan gå inom kommunens egen fastighet. Kommunen är även fastighetsägare till en del av Ålstorps mosse. Längs resterande sträcka fram till Dösjebro finns både en vägsamfällighet samt privata fastighetsägare. Ett genomförande av detaljplanen medför att kommunen kan behöva lösa in mark för allmän platsmark såvida inte en överenskommelse träffas med berörda fastighetsägare.

#### Fastighetsbildningsåtgärder

Fastighetsbildning skall ske i enlighet med detaljplanens intentioner. Angivna ytor är preliminära och fastställs först vid lagakraftvunnen lantmäteriför rättning.

Nedan redovisas vilka konsekvenser detaljplanen får för enskilda fastighetsägare.

#### Fastighetskonsekvenser

De konsekvenser som detaljplanen medför för respektive fastighet framgår av kartorna nedan. Observera att kartornas skala varierar.

Fastigheterna Henkelstorp 2:15, 3:2, 2:7, 2:1, 2:27, Ålstorp 7:19, 1:38 och Karlslund 1:1, 1:14 är samtliga privatägda. En konsekvens av planförslaget är att delar av fastigheterna övergår till kommunal allmän platsmark. Hur stor del av fastigheten som berörs beskrivs nedan.

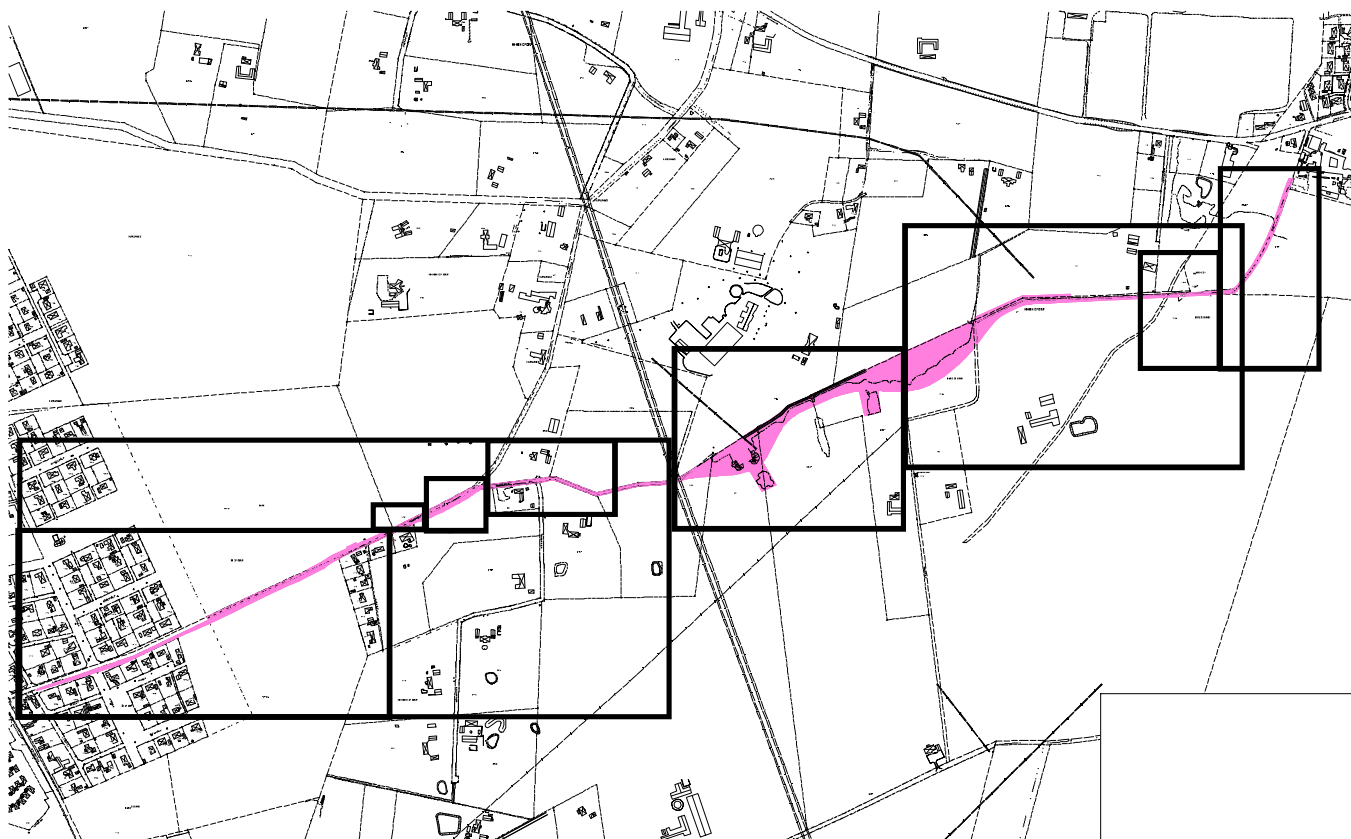
Samfälligheterna S:1, S:2 och S:33 är privat ägda. Delar av fastigheterna övergår till kommunal allmän platsmark. Hur stor del av fastigheten som berörs beskrivs nedan.

Fastigheten Ålstorp 19:1 och Karaby 2:21 ägs av kommunen. Del av fastigheten övergår till allmän platsmark med användningen Gata. Hur stor del av fastigheterna som berörs beskrivs nedan.

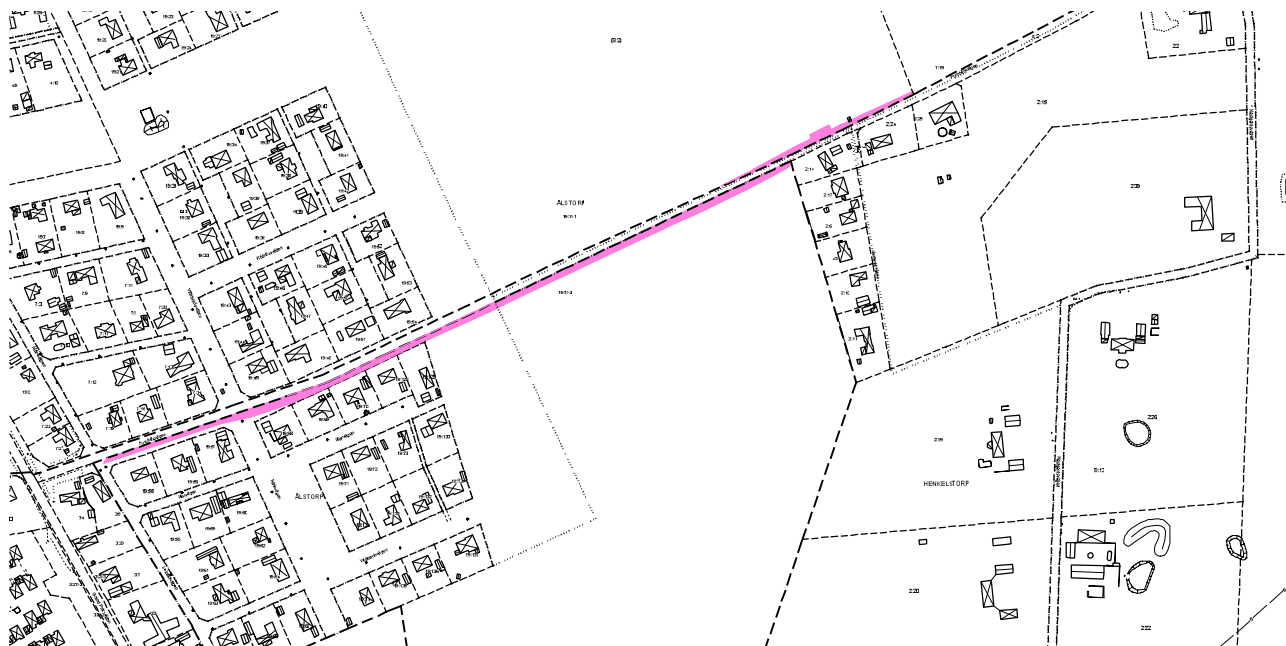
Rosafärgade ytor nedan visar vilka delar som påverkas på respektive fastighet.

Gemensamhetsanläggningen Henkelstorp ga:4 behöver som en följd av planförslaget omprövas och minskning av de upplåtta områdena behöver ske. Detta omnämns inte i planens genomförande-beskrivning och vilket bör framgå. Detsamma gäller möjligen också Henkelstorp ga:1 (även om den idag kanske inte har en aktiv funktion).

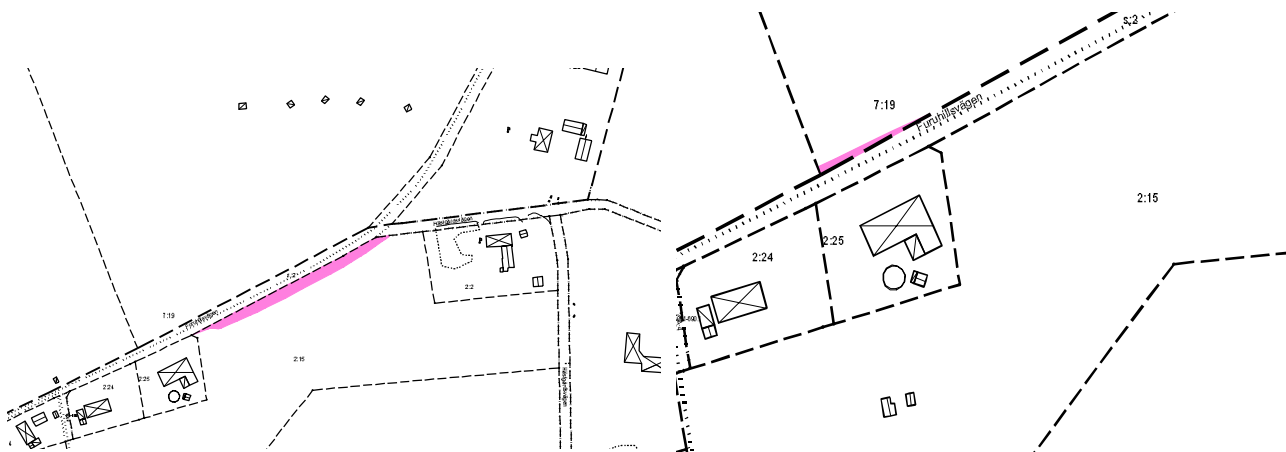
1261-2021/15.1 avser servitut för väg den mindre sträckan upp mot skolan i Dösjebro. Om detta blir en allmän väg så ska detta servitut upphävas.



Föreslagen sträckning markerat med rosa linje. Sträckan redovisas i olika delsträckor markerade med rektangel ovan.



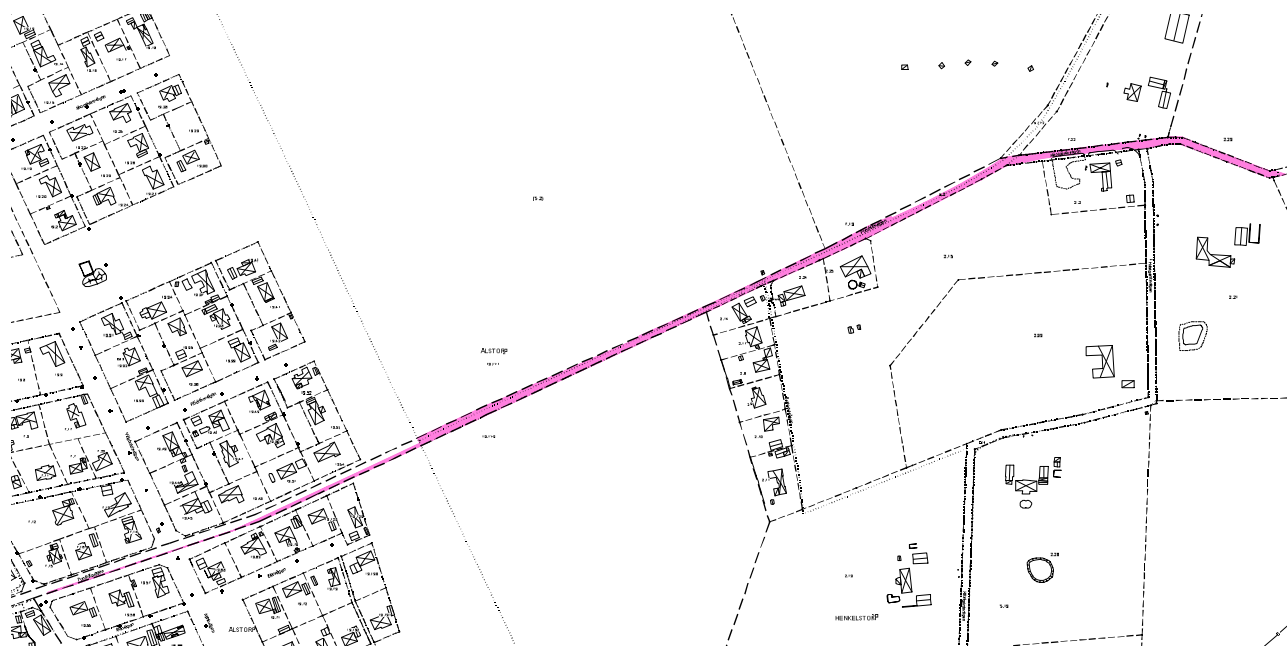
Fastigheten Ålstorp 19:1 är kommunalägd. 3467 kvm av fastigheten föreslås övergå till allmän platsmark med användningen Gata.



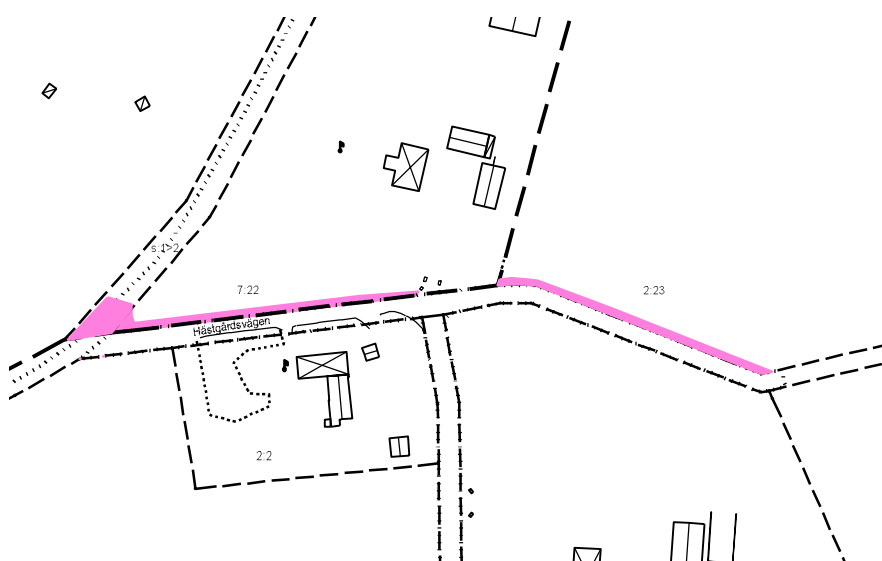
Fastigheten Henkelstorp 2:15 är privatägd. 771 kvm av fastigheten föreslås överföras till kommunalägd fastighet.

Fastigheten Ålstorp 7:19 är privatägd. 49 kvm av fastigheten föreslås överföras till kommunalägd fastighet.

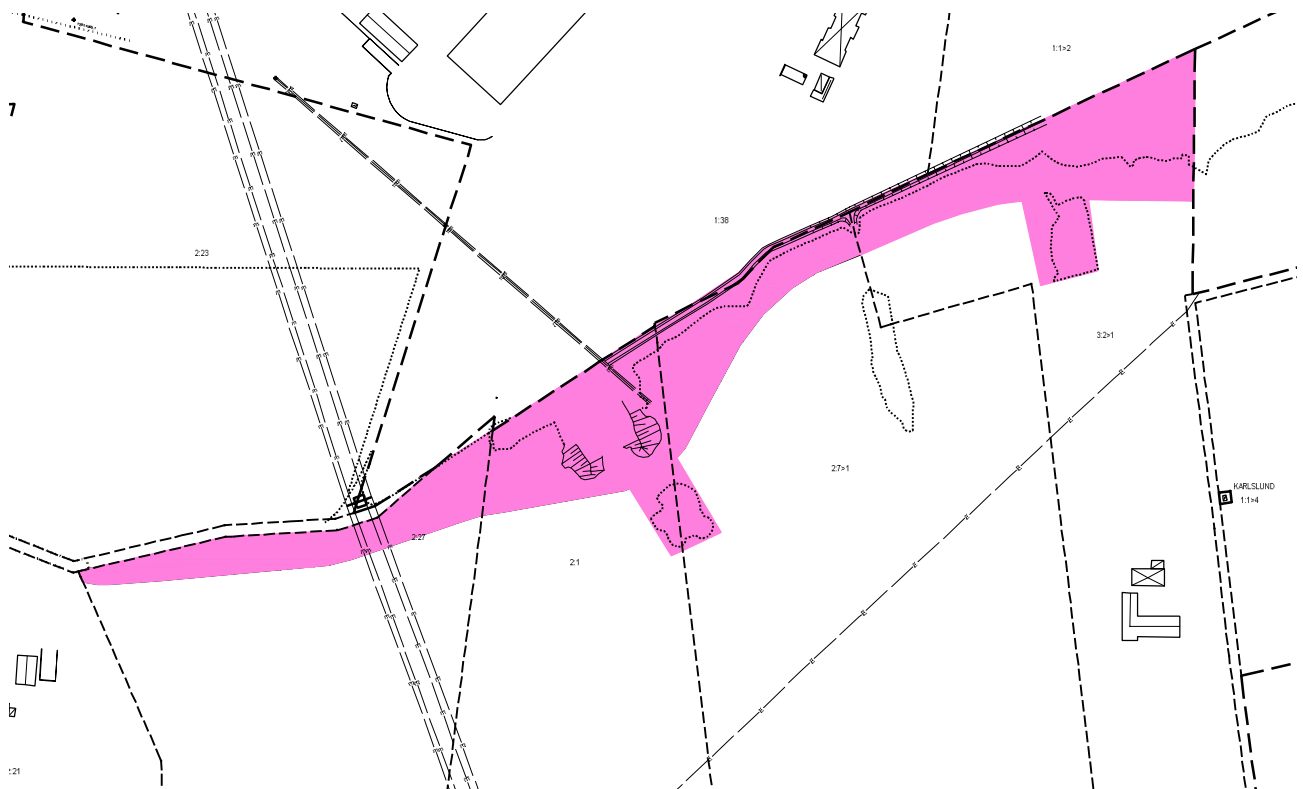




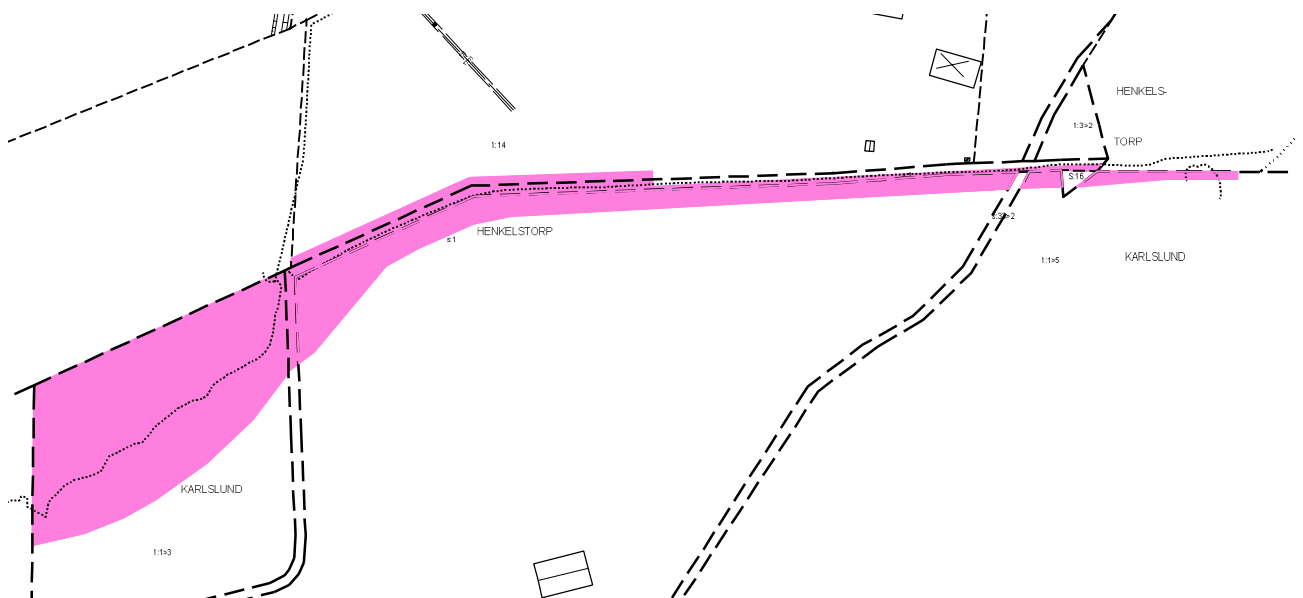
Samfälligheten S:2 är privatägd. 5075 kvm av fastigheten föreslås överföras till kommunalägd fastighet.



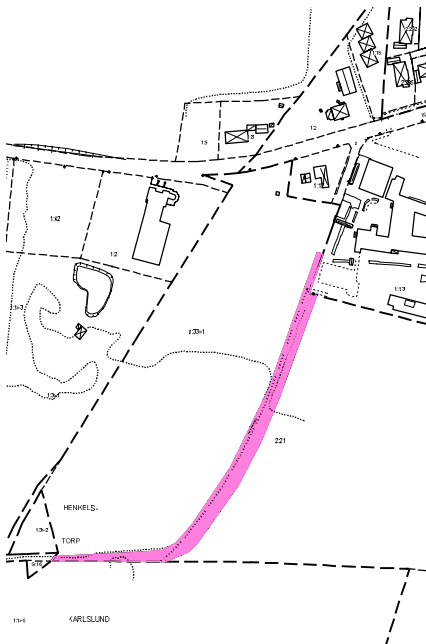
Fastighet Henkelstorp 2:23 är privatägd, 180 kvm av fastigheten föreslås överföras till kommunalägd fastighet. Fastighet Ålstorp 7:22 är privatägd, 219 kvm av fastigheten föreslås överföras till kommunalägd fastighet. Fastigheten Ålstorp S:1 är privatägd, 131 kvm av fastigheten föreslås överföras till kommunalägd fastighet.



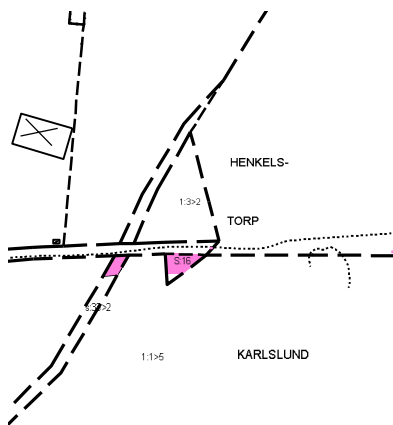
Fastigheterna Henkelstorp 3:2 , 2:7, 2:1, 2:27 och Ålstorp 1:38 är privatägda. 8694 kvm av fastigheten Henkelstorp 3:2 , 4341 kvm av fastigheten Henkelstorp 2:7, 233 kvm av fastigheten Ålstorp 1:38, 4090 kvm av fastigheten Henkelstorp 2:27 och 6202 kvm av fastigheten Henkelstorp 2:1 föreslås överföras till kommunalägd fastighet.



Fastigheten Henkelstorp S:1 privatägd. 2035 kvm av fastigheten föreslås överföras till kommunalägd fastighet. Fastigheten Ålstorp 1:14 är privatägd. 737 kvm av fastigheten föreslås övergå till allmän platsmark. Fastigheten Karlslund 1:1 är privatägd. 14103 kvm av fastigheten föreslås övergå till allmän platsmark.



Fastighet Kävlinge Karaby 2:21 är kommunalägd. 2894 kvm av fastigheten föreslås övergå till allmän platsmark med användningen Gata.



Samfälligheten S:33 är privatägd. 46 kvm av fastigheten föreslås överföras till kommunalägd fastighet. Samfälligheten S:16 är privatägd. 95 kvm av fastigheten föreslås överföras till kommunalägd fastighet.

## EKONOMISKA FRÅGOR

Ansvar och kostnaderna för genomförande av detta planförslag fördelas enligt följande:

Kävlinge kommun

- Framtagandet av detaljplan med tillhörande planhandlingar och utredningar.
- Utbyggnad, iordningställande och förvaltning av allmän platsmark inom planområdet.
- Ansökan om eventuell fastighetsbildning hos Lantmäteriet.

Utbyggnad av allmänna anläggningar

Planförslaget innebär att följande allmänna anläggningar nyanläggs:

- Utbyggnad av gång- och cykelväg

Flyttningar eller ändringar av befintliga anläggningar bekostas av exploatören.

Genomförande- och driftskostnader

Grov kostnadsbedömning har utförts i samband med förprojektering (Kreera 2024-02-29).

Kalkylen är utförd med antagande om att utskiftning massor ej behöver utföras. Utifrån detta görs en bedömning att entreprenadkostnad blir mellan 8-10 milj. kr, om gång- och cykelvägen i sin helhet får asfaltbeläggning. Varav belysning är ca 1 milj. kr.

Att göra 500 m gång- och cykelvägen för tung trafik (traktor) medför en merkostnad på ca 300 000 kr, vilket är inkluderat i ovan kostnadsbedömning.

Byts asfaltbeläggning mot grus för gång- och cykelvägen på sträckan 0+220 till 1+540 avgår ca 400 000 kr. Detta medför en ökad underhållskostnaden med ca 100 000 kr beräknat på en 20 års period.

Inlösen, ersättning

En del av befintlig privatägd kvartersmark föreslås bli allmän plats. Kommunen har rätt att lösa in denna mark enligt PBL 6:13. Om denna rätt används ska ersättning betalas till fastighetsägaren. Kommunen har även en skyldighet att lösa in marken om berörd fastighetsägare begär detta.

## MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Planhandlingarna har tagits fram av planarkitekt Ted Gustavsson Tyréns.

Övriga medverkande:

Planarkitekt: Joacim Dahlberg.

Exploateringsingenjör: Eric Arnehed.

Naturvårdsstrateg: Patrik Lund.

100%  
välkommen!