

DETALJPLAN FÖR DEL AV FASTIGHETEN  
KATTARP 27:1  
KATTARP, HELSINGBORGS STAD



Upprättad den 11 september 2009  
Redaktionellt ändrad 25 november 2009

NORMALT PLANFÖRFARANDE

Antagen av kommunfullmäktige 24 februari 2010 § 26  
Laga kraft 26 mars 2010  
Genomförandetid t o m 26 mars 2020

Dnr 3115/2008

16749





HELSINGBORG



Utdrag ur protokoll fört vid sammanträde med Helsingborgs kommunfullmäktige 2010-02-24

**Kf § 26**

**Ks § 29**

**Detaljplan för fastigheten Kattarp 27:1, Kattarp, Helsingborgs stad, Dnr 658/2009**

**Ärendet**

Stadsbyggnadsförvaltningen har den 9 december 2009, § 541, överlämnat förslag till detaljplan för rubricerad fastighet. Detaljplanen upprättas för att pröva omfattning, utformning och placering av bebyggelse i området samt att möjliggöra övergripande gatunät och grönstruktur inom området. Planens syfte är också att pröva möjligheten för handels- och skolverksamhet, samt planering och lokalisering av dagvattenanläggning för fördröjning av det dagvatten som förväntas att alstras i planområdet. Helsingborgs stad planerar för ökad bostadsproduktion och målet de närmaste åren är att ha en utbyggnadstakt om minst 600-700 bostäder per år. I orterna runt Helsingborg ökar efterfrågan på bostäder och i Helsingborgs utvecklingsstrategier ingår utbyggnad av bostäder och verksamheter i stationsnära lägen som en väg till att skapa en flerkärnig stadsstruktur. En utbyggnad av Kattarp överensstämmer väl med stadens ambitioner och stadsbyggnadsnämnden har bedömt det möjligt att pröva en utbyggnad av bostäder med tillhörande servicefunktioner.

**Kommunstyrelsens förslag**

Kommunstyrelsen har den 10 februari 2010 tillstyrkt stadsbyggnadsnämndens förslag.

**Kommunfullmäktige beslutar**

**att** anta detaljplan för fastigheten Kattarp 27:1, Kattarp, Helsingborgs stad, upprättad den 11 september 2009 och redaktionellt ändrad den 25 november 2009.

**Expedieras till**

Länsstyrelsen

Stadsbyggnadsförvaltningen

Lantmäterimyndigheten

Berörda

---

Vid protokollet

Ulf Bengtsson

---

**Kommunfullmäktige**

Besöksadress Rådhuset · SE-251 89 Helsingborg

Telefon +46 42 10 50 00 · Fax +46 42 18 59 30

www.helsingborg.se

Carin Wredström

Justerat 2010-03-05

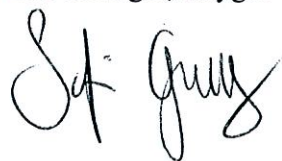
Richard Lundberg

Hans Berg

Att justeringen av protokollet tillkännagivits på kommunens anslagstavla  
2010-03-05 intygar

Sofia Gullberg

Rätt utdraget; intygar

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Sofia Gullberg', written in a cursive style.

DETALJPLAN FÖR DEL AV FASTIGHETEN  
KATTARP 27:1  
KATTARP, HELSINGBORGS STAD

## PLANBESKRIVNING

---

### HANDLINGAR

Detaljplanen redovisas på:

- denna planbeskrivning
- detaljplanekarta med planbestämmelser och illustrationer
- genomförandebeskrivning
- samrådsredogörelse
- utlåtande
- planprogram och rapport från programsamråd

### SYFTE

Detaljplanen upprättas för att pröva omfattning, utformning och placering av bebyggelse i området samt att möjliggöra övergripande gatunät och grönstruktur inom området. Planens syfte är också att pröva möjligheten för handels- och skolverksamhet, samt planering och lokalisering av dagvattenanläggning för fördröjning av det dagvatten som förväntas att alstras inom planområdet.

### BAKGRUND

Helsingborgs stad planerar för ökad bostadsproduktion och målet de närmaste åren är att ha en utbyggnadstakt om minst 600-700 bostäder per år. I orterna runt Helsingborg ökar efterfrågan på bostäder och i Helsingborgs utvecklingsstrategier ingår utbyggnad av bostäder och verksamheter i stationsnära lägen som en väg till att skapa en flerkärning stadsstruktur. En utbyggnad av Kattarp överensstämmer väl med stadens ambitioner och stadsbyggnadsförvaltningen har bedömt det som möjligt att pröva en utbyggnad av bostäder med tillhörande servicefunktioner

Mark- och exploateringsenheten inkom under hösten 2007 med förfrågan om planändring. Initialt togs ett planprogram fram som godkändes i stadsbyggnadsnämnden och därefter, vid samma möte, den 11 december 2008, föredrogs det vidare detaljplanarbetet.

### Bedömning av miljöpåverkan

Stadsbyggnadsförvaltningen har i samråd med länsstyrelsen bedömt att planens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 5 kap 18 § plan- och bygglagen eller 6 kap 11 § miljöbalken varför miljöbedömning med tillhörande miljö-



### Beskrivning av området

Planområdet och dess omgivning i norr och öster består av ett flackt åkerlandskap med inslag av större utspridda gårdar. Längs gränsen mot Östrabyvägen står ett antal vindpinade alléträd och i söder ligger en del grönytor i form av gräsmattor. I norr klyver Rallarevågen området och i den östra delen löper ett dike.

Byn har goda förutsättningar för att skapa bra boendemiljöer. Det stationsnära läget ger utmärkta möjligheter till kollektivtrafikpendling och den lantliga omgivningen besitter stora rekreativa värden. Kattarp består i huvudsak av tre delar; kyrkbyn i öster, stationsområdet i väster och bebyggelsen längs Planavägen som försöker knyta ihop de två äldre delarna. Idag bor det ca 700 personer i Kattarp.



Ortofoto över planområdet

### Bebyggelse

Planområdet saknar bebyggelse men gränsar till bostadsbebyggelse i väster och söder. I väster mot järnvägen är bebyggelsen blandad och består av större patriciervillor, radhus samt äldre egnahem. I söder ligger ett kvarter längs Lundsgårdsgatan uppfört under mitten av 1970-talet samt ett antal helt nybyggda hus. Bebyggelsen är övervägande i ett och

ett halvt plan. Flera av byggnaderna som gränsar till planområdet omnämns i *Bevarandeplan för Kattarp* som särskilt bevarandevärda.

#### *Landskapsbild*

Det öppna flacka odlingslandskapet med långa utblickar mot norr och öster präglar det omgivande landskapet. Siktlinjerna ut över åkerlandskapet bryts av stora gårdar med tillhörande trädgårdar och vegetation.



*Utblick österut från planområdet.*

#### *Grönområden och rekreativa värden*

Inom planområdet finns biotopskyddade element (7 kapitlet miljöbalken) i form av ett antal glest stående träd belägna inom planområdet längs med Östrabyvägen och i nordvästra hörnet längs med åkermarken. En uppväxt trädunge i hästskoform ligger i anslutning till Lundsgårdsgatan. I söder är två större gräsmattor belägna. Den omgivande bebyggelsen med uppväxta trädgårdar upplevs som grön och lummig. I nordväst gränsar rekreationsområdet *Äpplaskogen* till planområdet.

#### *Gröna gränser*

Den befintliga byns gränser är oftast försedd med tydliga gröna gränser som fungerar som skydd mot väder och vind.



*Grön gräns mot landskapet i norr från trädgårdarna längs Lundsgårdsgatan.*

### *Fornlämningar*

Kattarp är beläget endast 10 meter över havsnivån och har under långa perioder varit sankmark. Det finns inga fasta fornlämningar från förhistorisk tid, men man har gjort sten- och bronsåldersfynd som troligtvis stammar från gravar i trakten.

### *Geoteknik*

Området är beläget på torrlagd sjöbotten och har periodvis varit sankt. Jordarterna består till stor del av sand, grus och sjölera vilket sammantaget gett den goda åkerjorden som är bland den bästa i landet.

### *Trafik*

Planområdet nås från Östrabyvägen i öster och Rallaregatan i norr. Vägnätet kring byn är förhållandevis begränsat och upplevs som avskuret från de stora trafiklederna. För att nå europavägarna krävs att man färdas österut via Planavägen mot Hasslarp och vidare via Västkustvägen till Strövelstorp eller Fleninge. Söder om planområdet ligger Planavägen som löper rakt igenom byn i öst-västlig riktning.



*Kattarps omgivande infrastruktur.*

Vägverkets redovisade fordonsmängder anger att trafiken i Kattarp är låg eller måttlig. Emellertid är hastigheterna på bland annat Planavägen ett problem då den raka vägen inbjuder till hastighetsöverskridande. I ett avsnitt förbi skolan är fordonshastigheten begränsad till 30 km/h, medan resten av byn har reglerad hastighet 50 km/h. Längs Östrabyvägen är högsta tillåtna hastighet 70 km/h.

*Fordonsmängder och hastigheter*

Vägverkets mätningar för total trafik, årsdygnstrafik (antal fordon per dygn i genomsnitt över året)

|              |                                          |
|--------------|------------------------------------------|
| Östrabyvägen | 420 fordon varav 25 tunga fordon (2004)  |
| Rallaregatan | 280 fordon varav 5 tunga fordon (2007)   |
| Planavägen   | 1170 fordon varav 60 tunga fordon (2007) |

Mängden trafik som uppmäts anses som låg.



*Vita pilar anger punkter för mätning av fordonsmängder redovisade ovan.*

*Gång- och cykelvägar i Kattarp*

De omgivande gatorna saknar trottoarer med undantag av Planavägens östra del förbi kyrkan och skolan. Ibland är dock gång- och cykelvägarna i Kattarp separerade från biltrafiken. Så är fallet i Planavägens östra del vid kyrkan. Denna del av Planavägen är mycket smal och cykelstråket har därför placerats söder om gatan i bostadsbebyggelse. Ett tydligt cykelstråk löper parallellt med Rallarevägen i nordsydlig riktning och kopplar därefter över Planavägen söderut och planer finns på att eventuellt förlänga detta stråk till Ödåkra via Jöns Jöns gård.



*Planavägens östra del där tomterna sträcker sig hela vägen ut mot gatan. Cykelstigen, till vänster i bild, leder bakom husen då Planavägens gatubredd är för smal för att rymma den.*

### **Kollektivtrafik**

Ingen kollektivtrafik passerar i dagsläget genom planområdet. Väster om planområdet ligger Kattarps pågatågsstation i anknytning till Väst kustbanan med tågavgångar två gånger i timmen i rusningstid och en gång i timmen under lågtrafik i vardera riktningen. Banverket planerar att bygga ut järnvägen och anlägga dubbelspår på sträckan mellan Ängelholm och Maria station.

Stadsbuss 94 passerar Kattarp längs Planavägen och stannar vid hållplatsen vid kyrkan och äldreboendet Lundhagen. Bussen trafikerar Hasslarp- Kattarp- Allrum med begränsad turtäthet under högtrafik.

Regionbusstrafik saknas helt i Kattarp, men Hasslarp trafikeras två gånger i timmen i högtrafik i vardera riktning mot Ängelholm respektive Helsingborg (linje 506).

### **Service**

Skolan i Kattarp omfattar klasser från förskola till åk 9. Totalt tillhör ca 130 barn/elever skolan som ligger placerad mitt emot kyrkan längs Planavägen sydöst om planområdet. Äldreboendet Lundhagen ligger sydväst om området och innehåller ca 40 lägenheter. Kyrkan är belägen mitt i byn och erbjuder sedvanlig kyrkverksamhet, barnverksamhet och kör.

### **Historik och kulturmiljö**

Kattarps by har en historia med fasta bosättningar ända sedan 1000-talet och kyrkan i Kattarp är från tidigt 1200-tal. Med undantag av kyrkan finns inte mycket kvar av den gamla kyrkbyn. I början av 1800-talet bestod Kattarp av 13 gårdar placerade i vinkel på mark som tidigare varit sjöbotten, några av dessa finns kvar. På 1800-talet var kyrkan, som också omfattades av skolan, sockenstugan och en del handel och hantverk, byns centrum. Järnvägen kom till Kattarp 1885 och utvecklade byn till stationssamhälle och

flera exklusiva byggnader tillkom. Idag utmärker byn sig som en typisk pendlarort. Före 1971 var Kattarp en egen kommun.

### ***Teknisk försörjning***

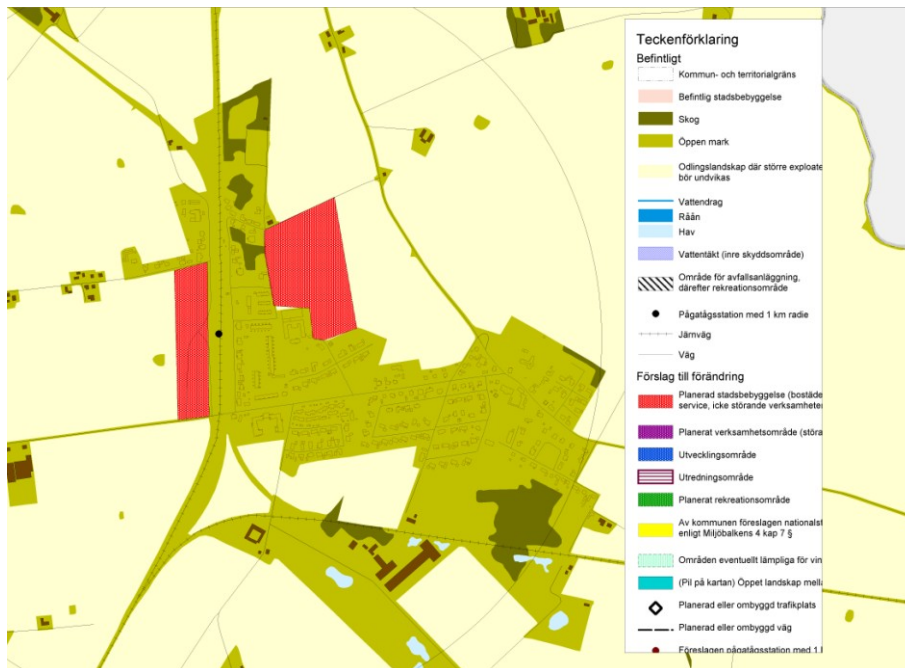
#### *Vatten, el, tele och uppvärmning*

VA- och elnät finns i anslutning till området. Kattarp är försörjt med naturgas för uppvärmning och en högtrycksledning för natur- och biogas löper norr om planområdet. Ett telekabelstråk som bör ligga kvar i orört läge löper längs Östrabyvägen och i planområdets södra del.

### **Tidigare ställningstaganden**

#### *Översiktsplan*

I Helsingborgs gällande översiktsplan, antagen av kommunfullmäktige den 12 juni 2002 och aktualitetsförklarad 2006, redovisas planområdet som odlingslandskap respektive öppen mark. De sydvästra delarna av området är detaljplanelagt och översiktsplanen föreslår planområdets västra del som utbyggnadsområde.



Översiktsplan 2002

Helsingborgs kommande översiktsplan, ÖP 2010, som är under samråd 19 maj tom 19 augusti 2009, markerar Kattarp som ett område för utveckling av befintliga stations-samhällen. Området längs järnvägen anges som område för planerat dubbelspår samt område för utveckling av cykelstråk på landet. Området närmast stationen anges som besöks- och personalintensiv centrumverksamhet.

Förslaget följer översiktsplanens intentioner att bygga i de stationsnära orterna och bedöms vara förenligt med densamma samt med riksintressena.

### *Riksintressen*

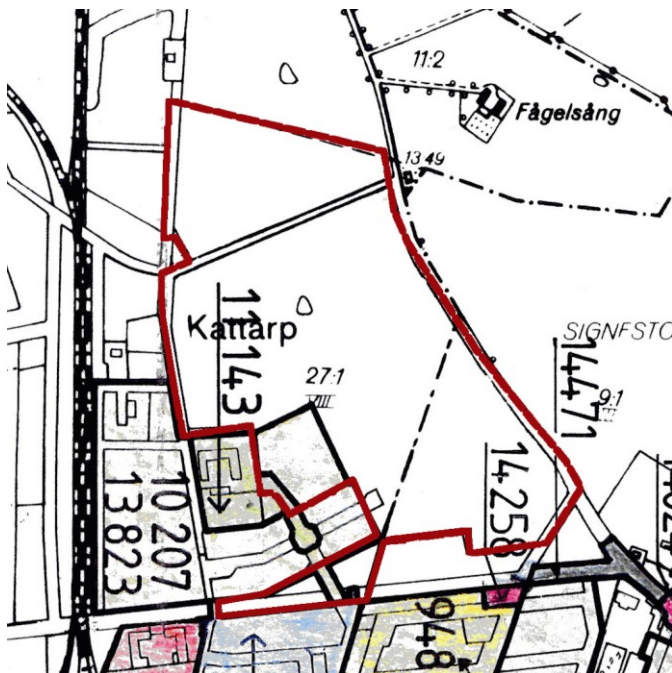
Området väster om det aktuella planområdet angränsar till Riksintresse för Järnvägen, miljöbalken 3 kap 8 §.

### *Detalplaner*

Planområdets sydvästra hörn berörs av del av förslag till byggnadsplan för kv. Snälltåget m.fl., Pl 10207, som saknar genomförandetid. Byggnadsplanen reglerar området som område för allmänt ändamål, bostadsändamål samt som väg eller allmän platsmark.

En del av området berörs även av ändring av detalplaner (tillägg till planbestämmelser) för delar av Hasslarps och Kattarps samhällen, Pl 13823, som anger Helsingborgs stad som huvudman för all allmän platsmark.

Planområdet gränsar i väster till detaljplan för fastigheten Semaforen 2, Pl 11143, med en genomförandetid som löpt ut och reglerar området som område för bostadsmåndustreri. I sydöst gränsar stadsplan för del av Signestorp, väster om Signestorpsvägen.



Gällande detaljplaner inom planområdet

### *Planprogram*

Planområdet ingår i ett område som omfattas av ett planprogram som godkändes i stadsbyggnadsnämnden den 11 december 2008. Målsättningen med programmet var att få till stånd en utbyggnad som ger Kattarp en småskalig och varierad karaktär. Tydliga gaturum och omsorgsfullt gestaltade publika platser och grönområden skall även karaktärisera utbyggnadsområdet där särskild hänsyn tas till kulturmiljön, den befintliga bebyggelsen samt till det omgivande landskapet.

Planprogrammet angav att det kommande detaljplanearbetet borde bearbeta det framtagna förslaget och då särskilt studera gatustruktur, trafikfrågor och teknisk infrastruktur. Programmet föreslog en etappvis utbyggnad som övergripande bygger på att koppla

ihop den gamla kyrkbyn med stationssamhället. Den dominerande gatustrukturen från öst till väst föreslås bli en ny infart från Östrabyvägen som delar sig i två delar, en till stationen i norr och en till järnvägsövergången i söder.

Ett varierat bostadsutbud föreslås för att skapa en mindre ensidig befolkningsstruktur. Kvarteren föreslås tätare mot de större gatorna, Planavägen och Rallaregatan, för att skapa ett tydligt gaturum. Trädgårdarna bör vara vända in mot kvarteren. I de norra och östra delarna av programområdet skall särskild hänsyn tas till hur bebyggelsen placeras i förhållande till det omgivande åkerlandskapet och dess kvaliteter.

För att öka möjligheterna till rekreation föreslås sammanhängande promenadstråk i utkanten av området och inom området föreslås mindre platsbildningar, grönytor samt gröna smitvägar mellan husen sammanhängande i sekvenser. En större sammanbindande plats förordades mellan kyrkan och stationen förslagsvis med en publik verksamhet i intilliggande byggnad.



*Illustrationsplan,  
förslag från plan-  
programmet för  
Kattarp 27:1 m.fl.  
från 2008*

### *Ortsanalys*

En ortsanalys togs fram av stadsbyggnadskontoret 2005 med Ortsbeskrivning samt rekommendationer på fortsatt utveckling. I skriften anges Kattarps goda utvecklingsmöjligheter och behovet av att knyta ihop den gamla kyrkbyn i öster med stationssamhället i väster. Analysen rekommenderar etappvis utbyggnad och varierat boende för livets alla skeenden. Vidare påtalas vikten av gatustruktur och gång- och cykelvägar i byn.

### *Examensarbete*

Ett examensarbete, *Two Villages, One landscape*, från 2007, av [REDACTED] och [REDACTED], ligger till grund för utbyggnadsförslaget. Förslagets ambition är att knyta ihop den långsträckt byn med hjälp av ny bostadsbebyggelse och ny gatustruktur.

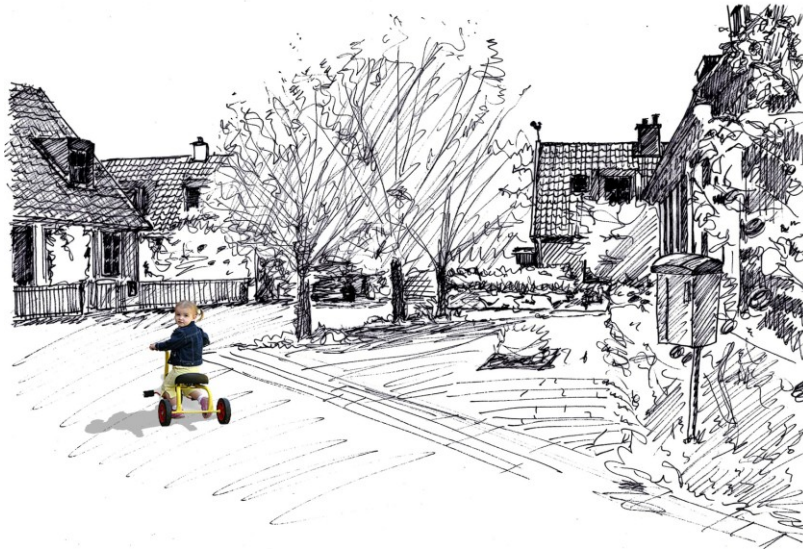


*Illustration från examensarbetet, Two Villages, One landscape, från 2007. Idé om karaktären i utbyggnadsområde.*

*Tillägg till översiktsplanerna avseende vindkraft i Helsingborgs stad, Höganäs kommun och Ängelholms kommun.*

Helsingborgs stad, Höganäs kommun och Ängelholms kommun har gemensamt tagit fram ett förslag till tillägg till respektive översiktsplan avseende vindkraft i syfte att utreda eventuella möjligheter för en utbyggnad av vindkraften i kommunerna och därigenom stärka den långsiktigt hållbara energiproduktionen. Samrådsförslaget presenterar intressanta utredningsområden för vindkraft och samrådet pågår parallellt med detaljplanearbetet. Ett av utredningsområdena är beläget ca 1 km nordväst om planområdet, vilket inte har någon direkt inverkan på planområdet.

#### *Övriga beslut*

Större delen av planområdet arrenderas idag för jordbruksändamål.

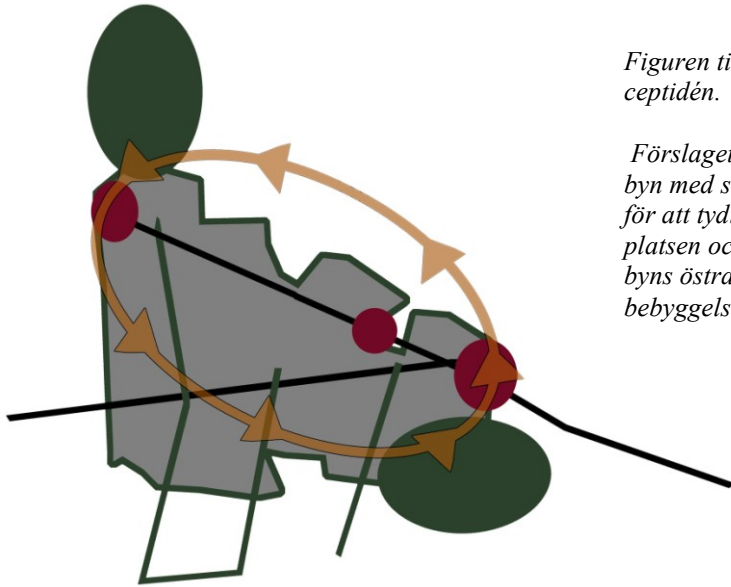
## **PLANENS UTFORMNING**

### **Visionen**

Visionen är att utveckla Kattarp på ett sätt som tar hänsyn till kulturmiljön och de befintliga kvaliteterna. Kattarp skall bli en viktig stationsort med höga rekreativa värden som skapar möjligheter till en blandad befolkningssammansättning. Utbyggnad av bostäder, publika platser och gaturum skall ske på ett sådant sätt att det tillför den befintliga byn värden.

### **Dispositionen i stort**

Förslaget innebär att en utbyggnad på ca 140 bostäder möjliggörs inom planområdet. Bostadsbebyggelsen består främst av friliggande villor men möjliggör även ett antal flerbostadshus och gruppbebyggelse i form av rad-, par- eller kedjehus i två till tre våningar. Utöver bostäder medger detaljplanen flera offentliga verksamheter i den västra delen.



*Figuren till vänster visar den övergripande konceptidén.*

*Förslaget bygger på att förena den gamla kyrkbyn med stationssamhället. Tre platser används för att tydliggöra strukturen; stationen, den nya platsen och kyrkan. Det långa avståndet från byns östra till västra del knyts samman av ny bebyggelse.*

En ny trafikstruktur, ett sammanhängande grönstråk och ett antal publika rum föreslås. En öppen dagvattenhantering integrerad med grönsstrukturen föreslås, företrädesvis placerad norr om bebyggelsen. Gatustrukturen baseras på en ny infart från Östrabyvägen mot stationen. Rallaregatans norra del ligger kvar i sitt läge och fungerar som gräns mot det omgivande landskapet. Gatustrukturen i nordsydlig riktning baseras på en sammankoppling med befintlig struktur. Förslaget har baserats på att skapa möjliga kopplingar för gång- och cykel trafik inom området och i det vidare arbetet föreslås utvecklingen av kopplingen till stationsområdet att förstärkas. Ett område angett som naturområde fungerar som en grön buffertzona för att säkra riskavstånd mot det angränsande tryckeriet. Förslaget följer intentionerna i det tidigare utförda övergripande programförslaget vad gäller markanvändning och övergripande gatunät.

Utbyggnaden avses att ske etappvis med start i de södra och västra delarna. Etapperna påverkas till stor del av hur dagvattenhanteringen succesivt löses.

### **Bebyggelsen**

Detaljplanen tillåter att ca 83 friliggande villor, 19 grupphus och 8 mindre flerbostadshus uppförs i området. Smala gångstråk genom kvarteren föreslås för att göra det möjligt att röra sig igenom kvarteren och skapa sammanhängande förbindelser mellan bostadskvarteren och grönområdena. I enlighet med intentionerna i planprogrammet skapas en mötesplats längs den nya infartsvägen från Östrabyvägen, i anslutning till stationsområdet, som tillåter publika verksamheter och rekreativa funktioner. Utformningen av de publika allmänna platserna och gaturummen skall tillsammans med grönsstrukturen och de omfångsrika trädgårdarna utgöra viktiga sammanhållande element. Bebyggelsestrukturen skall vara väl sammanhållen och ett medvetet förhållningssätt skall intas i gestaltningen av mötet mellan den byggda miljön och åkerlandskapet.



*Illustrationskarta*

### *Friliggande villor*

I förslaget medges utbyggnad av ca 83 friliggande villor i högst två våningar med en högsta byggnadshöjd av 4,0 meter. Tomternas minsta tillåtna omfattning är 700 m<sup>2</sup> och inom respektive fastighet får byggnadsarean ej överstiga 210 m<sup>2</sup>.

Huvudbyggnad skall placeras i förgårdslinje mot gatan, med undantag där fastighetens utformning omöjliggör detta, samt minst 4,0 meter från tomtgräns. Längs den nya infartsvägens norra sida skall huvudbyggnad placeras gavelställda i förgårdslinje mot gatan och längs den södra sidan skall huvudbyggnad placeras med långsidan i förgårdslinje mot gatan. Uthus och garage skall placeras minst en meter från tomtgräns mot granne eller sammanbyggas i gräns där stadsbyggnadsnämnden prövar det lämpligt. Garage, carport och förråd skall placeras mot gata. Byggnaderna skall placeras för att eftersträva att uteplatser kan anordnas i söder- eller västerläge.

### *Gruppbyggda hus*

Grupphusbebyggelsen utgörs av radhus, parhus eller kedjehus. För att skapa tydliga gaturum och platsbildningar skall bebyggelsen placeras i förgårdslinje med entréer mot gatan. Grupphusbebyggelsen närmast stationen får uppföras i tre våningar med en högsta byggnadshöjd på 6,5 meter. Övrig grupphusbebyggelse får uppföras i två våningar

med en högsta byggnadshöjd på 4,0 meter. Största tillåtna byggnadsarea är 30% av tomten.

### *Flerbostadshus*

I anslutning till den nya lokalgatan mellan Östrabyvägen och stationen föreslår detaljplanen i den sydvästra delen flerbostadshus i högst tre våningar. Illustrationsplanen visar hus placerade i vinkel i anslutning till grönområdet norr om Lundagårdvägen. Detaljplanen tillåter en högsta byggnadshöjd på 6,5 meter. Största tillåtna byggnadsarea är enligt detaljplanen 2000 m<sup>2</sup> på respektive sida om gatan. Husen skall rymma lägenheter av varierande storlek för att på så sätt kunna fungera som komplement till den mest förekommande boendeformen i Kattarp som består av enfamiljshus i 1 ½ plan. Illustrationskartan föreslår gruppboende eller tillgänglighetsanpassade bostäder.

Närmast grönområdet föreslås att husen placeras med samlade och gemensamma angörings- och entréplatser mot kvarteretsgatan för att ge ett öppet intryck. Husen bör placeras så att man kan röra sig genom kvarteren ut i grönstråket. Flerbostadshusen vid stationen föreslås att placeras i anslutning till platsbildning för att förstärka denna.

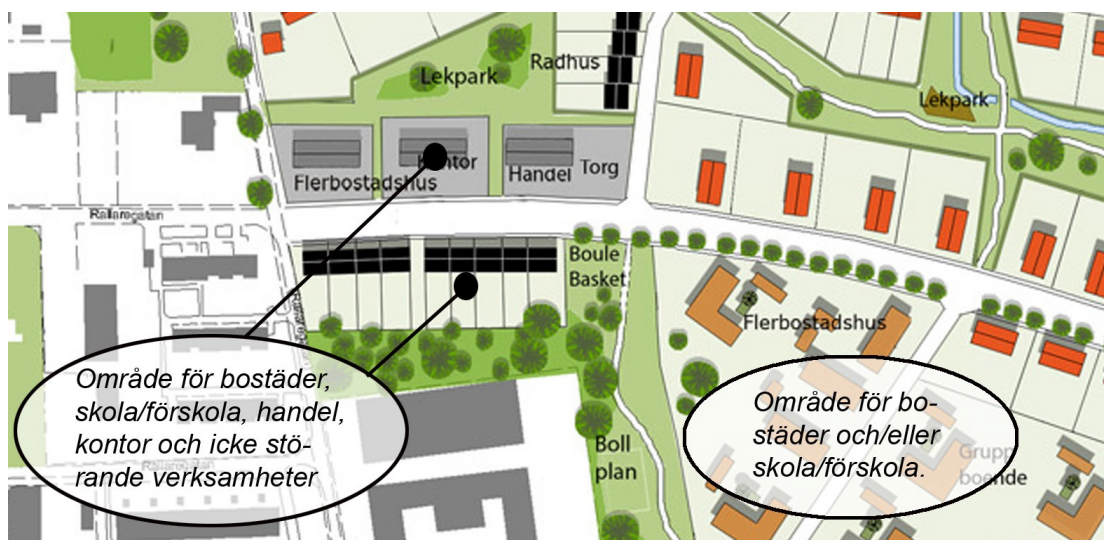
### **Verksamheter**

#### *Skola och förskola*

Detaljplanen möjliggör att skola/förskola uppförs i den västra delen av området. Bebyggelsen tillåts i två respektive tre våningar beroende på vilken sida om lokalgatan den placeras. Inom samma område tillåts även bostäder, handel, kontor samt icke störande verksamheter.

#### *Handel, kontor och icke störande verksamhet*

I anslutning till stationen möjliggör detaljplanen för handels- och kontorsetablering samt för verksamhet av icke störande natur. Bebyggelsen tillåts i två respektive tre våningar beroende på vilken sida om lokalgatan den placeras. Inom samma område tillåts även bostäder och skola/förskola. Detaljplanen ger möjlighet att uppföra byggnader till en högsta byggnadshöjd av 6,5 meter och till en största byggnadsarea av 1500 m<sup>2</sup> inom detta område.



Illustrationen visar områden för verksamheter.

## Grönstruktur

Förslagen gestaltning av grönstruktur bygger på en sammankoppling av mindre park- och naturområden som slingrar sig ned genom den nya bebyggelsen och vidare knyter an till den befintliga byn. Ett system av stigar och stråk ger möjligheter till variation längs med joggingturen eller promenaden. Avsikten är att skapa platser och rum längs stråken som kan erbjuda både aktiviteter och avkoppling. Park och naturområdena har getts olika karaktärer som rörelsestråk, naturlika rekreationsområden, bostadsnära parker samt platser med utblickar över det omgivande vidsträckta landskapet.

### Park

Skogsdungen i Lundsgårdsvägens östra vändplats samt en zon på ca 25 meter mätt från fastigheten Semaforen 2, planläggs som park. Området vid Semaforen 2 fungerar som riskavstånd till tryckeriet på den aktuella fastigheten. Skogsdungen vid Lundsgårdsgatan säkerställs genom en bevarandebestämmelse men skall hanteras så att allmänheten kan passera via en cykel- och gångstig som kopplar över Lundsgårdsgatans östra vändplats.

I gränsen mellan bebyggelsen i öster och Östrabyvägen föreslås en parkremsa som i framtiden även kan innehålla ett gång- och cykelstråk. Inom detta område finns ett antal alléträd som skyddas med en bevarandebestämmelse.

### Natur

Grönområden inom planområdet betecknas som park respektive natur. I planområdets norra del föreslås ett naturområde med dammanläggningar för fördröjning av dagvatten från utbyggnadsområdet. Detta grönområde föreslås att sammankopplas med det befintliga rekreationsområdet *Äpplaskogen* och i sin södra förlängning slingra sig genom utbyggnadsområdet och kopplas ihop med den befintliga byns grönytor. Genom att inkorporera dammanläggningens naturområde med *Äpplaskogen* och göra den tillgänglig med gångstigar skall dammen upplevas som ett rekreationsområde och inte enbart en teknisk anläggning. Naturområdet öster om dammen föreslås ha karaktären av en äng.

Till skillnad från parkområde är naturområdena mer naturlika och har ett lägre skötselkrav.



Föreslagen grönstruktur



Siktlinjer som säkerställs i detaljplanen

*Landskapet – utblickar*

Detaljplaneförslaget innehåller ett antal siktlinjer som säkerställs med markbestämmelse.

*Stråk och platser*

Dagvattendammen i norr med dagvattenstråket anses vara en stor tillgång för områdets rekreativa stråk. Gestaltningen av både dagvatten- och grönstråken bygger på en sammankoppling av mindre park- och naturområden inom utbyggnadsområdet, men även som ett sammanhållande element till den befintliga bebyggelsen utanför själva planområdet.

*Aktiviteter och rekreation*

I området kring den västra delen av den nya infarten från Östrabyvägen föreslår detaljplanen ett aktivitetsstråk som inleds med en hårdgjord yta lämpad för torghandel eller mötesplats. Lämpligen placeras offentlig verksamhet kring denna yta. Därefter följer söderut aktivitetsytor till lekplats, boule- eller basket och övergår därefter till grönytor i form av ex bollplaner. Detta stråk är placerat som en koppling mellan den befintliga byn och den tillkommande bebyggelsen.

*Dagvattendamm*

I förslaget placeras dagvattendammen norr om den föreslagna bostadsbebyggelsen norr om Rallaregatan. Dammen avses utformas med särskild hänsyn till barns säkerhet, t.ex. med flacka slänter (1:4 eller 1:6). Dammen föreslås att integreras med rekreationsområdet Äppelaskogen och förses med anslutande gång- och cykelstråk samt sittplatser vid strategiska ställen. I slänterna föreslås trädplanteringar som tål att tidvis översvämmas.

**Trafik***Gatustruktur*

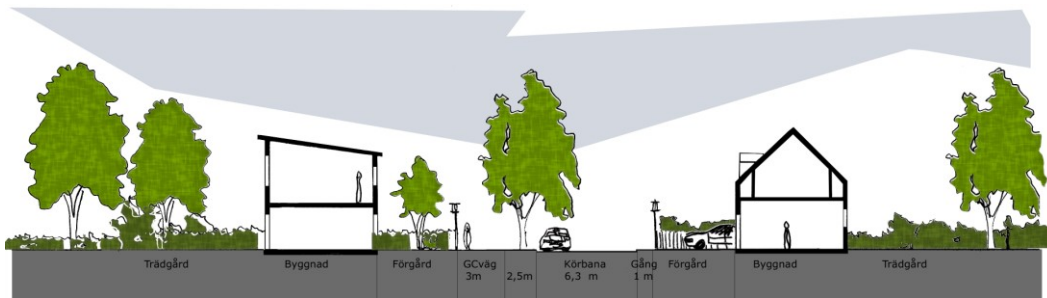
Den nya gatustrukturen domineras av en infart till utbyggnadsområdet som kopplar ihop Östrabyvägen med stationen. Strukturen bygger på befintliga strukturer i byn där man kan röra sig längs relativt korta kvarterslängder och sippra igenom området. Gatunätet är sammanhängande och skapar orienterbarhet och genererar byliv.

*Utformning av gator*

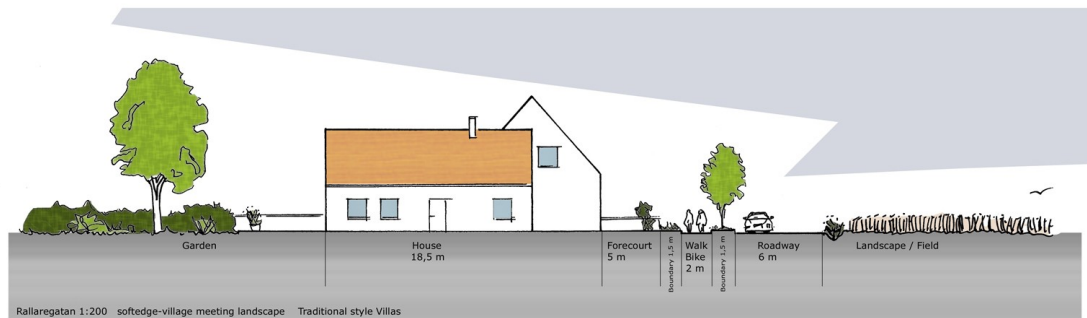
Gatorna i huvudnätet föreslås utformas så att de med hjälp av intilliggande bebyggelse skapar tydliga gaturum. Anslutningar och utfarter i området skall utformas så att det ur trafiksäkerhetssynpunkt uppnås tillräckliga siktförhållanden. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder föreslås längs den nya lokalgatan som förbinder Östrabyvägen med stationen. Dessa åtgärder bör balanseras så att de får avsedd effekt utan att upplevas som alltför besvärliga med följd att biltrafiken väljer alternativa vägar till stationen såsom t.ex. Planavägen. Det kan vara lämpligt att planera för likande åtgärder i korsningarna utmed Planavägen, även om den är placerad utanför själva planområdet.

*Parkering*

Parkering avses att lösas inom varje fastighet med direktinfarter till friliggande hus och samlade infarter till grupp- och flerbostadshusen. Parkeringsnormen för Helsingborgs stad skall vara vägledande.



*Förslag på utformning den nya infartsvägen från öster mellan Östrabyvägen och stationen.  
Sektion A-A på detaljplanekartan.*



*Förslag på utformning den norra delen av Rallaregatan sett från öster.  
Sektion B-B på detaljplanekartan.*

### *Gång- och cykeltrafik*

Detaljplanen föreslår ett sammanhängande gång- och cykelstråk till viktiga målpunkter både inom och utanför planområdet. De tillkommande gång- och cykelstråken har för avsikt att minimera antalet bilrörelser och koppla till befintliga stråk.

I en förlängning är trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid korsningar med Planavägen önskvärda. Dylika förslag ligger utanför detaljplanens avgränsning, men skulle ytterligare förstärka de tillkommande stråken och skapa sammanhang mellan ny och befintlig bebyggelse.



*Möjligheter att röra sig till fots och med cykel genom det nya området samt kopplingar till befintligt gatunät. Blå linje visar gång och cykelstråk. Röd linje visar blandad trafik.*

*Kollektivtrafik*

Närheten till stationen skapar utmärkta möjligheter för arbetspendling och en utbyggnad av Västkustbanan till dubbelspår kommer att ge ett tätare turutbud. Vid gestaltning och projektering av den samlade torgplatsen bör en ny busshållplats förberedas.

**Riskavstånd**

En grön naturzon på ca 25 meter planläggs för att fungera som buffert mellan tryckeriet och den tillkommande bebyggelsen.

**Teknisk försörjning***VA och dagvattenhantering*

Planområdet kan i viss utsträckning anslutas till befintligt VA-nät (de södra delarna). Emellertid krävs utvidgning av fördröjningsmagasin både vid Kattarps Måse och vid Skavabäcken. Utbyggnaden av dessa delar kan ske först efter det att planerade åtgärder i det befintliga VA-systemet är genomförda.

Dagvattnet som alstras inom området måste fördröjas i utjämningsmagasin innan det kan avledas till ledningar. Systemet dimensioneras för 100-års regn. Ett nytt öppet dagvattensystem föreslås för området norr om den nya infartsvägen. Dels föreslås en eller flera dammar norr om Rallaregatan som inkorporeras med Äpplaskogens rekreationsområde. Då marken i områden ligger förhållandevis lågt avses inte dammarna bli särskilt djupa utan tillkommande vatten föreslås i stället att kunna stiga i bredd. Likaså föreslås öppna diken i ett stråk genom det nya utbyggnadsområdet samt mindre dammar inom planområdet. För att klara nödvändigt ledningsfall norrut kan det bli aktuellt att höja vissa delar av marken. Dammen avses att utformas med särskild hänsyn till barns säkerhet.

Parallellt med framtagandet av detaljplanen har en särskild utredning, *VA-utredning för del av fastigheten Kattarp 27:1 m.fl.*, tagits fram av SWECO på uppdrag av Helsingborgs stad. Utredningen hanterar höjdsättning och dagvattenhantering inom planområdet. Utredningen presenterar en övergripande VA-plan samt föreslagna profiler som föreslås att användas som underlag vid detaljprojektering. Vägarna är höjdsatta så att inget inestängt område inom planområdet bildas. De lågpunkter som finns på gatorna ligger vid sådana platser som gör att vattnet kan transporteras på ytan till naturmark utan att fastigheter berörs. Utredningen förutsätter att husen utförs med platta på mark och fastigheterna höjdsätts så att färdigt golv hamnar ca 0,5 m över gatans nivå. Genom att höjdsätta fastigheten så att marken lutar bort från byggnader och andra känsliga områden erhålls en säker dagvattenhantering även vid mycket kraftiga regn.

*Elnät*

För elförsörjning av den tillkommande bebyggelsen föreslås en ny elstation i planområdets östra del. I enlighet med miljökontorets rekommendationer placeras nätstationen på tillräckligt avstånd från bebyggelse så att de elektromagnetiska fälten inte överstiger 0,4  $\mu$  T där människor stadigvarande vistas. Av säkerhetshänsyn avses nätstationen inhägnas. Öresundskraft förutsätter att få fri tillgång till mark att förlägga erforderliga kablar, att eventuell flytt av befintliga kablar bekostas av kommun eller exploatör.

*Uppvärmning*

Gasledningar finns idag inom området och vid tillräcklig anslutningsgrad kan området förses med naturgas, vilket avses. I enlighet med Energistrategin för Helsingborgs stad kan en biobränslebaserad fjärrvärmeanläggning i närområdet övervägas.

*Tele*

Anslutning kan ske till befintligt telenät. Det finns kabelanläggningar inom planområdet som berörs av föreslagen detaljplan. Eventuell flytt eller andra åtgärder som kan krävas för att säkerställa kablarnas funktion skall bekostas av exploatören/fastighetsägaren.

*Brandvattenförsörjning*

Brandförsörjning skall anordnas i området. Generellt skall brandvattenförsörjning ske via brandposter i gata. Flödet i brandposterna skall dimensioneras enligt Vatten- och avloppverksföreningens råd, VAV P-83, tabell 2.3. Avståndet mellan vattenposterna skall maximalt uppgå till 150 meter och avståndet mellan brandpost och uppställningsplats för släckbil skall inte överstiga 75 meter. Görs avsteg från VAV P-83 skall lösningen förankras hos brandförsvaret.

*Åtkomlighet för brandförsvarets fordon*

Åtkomlighet för räddningstjänstens fordon skall anordnas inom området. Avståndet mellan körbar väg och byggnadernas entré får inte överstiga 50 meter.

**KONSEKVENSER****Bedömning av miljöpåverkan**

Stadsbyggnadsförvaltningen har bedömt att planens genomförande inte kan antas medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 5 kap 11 § plan- och bygglagen respektive 6 kap 11-18 §§ miljöbalken. Bedömningen har gjorts utifrån planförslagets innehåll, typen av påverkan och områdets egenskaper i enlighet med 4 § förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (MKB-fo), samt bilagorna 2 och 4 till samma förordning. Länsstyrelsen har tagit del av kommunens bedömning och har den 12 januari 2009 meddelat att länsstyrelsen gör samma bedömning som kommunen.

Programförslaget innebär bostadsbebyggelse och eventuellt servicefunktioner inom ett ca 20 ha stort område bestående av mestadels åkermark. Förslaget innehåller ca 100 nya bostäder och förslag på utformning av gaturum, grönstruktur och publika platser. Förslaget innehåller ett nytt gatunät och viss ändrad struktur i den befintliga gatustrukturen och förslaget innebär inte några risker för människors hälsa eller för miljön.

Miljöpåverkan har övergripande belysts i det tidigare framtagna planprogrammet och frågor som uppmärksammas kräver fördjupning och vidare utredning. Emellertid anser stadsbyggnadsförvaltningen att dessa frågor är av en sådan omfattning att de ryms inom detaljplanens konsekvensbeskrivning. Miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning behöver därför inte genomföras.

## Hälsa och säkerhet

### *Järnväg*

Exploateringen försämrar inte förutsättningarna för riksintresse för Järnväg som är beläget väster om planområdet.

### *Farligt gods*

Idag trafikerar någon enstaka godstransport Skånebanan via Kattarp. I Banverkets basprognos för år 2020 kan normalt ett par godståg per dygn förväntas trafikera Västkustbanan genom Kattarp. Godstrafiken genom nordvästra Skåne bedöms i framtiden i huvudsak att framföras på Skånebanan via Ramlösa, Rååbanan respektive Godsstråket genom Skåne (Ängelholm – Åstorp – Teckomatorp – Kävlinge – Arlov – Malmö - Trelleborg). Inget farligt gods passerar idag på Västkustbanan förbi Kattarp, men Banverket utesluter inte möjligheten att vissa transporter av farligt gods kan komma att ske på sträckan vid eventuell störning i övriga järnvägsnätet. Banverket har idag inga planer på förändringar av transportvägarna, men det är osäkert hur transportvägarna för farligt gods blir i framtiden. Emellertid är Banverkets strategi att det skall vara möjligt att transportera farligt gods på i princip alla banor.

Generellt anser Banverket att ny bebyggelse inte bör tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen. Länsstyrelsen i Skåne har i broschyren *Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen* gjort en zonindelning som sträcker sig 150 meter från järnvägen och i hela detta område bör riskerna med farligt gods beaktas. I områdets intervall 70-150 meter menar länsstyrelsen att de flesta typer av markanvändning, inklusive bostäder, kan förläggas utan särskilda åtgärder eller analyser. Undantaget är sådan användning som innefattar många eller utsatta personer. Eftersom området för den nya bebyggelsen ligger på ett avstånd av ca 130 meter från järnvägen och att transporter med farligt gods inte kommer att ske i någon avsevärd omfattning föreligger det inte särskilda skäl att vidta speciella åtgärder beträffande farligt gods på järnvägen.

### *Buller*

Planområdets nordvästra del är beläget på ett avstånd av ca 110 – 130 meter från järnvägsspåren. Detta avstånd består av en ca 3,5 meter hög bevuxen bullervall, etablerad bostadsbebyggelse och uppväxta trädgårdar.

Bullerberäkning genomförd av stadsbyggnadsförvaltningen visade följande resultat;

#### **År 2010 med nuvarande tågtrafik**

utan bullervall

| <u>Ekvivalent nivå</u> | <u>Maxnivå</u> |
|------------------------|----------------|
| 44 dBA                 | 65 dBA         |

med bullervall

| <u>Ekvivalent nivå</u> | <u>Maxnivå</u> |
|------------------------|----------------|
| 42 dBA                 | 64 dBA         |

**År 2025 trafik med höghastighetståg**

utan bullervall

| Ekvivalent nivå | Maxnivå | Maxnivå samv. Tåg/spår |
|-----------------|---------|------------------------|
| 52 dBA          | 68 dBA  | 71 dBA                 |

med bullervall

| Ekvivalent nivå | Maxnivå | Maxnivå samv. Tåg/spår |
|-----------------|---------|------------------------|
| 50 dBA          | 68 dBA  | 70 dBA                 |



Avstånd mellan utbyggnadsområdet och järnvägen. Den röda punkten anger platsen för bullerberäkningen.

Riksdagen har lagt fast rikvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse, vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Av proposition 1996/97:53 är gällande riktvärden för trafikbuller vid bostäder 55 dB(A) ekvivalent nivå vid fasad, 30 dB(A) ekvivalent nivå inomhus, 45 dB(A) maximal nivå inomhus nattetid och 70 dB(A) maximal ljudnivå vid uteplats.

Bullerberäkningen visar att riktvärdena innehålls. Vidare omfattar detaljplanen nybyggnad i befintlig miljö och det åligger exploitören att vidta och bekosta erforderliga och eventuella bullerskyddsåtgärder.

***Elektromagnetiska fält***

Elektromagnetiska fält i närheten av elektrifierad järnväg finns framför allt runt kontaktledningen 5,5 m ovanför rälsen och avståndet till utbyggnadsområdet bedöms som tillräckligt för att inte medföra någon störning.

***Vibrationer***

Banverket och Naturvårdsverket har tagit fram riktlinjer för vibrationer som anger att värdet 0,4mm/s (RMS 1-80Hz) inte bör överskridas vid permanentbostäder. Nivån bör klaras när ny bebyggelse uppförs vid järnväg. Avståndet till utbyggnadsområdet bedöms som tillräckligt för att vibrationer från järnvägen inte medför någon påtaglig störning.

***Fordonstrafik******Kollektivtrafik***

Förslaget skapar ett ökat underlag för kollektivtrafiken men innebär ingen direkt förändring för busstrafiken eller järnvägstrafiken. I en förlängning skulle dock förutsättningar för ökad turtäthet kunna utvecklas. En förläggning av en ny hållplats i anslutning till stationen och den nya centrumbildningen bör utvecklas i kommande planering.



*Kartan visar busslinjetrafikens linjesträckning och hållplatser idag(rött) samt förslag på ny linjesträckning samt tillkommande hållplatsläge i anslutning till stationen(blått).*

### *Biltrafik*

Stadsbyggnadsförvaltningen har genomfört en beräkning för tillkommande trafik längs Planavägens östra del förbi kyrkan, då den nya bostadsbebyggelsen beräknas att ge en viss ökning av bilrörelser. Planområdet, fullt utbyggt, beräknas generera mellan 500 – 600 bilrörelser per dag. Tillskottet av biltrafik förväntas inte överskrida normen för utsläpp och ökningen bli av en sådan omfattning att värdena för avgaspartiklar överskrider enligt miljökvalitetsnormen.

### *Vägrafikbuller*

Riksdagen har lagt fast rikvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse, vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Av proposition 1996/97:53 är gällande riktvärden för trafikbuller vid bostäder 55 dB(A) ekvivalent nivå vid fasad, 30 dB(A) ekvivalent nivå inomhus, 45 dB(A) maximal nivå inomhus nattetid och 70 dB(A) maximal ljudnivå vid uteplats.

Redovisning av bullerberäkning längs Planavägen har genomförts i två punkter och den tredje bullerberäkning har genomförts i en punkt belägen ca 15m från Östrabyvägens mitt i det planerade utbyggnadsområdet. Beräkningarna (redovisade nedan) visar att estimerad tillkommande trafik påverkar den ekvivalenta bullernivån marginellt och att riktvärdena innehålls. Maxnivåvärdena förblir opåverkade.



*De röda punkterna anger plats för bullerberäkning.*

Bullerberäkning, genomförd av stadsbyggnadsförvaltningens strategiska avdelning, visade följande resultat;

Nuvarande situation

**Mätpunkt vid skolan**

|                 |         |
|-----------------|---------|
| Ekvivalent nivå | Maxnivå |
| 54 dBA          | 79 dBA  |

**Mätpunkt vid Planavägen**

|                 |         |
|-----------------|---------|
| Ekvivalent nivå | Maxnivå |
| 55 dBA          | 80 dBA  |

Planområdet fullt utbyggt

**Mätpunkt vid skolan**

|                 |         |
|-----------------|---------|
| Ekvivalent nivå | Maxnivå |
| 55 dBA          | 79 dBA  |

**Mätpunkt vid Planavägen**

|                 |         |
|-----------------|---------|
| Ekvivalent nivå | Maxnivå |
| 55 dBA          | 80 dBA  |

**Mätpunkt vid lokalgata i Östrabyvägens närhet**

|                 |         |
|-----------------|---------|
| Ekvivalent nivå | Maxnivå |
| 51 dBA          | 78 dBA  |

**Risker**

Enligt Boverkets ”bättre plats för arbete” bör avståndet mellan verksamheten och bostäderna vara minst 200 meter. Från den 1 januari 2008 trädde ändringarna i förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd i kraft. För de grafiska verksamheterna innebär ändringarna att flertalet av verksamheterna inte längre är anmälningspliktiga d.v.s. C-verksamheter. För att klassas som C-verksamhet skall förbrukningen av organiska lösningsmedel inte uppgå till mer än 5 ton per kalenderår. Tryckeriet i Kattarp klassas som C-verksamhet och använder, enligt uppgift, 125 kg lösningsmedel/år vilket är att betrakta som verksamhet i mycket liten skala. Miljöförvaltningen ansvarar för tillsynen av C-verksamheter som på grund av den ringa omfattningen har längre intervall än anmälningspliktiga verksamheter (ca vart tredje år).



Riskavstånd till  
tryckeriet

I anslutning till, fastigheten Semaforen 2, där tryckeriverksamhet bedrivs, har särskilt riskavstånd på ca 25 – 30 meter till bostäder med hjälp av ett naturområde planlagts vilket bedöms vara ett tillräckligt avstånd med avseende på den ringa verksamheten.

Vid eventuell framtida förändring av tryckeriets omfattning, får tillstånd sökas hos Miljöförvaltningen och behandlas enligt då gällande omständigheter. I planarbetet har länsstyrelsens planeringsunderlag *Riskhantering i detaljplanprocessen*, *Riskpolicy 2006* samt *RIKTSAM 2007* beaktats.

#### *Gång- och cykeltrafik*

Förslaget innebär möjligheter att förbättra befintliga cykel- och gångstråk till viktiga målpunkter. Det krävs dock särskild uppmärksamhet i arbetet med hur man korsar både Planavägen och den nya infartsvägen från öster. Detaljplanen föreslår särskilda säkerhetshöjande trafiklösningar vid korsningspunkter.

#### *Ekologiska konsekvenser*

Förslaget innebär att man bebygger ca 20 ha åkermark, klassificerad som 9 på en 10-gradig skala, vars monokultur dock inte besitter hög ekologisk diversitet.

#### *Ekonomiska konsekvenser*

Detaljplaneförslaget innebär kostnader för anläggning av gator och teknisk infrastruktur. I ett längre perspektiv tillkommer kostnader för skötsel och drift av gator och allmän platsmark. Vatten- och avloppsledningar samt föreslagen dagvattenhantering måste dimensioneras och byggas för att tillgodose de nya invånarna. Den befintliga tåg- och vägtrafiken hanterat en befolkningsökning och skol- och barnverksamheten bedöms kunna hantera ett ökat antal barn, dock möjliggör detaljplanen område för skola/förskola.

#### *Sociala konsekvenser*

Planförslagets förverkligande skapar underlag för ökad offentlig service. Planeringen av gator, stråk, publika rum och grönytor och kopplingarna till befintlig miljö spelar stor roll för hur det sociala livet i Kattarp kan utvecklas.

Byn kommer successivt att förändras och knytas samman. Den nya torgbildningen och föreslagna gröna rum och platser förväntas skapa mervärden också för den befintliga miljön och befolkningen. De 140 nya bostäderna av föreslagen typ förväntas ge ett tillskott på ca 350 personer vilket utgör 50 % av Kattarps nuvarande befolkning.

#### *Sociala konsekvenser – Barnperspektivet*

Detaljplanen föreslår interna rörelser kopplade till omgivande gång- och cykelstråk för att säkerställa en så trafiksäker miljö som möjligt för barnen. Emellertid föreslås även gator med blandtrafik. Särskilda säkerhetshöjande trafiklösningar vid korsningspunkter föreslås. Inom det nya utbyggnadsområdet föreslås grönområden, parker och stråk med funktioner för barn i olika åldrar. Områdena är placerade i gränsen mellan det befintliga och det nya området för att skapa mötesplatser för befintliga och nytillkomna Kattarpsbor.

**Mark, luft och vatten***Luftföroreningar*

Gällande miljökvalitetsnormer enligt svensk författningssamling (SFS 2001:527) avser halterna i utomhusluft av kvävedioxid (NO<sub>2</sub>), svaveldioxid (SO<sub>2</sub>), bly, partiklar (PM10), kolmonoxid (CO), bensen och ozon (O<sub>3</sub>).

Enligt översiktsplanen, antagen av kommunfullmäktige den 12 juni 2002 och aktualitetsförklarad den 30 augusti 2006, föreligger ingen risk för överskridande av miljökvalitetsnormernas värden i närheten av planområdet. Med hänsyn till den framtagna trafikprognosen för området bedöms planförslaget inte innebära någon försämring av luftkvaliteten.

*Solförhållanden*

Detaljplaneförslaget tar hänsyn till solförhållanden i den befintliga bebyggelsen främst genom att säkerställa soliga trädgårdar. Även i den nya bebyggelsen föreslås bebyggelsen placeras för att gynna trädgårdar i söder- och västerläge. Trädraden längs den nya lokalgatan föreslås vara ensidig och placeras längs gaturummets södra del för att skapa skugga på vägen. I norr längs Planavägen är träden placerade norr om gatan och fungerar tillsammans med gång- och cykelvägen som bygräns.

**Natur- och kulturmiljö***Naturresurser*

Ca 20 ha åkermark, klassificerad som 9 på en 10-gradig skala, kommer inte längre att kunna brukas.

*Kulturmiljö*

Utbyggnaden kommer att förändra landskapsbilden norr om Kattarp. Den bebyggelse som gränsar till planområdet i söder och väster kommer att bestå av bebyggelse istället för det öppna åkerlandskapet.

Utbyggnadsförslaget har tagits fram med målsättningen att ta tillvara de kulturhistoriska värdena genom att medvetet förhålla sig till dessa värden. Planförslaget säkerställer utblickar till det omgivande vidsträckta landskapet och anger en tydlig gräns mellan bebyggelsen och landskapet.

*Fornlämningar*

Påträffas fornlämningar i samband med markarbeten skall dessa, i enlighet med 2 kap 10 § lagen om kulturminnen m m, omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas. Fornlämningar kan synas som hårdrester, stenpackningar eller mörka färgningar i jorden.

**SAMMANFATTNING**

Förslaget innebär att en utbyggnad på ca 140 bostäder möjliggörs inom planområdet. Bostadsbebyggelsen består främst av friliggande villor men möjliggör även ett antal flerbostadshus och gruppbebyggelse i form av rad-, par- eller kedjehus. Utöver bostäder medger detaljplanen i den västra delen flera offentliga verksamheter, såsom skola, handel, kontor och icke störande verksamheter.

En ny trafikstruktur föreslås tillsammans med ett sammanhängande grönstråk och publika rum. Gatustrukturen baseras på en ny infart från Östrabyvägen mot stationen. Rallaregatans norra del ligger kvar i sitt läge och fungerar om gräns mot det omgivande landskapet. Gatustrukturen i nord sydlig riktning baseras på att sammanlänkas med befintlig struktur. Förslaget har baserats på att skapa möjliga kopplingar för gång- och cykel trafik inom området. Ett område angett som naturområde fungerar som en grön buffertzon för att säkra riskavstånd mot det angränsande tryckeriet.

Förslaget på gestaltning av grönstruktur bygger på en sammankoppling av mindre park- och naturområden som slingrar sig ned genom den nya bebyggelsen och vidare knyter an till den befintliga byn.

#### **MEDVERKANDE**

Biträdande handläggare planarkitekt Carl Welin, karttekniker Lena Gottschalk, Ann Cederberg, trafikplanerare, [REDACTED], VA-ingenjör, [REDACTED], ekolog, [REDACTED], Vägverket, Ann- Marie Frisell, trafikingenjör, Hanne Hansen, landskapsarkitekt, [REDACTED], områdesförvaltare, Marianne Dock, avdelningen för Hållbar utveckling samt Rickard Persson, exploateringsingenjör.

#### **STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN**

Björn Bensdorp-Redestam  
Planchef

Helena Taps  
Planarkitekt

DETALJPLAN FÖR DEL AV FASTIGHETEN  
KATTARP 27:1  
KATTARP, HELSINGBORGS STAD

## GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

---

### ORGANISATION

#### Tidplan

Planförslaget beräknas vinna laga kraft under första kvartalet 2010.

#### Genomförandetid

Genomförandetiden är tio år från det datum detaljplanen vinner laga kraft.

#### Huvudmannaskap

Helsingborgs stad är huvudman för allmänna gator samt park- och naturområde inom planområdet.

Vägverket är huvudman för Planavägen och Rallaregatan som delvis ingår i planområdet. Vägverket önskar i samband med planens genomförande i dialog med Helsingborgs stad diskutera huvudmannaskapet för Rallaregatan.

#### Avtal

Planavtal för finansiering av detaljplanens framtagande är upprättat.

### FASTIGHETSRÄTT

#### Fastighetsbildning

Nya fastigheter inom området kommer att tillskapas genom avstyckning, i huvudsak i enlighet med illustrationsplanen.

Gemensamma ytor inom kvartersmark upplåtes till gemensamhetsanläggningar. Servitut bildas för passager med rätt för allmänheten att passera.

### EKONOMI

#### Planekonomi

Planens genomförande kräver kommunala investeringar för anläggande av gator, teknisk infrastruktur, parker och dagvattenanläggningen. Genomförandet av detaljplanen kan också komma att innebära kostnader för iordningsställande av den befintliga skogs-  
dungen vid Lundsgårdsgatan.

Utvidgning av fördröjningsmagasin både vid Kattarps Måse och vid Skavabäcken krävs för att kunna genomföra utbyggnaden i de södra delarna.

**Tekniska frågor**

Brandvattenförsörjning skall anordnas i området.

Öresundskraft förutsätter att få fri tillgång till mark att förlägga erforderliga kablar och att eventuell flytt av befintliga kablar bekostas av kommun eller exploatör.

TeliaSonera har kabelanläggningar inom planområdet som berörs av föreslagen detaljplan. Eventuell flytt eller andra åtgärder som kan krävas för att säkerställa kablarnas funktion skall bekostas av exploatören/fastighetsägaren.

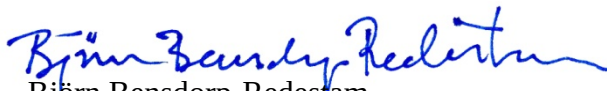
Vid detaljprojektering avseende VA-frågor skall *VA-utredning för del av fastigheten Kattarp 27:1 mfl, SWECO 2009*, tillämpas.

**Övrigt**

Vid tid för anläggandet av de nya anslutningarna till de statliga vägarna skall samråd ske med Vägverkets driftenhet, f n driftledare [REDACTED], tel. 044-19 52 34, om detaljer vid utförandet.

Vid planens genomförande skall åtgärder vidtas på Signestorpsgtan så att denna gata inte längre skall fungera som genomfartsgata för fordonstrafik.

**STADSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN**

  
Björn Bendsorp-Redestam  
Planchef

  
Helena Taps  
Planarkitekt