

Planprogram för Kävlinge Östra Centrum, Kv Exporten 15 m fl (fd Skanekområdet, Silon m fl) i Kävlinge tätort, Kävlinge kommun

Planprogrammet har varit föremål för samråd under tiden 26/6 – 1/9 2008. Allmänt samrådsmöte har avhållits 20/8 -08.

Kommunstyrelsen lämnar förslaget till planprogram utan erinran.

Kulturnämnden framför att mark inom programområdet måste avsättas för förskola/förskolor och skola i första hand lokaliserad med hänsyn till närhet till den planerade parken och med hänsyn till god tillgänglighet för olika färdssätt. Kulturnämndens lokalförsörjningsplan för 2008 omfattar endast till vissa delar de år då det är aktuellt med inflyttning till Kävlinge Östra Centrum. Det är dock inte möjligt att nu ange hur stort lokalbehovet kommer att bli och det är därmed för tidigt att kunna ta ställning till planprogrammets diskussion om lämpligheten att använda fd Köttforskningens lokaler som skolbyggnad.

Det är positivt med gång- och cykelvägar som gör det lättare att ta sig på ett trafiksäkert sätt mellan östra och västra Kävlinge. Den föreslagna bibliotekspassagen under järnvägen är positiv såväl ur kommunikations- som serviceperspektiv.

Kommunfullmäktige har beslutat att utreda frågan om en kulturskola i kommunen. Blir det ett positivt beslut kommer det att behövas lämpliga lokaler. Här skulle både Båghallen och Skanekhallen kunna vara alternativa möjligheter.

När det gäller frågan om ny idrottshall finns redan beslut om att placera denna nära nuvarande Korsbackahallen.

Socialnämnden framför att man ser positivt på det utvecklingsarbete som föregått planen där olika intressenter har kunnat ta en aktiv och engagerad del i områdets framtid.

I området måste såväl ungdomars behov och behovet av särskilda boenden för äldre och funktionshindrade tillgodoses. Framför allt är behovet av särskilt boende för äldre aktuellt och måste tillgodoses inom kvarter med erforderliga byggrätter för denna typ av särskilt utrymmeskrävande bostäder. Framtida särskilda boenden för både äldre och funktionshindrade måste finnas med i bostadsbeståndet så att kategorihus undviks. Med tanke på de ökande kostnaderna för bostadsanpassning uppmanar socialnämnden miljö- och tekniska nämnden att stärka kraven på basanpassning.

Tekniska nämnden tillstyrker förslaget med kommentarer gällande behovet av såväl erforderliga bullerberäkningar som förslag till åtgärder vad gäller de i programhandlingarna prognosticerade nästan dubblade trafikmängderna på Kvarngatan. Vidare efterlyses utredningar för att klargöra trafikflödena inne i området samt bör parkeringsbehovet baseras på prognosticerat behov år 2030.

- Området planeras som en tät blandstadsdel med en mix av boende och verksamheter av olika slag. Förskola/skola föreslås inom Sandhammaren 1. En större park planeras och de planmässiga förutsättningarna för ett kulturhus i den äldre båghallen redovisas. Det pågår en dialog mellan socialförvaltningen och miljö & teknik om framtagande av nytt basanpassningsprogram, då det nu gällande antaget av kommunfullmäktige 2000-10-02, behöver uppgraderas. Basanpassning utöver vad som anges i BBR kan dock inte regleras i detaljplan utan måste överenskommas med exploatören i exploateringsavtal eller motsvarande.

Särskild bullerutredning är framtagen för detaljplanen.

Ett ÅtgärdsPM för Kvarngatan, delen Västra Långgatan – väg 108, daterat 2009-03-23, är framtaget, vari föreslås hastighetsdämpande åtgärder i form av avsmalningar eller gupp i syfte att verka för en överflyttning från Kvarngatan till väg 104/108 av den trafik som genereras i

utbyggnadsområdet. Skånetrafikens pendelparkeringsutredning baseras på prognosticerat behov år 2020. Trafikutredningens bedömning av parkeringsbehovet gällande bostäder och verksamheter baseras på SIKAs (Statens institut för kommunikationsanalys) prognoser för bilinnehav i Skåne.

Räddningstjänsten Syd framför att för bedömning av erforderligt avstånd mellan järnväg och bostadsbebyggelse måste en riskanalys utarbetas enligt kriterier i rapporten RIKTSAM utifrån valda bebyggelsetäthet och avstånd till järnväg. Om kommunen anser att avstånden i RIKTSAM är för långa kan kommunen själva ta fram en analys som är anpassad till de lokala förhållandena. Vidare erinras om kravet på utrymningsvägar i flerfamiljshus, behovet av brandvattenförsörjning samt att det behövs körbar väg för räddningsfordon inom högst 50 meter till bostadsentréer och utrymningsvägar.

- Riskanalysen avseende järnvägen kommer att vidarearbetas i den fortsatta planläggningen. Kravet på utrymningsvägar mm skall tillgodoses.

Försvarsmakten har ingen erinran mot planförslaget.

E.ON Gas Sverige AB framför att man har ledningar inom området. Det är dock möjligt att se påverkan på dessa först när skelettplanen är framtagen. Närheten till natur- och biogasnätet medför att gas kan vara en intressant energialternativ för den planerade bebyggelsen.

Telia Sonera AB framför att man har flera anläggningar inom området. Eventuella konsekvenser får bedömas i samband med framtagande av nya detaljplaner.

Sydvatten AB framför att man i planområdets norra del har en genom vattendom legaliserade vattenledningar med skyddsområde av 10 meter utifrån respektive lednings mittlinje.

- Påverkan på befintliga ledningar och behovet av nya stråk kommer att klargöras i den fortsatta planläggningen. Sydvattenledningen är beaktad i gällande detaljplan och kommer att beaktas även vid ny detaljplanläggning inom området som berör ledningen.

Banverket anger i yttrande daterat 2008-08-26 att man finner planarbetets upplägg mycket intressant och har ingen erinran mot programförslaget.

Skånetrafiken ställer sig positiv till förslaget och den positiva beskrivningen av kollektivtrafiken som en av områdets planeringsförutsättningar. Man påpekar vikten av goda förbindelser; passager, under järnvägen.

Vägverket ställer sig positiv till förslaget, som innebär en hög exploateringsgrad så att många ges möjlighet att utnyttja de goda resmöjligheterna. Vikten av sammanhängande gc-nät med koppling till det befintliga gc-nätet i Kävlinge samt behovet av cykelparkeringar, inte minst i anslutning till stationen påpekas. Gator och korsningar med blandtrafik där oskyddade trafikanter förekommer bör vara utformade så att hastigheten inte överskrider 30 km/h och innehålla erforderlig bredd.

Exploateringen medför ökad biltrafik och ökad belastning på framför allt Västra Långgatan och Kvarngatan och därmed deras koppling till väg 108 och väg 104. I det fortsatta planarbetet måste utredas hur den ökade belastningen ska hanteras och vilka åtgärder, bl a avseende ökad bullernivåer, som måste vidtas. Man motsätter sig den i programmet framförda möjligheten att omgestalta väg 104/108 till en grön boulevard då dessa vägar ingår i det regionala vägnätet och måste bibehålla standarden såsom genomfartsväg.

En diskussion mellan kommunen och Vägverket måste genomföras innan detaljplaneringen av området påbörjas.

- Den till planprogrammet hörande trafikutredningen kommer att vidareutvecklas ytterligare i den fortsatta planläggningen bl a i form av noggranna studier av gatubredder, gc-vägar mm. Bullerutredningen kommer också att vidareutvecklas. Kommunen delar Vägverkets uppfattning att väg 104/108 bör bibehålla sin standard som genomfartsväg, dock med vederbörlig hänsyn tagen till läget genom tätorten. Möte har avhållits med vägverket kring frågeställningarna.

Boende Blekingegatan 49 och 51 välkomnar byggnationen och hoppas att den kommer till stånd snarast. Ev bebyggelse på "Cirkustomten" (Sandhammaren 2) bör ligga så långt som

möjligt från befintlig bebyggelse längs Blekingevägen, med t ex mellanliggande grönområde. Man är positiv till förslaget med bebyggelse på Ölandsgatans västra sida. Det är olämpligt med en ny gata som förbinder Fredsgatan ut till Västra Långgatan då det skulle medföra onödigt och olämpligt trafik, däremot förordas en gång- och cykelväg. För att klara den ökade trafiken och ökade bullret på Västra Långgatan bör den hastighetsbegränsas till 30 km/h och ges väjningsplikt så att korsande/anknyttande gator får företrädesrätt.

Boende Skånegatan 1 (Moränen 11) framför att ny förbindelse mellan Fredsgatan och Västra Långgatan bör stanna vid en gång- och cykelväg då en gata skulle medföra ökad biltrafik, vilket är olämpligt med tanke på de många gående och cyklande till Rinnebacksskolan och från de östra bostadsområdena till stationen, centrum mm.

Boende Gotlandsgatan 4 framför att man bör fundera på hur ev dålig lukt från Ellco Food AB kan medföra problem för de planerade bostäderna inom fd Skanek och ta fram en plan för hur det skall lösas.

Boende Hallandsgatan 4 (Pollux 7) efterlyser bullerutredning för östra delen av Kvarngatan då det behövs åtgärder för att klara de ökade trafikmängderna och därmed bullerproblemen för kringliggande bostäder t ex inom kv Pollux. Radhuslängorna längs Godhemsgatan utgör ett bullerskydd men öppningarna mellan längorna genererar en kraftigt varierad variation i bullernivån som är störande.

Utredningarna visar att flertalet boende från det nya området kommer att köra ut åt söder. Det bör därför genomföras åtgärder för att få fler att vilja köra ut via 104:an vid Preem, kanske med en rondell i korsningen 104:an och 108:an.

Det bör säkerställas säkra gång- och cykelpassager över Västra Långgatan, då det är många barn och ungdomar som kommer att passera denna väg till Korsbacka högstadieskola, idrottshallen. Efterlyses utredning angående framtida luftföroreningshalter på Kvarngatan som redovisar huruvida man klarar normerna.

Finns det risk att grundvattennivån och flöden påverkas uppåt i områdena kring den nya bebyggelsen, så att det orsakar källaröversvämningar i befintlig bebyggelse?

Sandra Lewandowska efterlyser bowlinghall och affär, som exvis H&M, inom området.

Familjen Arnesson efterlyser en bra cykelförbindelse från området öster om Östra Centrum till centrum/stationen/Korsbackaskolan. En blandad bebyggelse lämplig för både gamla och unga med radhus, 2-3våningshus, punkthus och lite villor förordas. Beakta möjligheterna att med bil ta sig till Östra stationen, vilket idag är besvärligt. Antalet p-platser måste öka. Anlägg grönområde gärna med möjligheter att åka skridsko utomhus vintertid – en samlingsplats.

- *Frågan om placering av ny bebyggelse inom Sandhammaren 2 kommer att diskuteras ingående inom ramen för detaljplaneringen med utgångspunkt i förhållandena på platsen.*
- *Detaljplanen är utformad med enbart gc-väg mellan Fredsgatan och V Långgatan.*
- *Sandhammaren 2 är föremål för separat planläggning.*
- *Ett Åtgärds-PM, daterat 2009-03-23, "Kvarngatan, delen Västra Långgatan – Väg 108" är framtaget vari beskrivs konsekvenserna för Kvarngatans östra del vid föreslagen utbyggnad inom Exporten 15 m fl samt åtgärdsförslag för att minska belastningen på Kvarngatan.*
- *Västra Långgatan avses byggas om med bl a hastighetsdämpande åtgärder höjd med Sandhammaren 12 och gc-övergång för ny gc-väg mellan Fredsgatan och Västra Långgatan.*
- *Förslag till cirkulationsplats i korsningen väg 104 och 108 redovisas bl a i kommunens översiktsplan 2010. Frågan om konkret utbyggnad måste dock diskuteras i samråd med vägverket.*
- *Någon risk för grundvattensänkning inom närliggande bostadsområden pga utbyggnaden inom programområdet har hittills inte framkommit. I samband med den fortsatta planläggningen skall prövas att Miljö kvalitetsnorm (MKN) för Yt- och grundvatten innehålls, vilket kommer att redovisas i detaljplanen.*
- *I bilaga "Luftföroreningar från vägtrafik till Planprogram för Kävlinge Östra Centrum", 2008-05-19 har halterna av NO₂ och PM₁₀ beräknats i två punkter inom planområdet. Årsmedelvärdet för NO₂-halten i de två punkterna ligger under den nedre utvärderingsströskeln. Då NO₂-halten är dimensionerande kan konstateras att de gällande MKN kan uppfyllas även för andra ämnen. PM₁₀-halterna i de två beräkningspunkterna ligger under normen men överskrider den övre utvärderingsströskeln, främst beroende på bakgrundsbidraget.*

Kommunen ingår i det så kallade URBAN-mättnätet som bygger på ett samarbete mellan IVL, Stiftelsen Institutet för Vatten- och Luftvårdsforskning och ett antal miljö- och hälsoskydds-kontor. Luftkvaliteten mät PM10 mäts kontinuerligt och resultaten inklusive utvärderingar publiceras bl a på kommunens hemsida.

- *Till kommunen har hittills inte inkommit klagomål på luktolägenheter från Ellco Foods.*
- *Den i projektet föreslagna gatustrukturen kommer att förbättra tillgängligheten generellt i Kävlinge. Bebyggelsen avses bli blandad visst inslag av affärer av olika slag samt grönsstruktur omfattande bl a en större gröning/parkrum vari diskuteras olika vattenarrangemang. Båghallen diskuteras som någon form av aktivitetshus/kulturhus.*
- *Antalet p-platser i anslutning till Östra stationen kommer att utökas.*

Lantbruks- och Industrimaskiner AB framför att det är föreslaget parkeringshus och torg på fastigheten (Exporten 32), vilket medför kraftigt begränsad exploatering av den drygt 6600 m2 stora tomten. Då man tänker sälja fastigheten är det viktigt att de nya ägarna kan utnyttja tomten maximalt och parkeringshuset och torget bör därför placeras på Midrocs egen mark.

- Exporten 32 föreslås planläggas för bostadsändamål med möjlighet till verksamheter i bottenvåningen samt pga läget i anslutning till perrongerna som del av järnvägstorg och gata.

ElcoFood AB framför att man fått utökat sitt miljötillstånd motsvarande en tredubbling av råvarumängden, vilket medför ökad trafik i enlighet med vad som framgår i miljötillståndsansökan. Man bör i betydligt större omfattning beakta de säkerhetsavstånd som föreskrivs, både med avseende på buller och på närhet till befintlig processindustri. Verksamheten har bedrivits på platsen sedan 1968 och var då inte kringbyggd av andra fastigheter. Med nuvarande förslag till näraliggande byggnation så föreligger en stor risk att bostäderna minskar i attraktionsvärde samt att den alltmer ökande trafiksituationen kommer att upplevas besvärande, med följd av ett allt större missnöje med Ellco Foods placering. Ovanstående önskas få beaktat i den fortsatta planeringen och man ställer sig givetvis villig att delta aktivt i diskussioner med såväl kommunen som Midroc för att få till stånd en lösning som kan tillfredsställa samtliga inblandade.

- Frågan om erforderligt respektavstånd till nya bostäder mm kommer att belysas i särskild riskanalys/ miljökonsekvensbeskrivning.

Kävlinge Centrumutveckling AB c/o Lars Carlsson Produktutveckling AB, /Lantmännens Fastigheter i Kävlinge (Rangeringen 5 m fl) framför att detaljplanarbetet för de fastigheter man äger avstannat pga framtagande av ett planprogram som i huvudsak inte berör fastigheterna. Man anser att man endast berörs av programmets gatunät och ”fastigheten Hejdes Trä”, beträffande vilken man anser att ändrade planförhållanden inte är en fråga för KC AB/Lantmännen. I övrigt bör slutna storkvarter öppnas upp med vegetation för att bibehålla småskaligheten samt undvika tomma och tråkiga bottenvåningar mot gatorna. Parkeringshus bör undvikas pga trygghet och stora trafikflöden. Parkeringen kan placeras i norr och öster. En enhetlig hastighet inom området bör vara 30 km/h för att skapa säkerhet och god miljö. Vattenområdena skall koncentreras till ett fåtal platser pga investeringskostnader, säkerhet och dyr förvaltning. En ev kanal motsätter man sig helt. För att kunna skapa ett genomförande av projekt KC AB/Lantmännen måste alla mänska investeringar hållas på en rimlig nivå och belasta den fastighetsägare som har nytta av dessa. Projekt KC AB/Lantmännen ligger i utkanten av projektet och bör således ej belastas med en andel av hela programmets investeringar. Man önskar att det inlämnade projektet för Silon mm kan genomföras utan en omstart av projekteringen samt försening av planerat äldreboende och att detaljplanen för projektet kan vinna laga kraft under kvartal 1, 2009.

- Miljönämnden har i tidigare beslut om planläggning av Rangeringen 5, Exporten 12 samt Lantmannen 12 – 13 framfört att det är av största vikt att de två utvecklingsområdena (”slakteriet” och ”silon”) ses som en helhet och att olika strukturbildande frågor såsom gatunät, gång- och cykelnät, parkstråk, kvartersstruktur inklusive bebyggelseutformning

(gestaltning, volymhantering mm) belyses i ett samlat grepp utifrån vilken sedan detaljplaner tas fram.

Kommunen instämmer i synpunkterna om vikten av levande och vackra bottenvåningar, behovet av grönstruktur mm. Frågor om kostnadsfördelning av olika nyttigheter inom det samlade utbyggnads-området får kopplas till expolteringsavtal för respektive markägare. Planskissen kommer i den sydvästra delen ändras så att gatustrukturen anordnas med hänsyn till de befintliga fastigheterna Rangeringen 1 och 5.

Hejdes Woody Bygghandel (Rangeringen 1) motsätter sig planen då man är rädd att bli inklämd mellan alla bostäder. Verksamheten innebär en del buller från truckar och lastbilar, som kan medföra klagomål från kringboende (cirka 2-3 långtradare, egen distributionslastbil (2 i högsäsong) som kör in och ut cirka 10 ggr per dag, 3 truckar igång dagligen mellan 7-18 måfre och 1 truck lördagar 9-13). Ambitionen är att kvarligga i Kävlinge, men man kan tänka sig annan plats mer lämpad för verksamheten. En flytt medför stora kostnader som man inte är beredd att ta. Man är öppen för olika typer av förslag och alternativ. Förslaget med bostäder i Silon anser man vara en omöjlighet i nuläget, med tanke på verksamheten inom Hejdes.

- Planområdet är avsett för en blandad bebyggelse med bostäder och verksamheter. Kommunen är dock medveten om att planbestämmelsen för Rangeringen 1 enligt gällande plan är industriändamål varför en ny planbestämmelse bör övervägas som bättre överensstämmer med den pågående verksamheten. Planskissen kommer i den sydvästra delen ändras så att gatustrukturen anordnas med hänsyn till de befintliga fastigheterna Rangeringen 1 och 5.

Kävlinge Citysamverkan framför att för att Kävlinge skall få ett fungerande centrum med ett attraktivt handelsutbud till nytta för boende och besökare är integrationen mellan nytt och gammalt centrum mycket viktigt. För att inte centrum skall bli delat i en östlig och en västlig del är det viktigt att inte järnvägen blir en barriär mellan de olika delarna. Trafiken på V Långgatan och Kvarngatan kommer att öka mycket. För att minska trafiken måste det finnas möjlighet att ta sig med bil mellan Västra – och Östra Centrum vid järnvägsstationen. Boende norr om Högalid skulle då få det lättare att nå Östra Centrum. Trafiken till Högalids idrottsplats kommer i framtiden antagligen att öka eftersom Kävlinge GIF och St Harrie IF kommer att gå samman. Ovanstående åtgärder gör att det blir bättre cirkulation mellan östra och västra centrum. Detta kommer att gynna handeln på båda sidor om järnvägen samtidigt som det knyter samman de olika delarna.

Befintlig tunnel söder om stationen måste öppnas upp och bli ljusare.

Tidigare planerad gc-tunnel som binder samman Mårtensgatan med biblioteket och vårdcentralen bör byggas.

Det är viktigt att parkeringsplatser ordnas på båda sidor om järnvägen. Området på östra sidan intill järnvägen norr om biblioteket kan vara lämplig. Parkeringsplatser här kan dels användas av tågpendlare och för handelsgäster på båda sidor om järnvägen.

- Frågan om en vägförbindelse i den nordligaste delen av området mellan Karl Johans väg och Högalidsvägen (över järnvägen) har diskuterats tidigt i projektet men har dock inte implementerats i projektet.

Kommunen delar uppfattningen att åtgärder bör vidtas för att uppgradera den befintliga gångtunneln gestaltningsmässigt. Kommunen delar också uppfattningen att det är ett angeläget projekt att bygga den sk bibliotekstunneln, för vilken redan finns de detaljplanemässiga förutsättningarna.

Antalet parkeringar vid stationsområdet kommer att utökas.

Länsstyrelsens yttrande:

(- Kommunens kommentarer är inplacerade vartefter i anslutning till de olika avsnitten.)

Programmet visar på en hög ambitionsnivå och ger en bra bild av områdets förutsättningar och den vision och de strategier man har för områdets utveckling. Den process som föregått programmet är ett mycket gott exempel på hur olika aktörer kan bidra i tidiga planeringskedan. Länsstyrelsen vill dock uppmärksamma kommunen på ett par frågeställningar som bör beaktas i det kommande planarbetet.

Allmänt

Planprogrammets syfte är att möjliggöra ändring av markanvändningen från industri till blandad stadsbebyggelse med betoning på bostäder och handel. Eftersom verksamheten i området var aktiv till alldeles nyligen finns den aktuella omvandlingen inte med i *Översiktsplan 2002*, antagen 2002-06-13. I översiktsplanen anges industri och man skriver även om livsmedelsindustrins betydelse för ortens näringsliv, och om kommunens starka rötter i jordbruket och livsmedelsindustrin.

-I kommunens nya översiktsplan 2010 är programområdet angivet för markanvändning enligt planprogrammet.

Sammanfattning

Länsstyrelsen är mycket positiv till Kävlings intention att bygga tätt och blandat i ett centralt läge nära stationen. Ur ett hållbarhetsperspektiv är det bra att både arbetsplatser och bostäder byggs i goda kollektivtrafiklägen. Det som gör utbyggnaden problematisk är dock närheten till just järnvägen, och den verksamhet som bedrivs av Ellco Food AB.

I det fortsatta planarbetet måste kommunen ta särskild hänsyn till de risker och störningar som dessa ger upphov till. Detta innebär att man för att åstadkomma den önskade tätheten och stadslivet behöver analysera bullersituationen och riskerna med farligt gods på järnvägen och den miljöfarliga verksamheten. Genom detta kan man visa hur nära man kan bygga, samt vilka åtgärder som behöver vidtas, för att åstadkomma en attraktiv och hälsosam stadsmiljö.

- I den fortsatta planläggningen skall tas fram en miljökonsekvensbeskrivning vari frågorna kommer att belysas ytterligare.

Hälsa och säkerhet

Järnvägen

Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att det är nödvändigt för utvecklingen av Östra centrum att området närmast järnvägen och stationen utformas på ett bra sätt. Det enskilt största riskobjektet i kommunen är dock järnvägen som i Kävlings knyter samman Västkustbanan och godsstråket genom Skåne. Prognosen för 2020 är ca 46 godståg, innehållande bland annat farligt gods, per dygn. Järnvägen är av riksintresse och måste säkras långsiktigt. I det fortsatta arbetet bör riskanalysen utvecklas till stöd för planeringen och för bedömningen av olika olycksförebyggande och skadebegränsande åtgärder som behövs.

Med utgångspunkt i RIKTSAM och det resonemang som förs där gällande närheten till järnvägen har man tagit fram tre olika principförslag för järnvägens närområde. De tre principerna har olika för- och nackdelar ur ett hållbarhetsperspektiv och med fokus på hälso- och säkerhetsaspekter.

- Förslag 1 har en mycket låg exploatering närmast järnvägen vilket bör fungera ur risksynpunkt men markutnyttjandet är dåligt. Outnyttjad restyta, så kallad skyddszon, är slöseri med Skånes begränsade markresurser.
- Förslag 2 föreslår bostäder och verksamheter 30 m från järnvägen. Järnvägen är i nivå med gatan och man får på så vis en visuell koppling till den blandade bebyggelsen från stationen; en framsida. Grundat i en fördjupad riskanalys bör man kunna hantera riskfrågorna på ett bra sätt, men det innebär att ett stort antal bostäder utsätts för buller, samt att en större del av utemiljön blir bullerutsatt.

- Förslag 3 innebär en utbyggnad med garage och verksamheter inom 30m från järnvägen, vilket inte följer rekommendationen i RIKTSAM. Förslaget innebär dock att området närmast stationen och järnvägen används effektivt samtidigt som det finns förutsättningar för en god buller- och riskmiljö bostäder som planeras innanför. Därför bör förslaget vara möjligt att studera mer noggrant med tanke på risker och eventuella åtgärder.

Oavsett vilket av de föreslagna alternativen kommunen väljer att gå vidare med måste en analys tas fram som visar vilka riskreducerande åtgärder som behöver vidtas.

Länsstyrelsen driver tillsammans med Region Skåne, Banverket, Vägverket och Skånetrafiken projektet Stationsnära läge där man fördjupar sig i den här typen av frågeställningar.

- *Se kommentar ovan. I analyserna skall givetvis en viktig utgångspunkt vara den kunskapsbank som projektet "Stationsnära lägen" utgör.*

Miljöfarlig verksamhet

Med anledning av de störningar och risker som verksamheten Ellco Food AB medför bedömer Länsstyrelsen att markanvändningen bör anpassas inom ett avstånd av ca 100 meter från verksamheten. Verksamhetens miljötilstånd är alldeles nytt och medger en tyngre verksamhet än den som bedrivs i dag. Om kommunen finner att man kan vidta åtgärder, som gör det möjligt att lägga verksamheter och bostäder närmare än så, behöver man visa hur nära man kan gå och vilka åtgärder som krävs i en riskanalys. I det fortsatta planarbetet bör tydligt framgå varför kommunen bedömer att ett kortare skyddsavstånd är acceptabelt.

Buller

Planen bör utformas så att samtliga gällande riktvärden för vägtrafik- och järnvägsbuller kan uppfyllas. Länsstyrelsen erinrar om att bullernivåer vid riktvärdena inte nödvändigtvis är detsamma som en god ljudmiljö, utan snarare ett mått på den högsta störningsnivå som kan accepteras. - *Frågeställningarna kommer att redovisas i miljökonsekvensbeskrivning och i särskilt framtagen bullerutredning.*

Behovsbedömning

Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att det är lämpligt att man i det fortsatta planarbetet tar fram en miljökonsekvensbeskrivning.

Övrigt

Det är föredömligt att ha människan i processens centrum. I diskussionen om vem som kommer att bo och vistas i stadsdelen vore det intressant att ta med underlag från Länsstyrelsens årliga bostadsmarknadsanalys samt annan relevant statistik.

Kulturmiljö

I programmet finns en uttalad ambition att bevara och hitta nya funktioner för en mängd av de befintliga industribyggnaderna. Det är positivt att man ser området som en viktig del av Kävlinges historia och identitet. I det fortsatta planarbetet utgör den kulturhistoriska utredningen ett bra underlag för att beakta de kulturhistoriska värdena inom området.

Kävlinge är utpekad i det regionala kulturmiljöprogrammet. Som motiv för bevarande omnämns bland annat att Kävlinge visar på väsentliga delar i stations- och industrisamhällets tillväxt. Karaktäristiskt för de centrala delarna av Kävlinge är tegelarkitekturen i 1-3 våningar från decennierna kring 1900, där kvarteren är mer eller mindre slutna med välavgränsade gaturum.

Fornlämningar och arkeologi

Planområdet berör inga kända fornlämningar. I planhandlingen bör det framgå att om ej registrerade fornlämningar skulle framkomma i samband med markarbeten skall dessa - i enlighet med 2 kap 10 § lagen om kulturminnen m m - omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas.

- *Införes i detaljplan.*

Radon

Marken klassas som normalriskområde för radon. Länsstyrelsen anser att en planbestämmelse bör införas om att grundkonstruktionen ska utföras radonskyddande. – *Införes i detaljplan.*

Trafik

Programmet redovisar ett antal sektioner som är viktiga underlag inför detaljplaneringen. Följande frågor av trafikteknisk karaktär behöver studeras vidare i det fortsatta planarbetet.

Planområdet berör bland annat de allmänna vägarna 104 och 108, samt de större kommunala gatorna Västra Långgatan och Kvarngatan, vilka ansluter till väg 104 och 108. Föreslagen exploatering får till följd att biltrafiken ökar på framförallt Västra Långgatan och Kvarngatan som i sin tur medför en ökad belastning i korsningarna mellan Kvarngatan och väg 108 samt Västra Långgatan och väg 104. I fortsatt planarbete måste det utredas hur den ökade belastningen ska hanteras samt eventuella åtgärder som måste vidtas. En diskussion mellan respektive väghållare måste genomföras innan detaljplanering av området påbörjas.

I strukturplanen för Kävlinge Östra Centrum anges önskemål om att väg 104 och väg 108 ska få en förändrad karaktär i form av grön boulevard med trottoarer, cykelbanor och korsningar. Båda vägarna är betydelsefulla för den regionala trafiken och ingår i det övergripande vägnätet. Det är därför nödvändigt att dessa också har en utformning som svarar upp mot dessa funktioner, vilket förutsätter fortsatta studier.

- Den till planprogrammet hörande trafikutredningen kommer att vidareutvecklas ytterligare i den fortsatta planläggningen bl a i form av noggranna studier av gatubredder, gc-vägar mm. Bullerutredningen kommer också att vidareutvecklas. Kommunen anser att väg 104/108 bör bibehålla sin standard som genomfartsväg. Kommunen har haft överläggningar i ärendet med representanter för vägverket.

Ett Åtgärds-PM, daterat 2009-03-23, "Kvarngatan, delen Västra Långgatan – Väg 108" är framtaget vari beskrivs konsekvenserna för Kvarngatans östra del vid föreslagen utbyggnad inom Exporten 15 m fl samt åtgärdsförslag för att minska belastningen på Kvarngatan.

Marianne Nilsson,
planchef