

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Plankontoret

Diarienummer
Påbörjad
Antagen av
Laga kraft
Genomförandetid

2025/277
2026-06-24

5 år

Planbeskrivning

Plan- och bygglagen (SFS 2010:900)

2026-06-24

Samrådshandling

Detaljplan för del av fastighet Rörspjäll 10:1
m.fl., "Räddningsstation i Kvidinge" i
Kvidinge, Åstorps kommun, Skåne län

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1 DETALJPLANENS SYFTE.....	3
2 BESKRIVNING AV DETALJPLANEN.....	4
2.1 DETALJPLANENS OMFATTNING OCH LOKALISERING	4
2.2 HELA DETALJPLANEN	4
2.3 GENOMFÖRANDETID	8
2.4 ALLMÄN PLATS	8
2.5 KVARTERSMARK.....	9
2.6 BEFINTLIGT	10
3 MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR	11
3.1 ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS	11
3.2 ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK	11
3.3 EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS	11
3.4 EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK.....	11
4 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	13
4.1 KOMMUNALA STÄLLNINGSTAGANDEN	13
4.2 REGIONALA STÄLLNINGSTAGANDEN	14
4.3 RIKSINTRESSEN.....	14
4.4 HUSHÅLLNINGSBESTÄMMELSER ENLIGT 3 KAP. MILJÖBALKEN	15
4.5 MILJÖKVALITETSNORMER.....	16
4.6 MELLANKOMMUNALA INTRESSEN	19
4.7 MILJÖ	19
4.8 HÄLSA OCH SÄKERHET	23
4.9 GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN.....	24
4.10 HYDROLOGISKA FÖRHÅLLANDEN	25
4.11 KULTURMILJÖ.....	25
4.12 FYSISK MILJÖ.....	26
4.13 SOCIALA.....	29
4.14 TEKNIK.....	29

4.15 SERVICE	30
4.16 TRAFIK.....	30
5 PLANERINGSUNDERLAG.....	33
5.1 KOMMUNALA.....	33
5.2 UTREDNINGAR.....	33
5.3 REGIONALA.....	34
6 KONSEKVENSER.....	35
6.1 FASTIGHETER OCH RÄTTIGHETER.....	35
6.2 NATUR	36
6.3 MILJÖ.....	40
6.4 MILJÖKVALITETSNORMER.....	42
6.5 HÄLSA OCH SÄKERHET	43
6.6 GEOTEKNIK.....	47
6.7 SOCIALA	48
6.8 RIKSINTRESSE	48
6.9 HUSHÅLLNINGSBESTÄMMELSER ENLIGT 3 KAP. MILJÖBALKEN	48
6.10 TRAFIK.....	49
7 GENOMFÖRANDEFRÅGOR	57
7.1 FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR	57
7.2 TEKNISKA FRÅGOR.....	57
7.3 EKONOMISKA FRÅGOR.....	57
7.4 ORGANISATORISKA FRÅGOR	58

Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., i Kvidinge

1 **DETALJPLANENS SYFTE**

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för en ny räddningsstation i Kvidinge tätort.

2 BESKRIVNING AV DETALJPLANEN

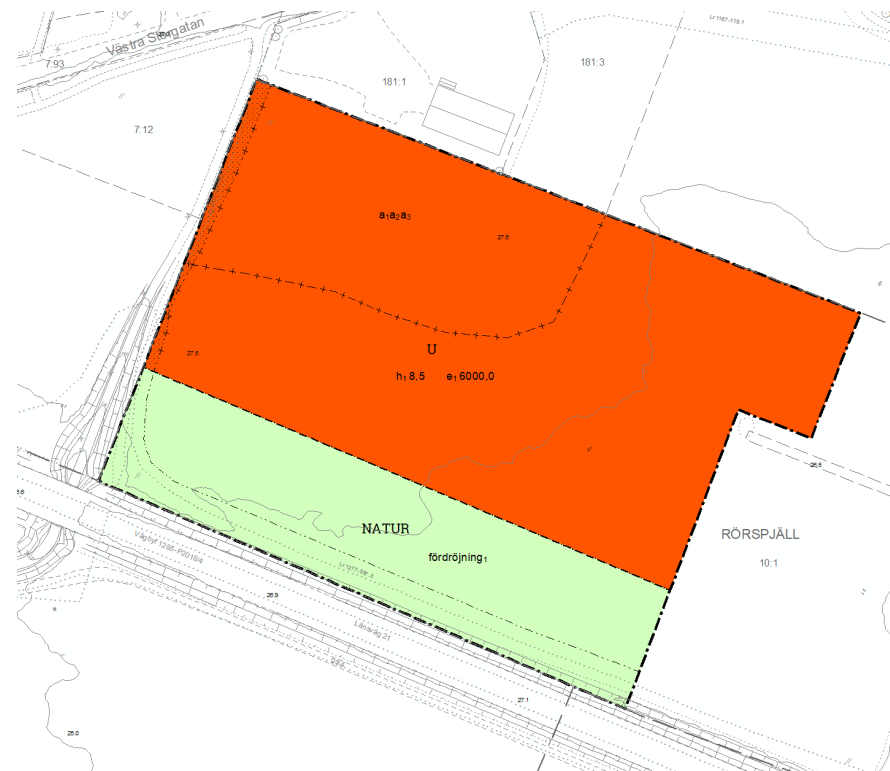
2.1 DETALJPLANENS OMFATTNING OCH LOKALISERING

Planområdet ligger i västra delen av Kvidinge tätort och omfattar 35 028 kvadratmeter.

2.2 HELA DETALJPLANEN

2.2.1 FLEXIBEL PLANKARTA

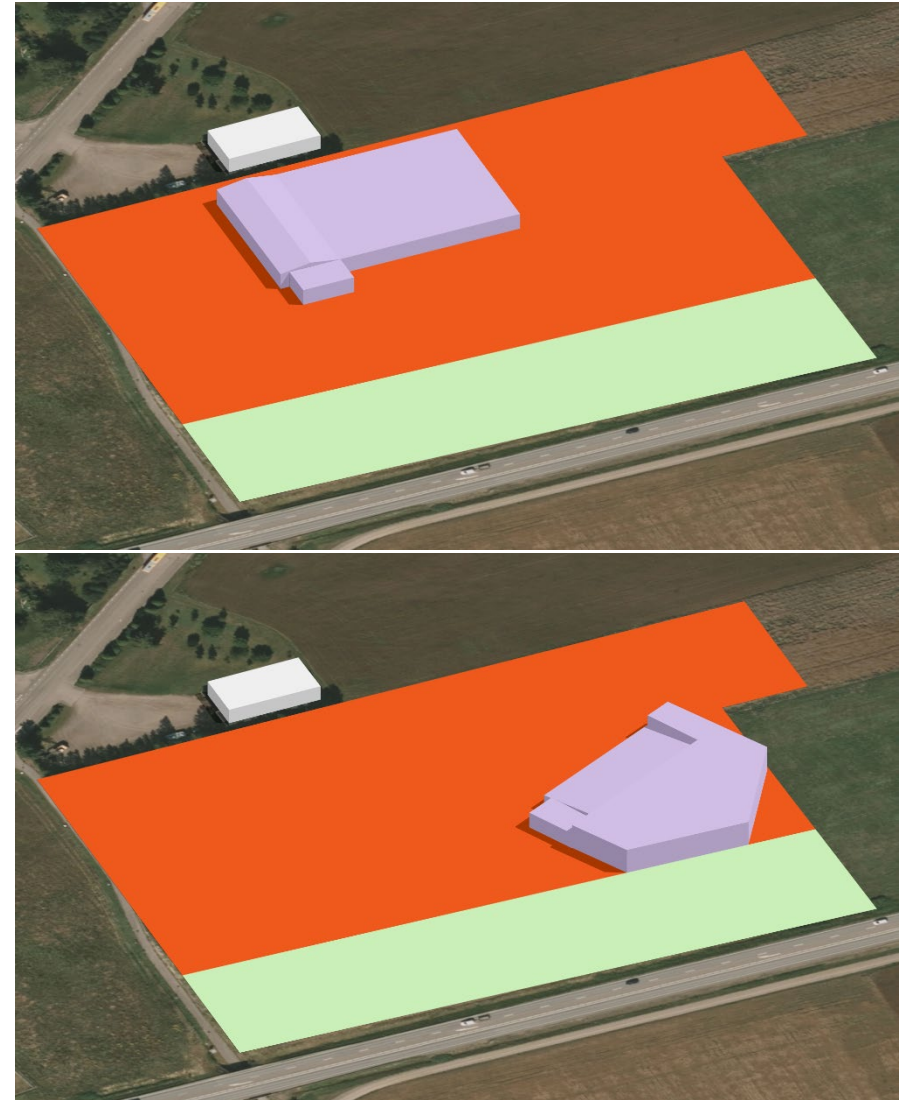
Plankartan är utformad för att ge stor flexibilitet och regleras främst genom bestämmelser om bruttoarea och höjd. Syftet är att detaljplanen inte ska begränsa möjligheten till olika bebyggelseförslag.



Figur 1. Plankartan utan teckenförklaring.

Nedan visas hur plankartan möjliggör flera olika dispositioner av byggnader inom området.

Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., i Kvidinge



Figur 2. Olika bebyggelseförslag utifrån plankartan.

2.2.2 FÖRSLAG UTIFRÅN PLANKARTA

För att visa att det är möjligt att uppföra en räddningsstation utifrån plankartans reglering har ett illustrativt förslag tagits fram. Det bör samtidigt framhållas att planen medger flera alternativa utformningar.



Figur 3. Möjlig utformning av planområdet enligt detaljplan.

Det framtagna förslaget visar ett möjligt sätt att bebygga området med en räddningsstation som tillgodoser räddningstjänstens behov av lokalyta, parkering för besökare och personal samt dagvattenhantering i den södra delen mellan stationsområdet och väg 21. Inom planområdet finns även ett område med fornlämningar som kan bli möjligt att bebygga om fortsatta utredningar visar att fornlämningsområdet är mindre än tidigare

bedömt eller om en arkeologisk undersökning möjliggör exploatering. Även utan detta område finns det goda förutsättningar att anordna ett övningsområde om behov finns.

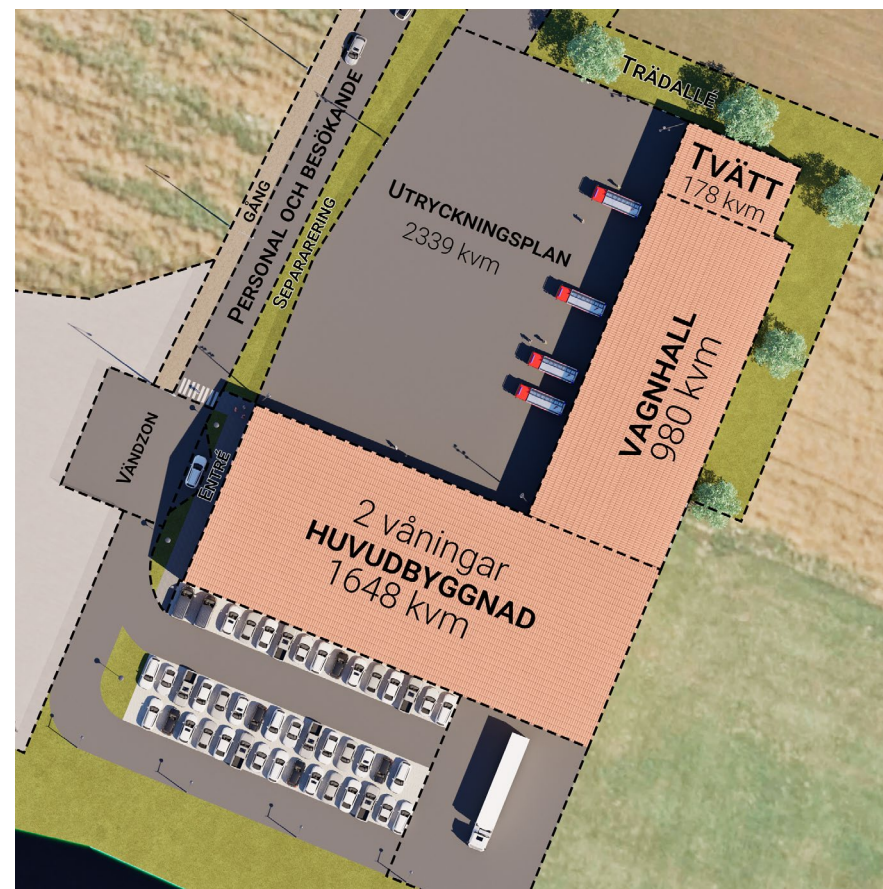
Anslutning sker via en väg som kan byggas med stöd av gällande detaljplan. Vägen ansluter till Västra Storgatan och delas därefter upp i en utryckningsväg samt en väg för personal och besökare.

Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., i Kvidinge



Figur 4. Illustrationsplan över möjlig utformning av ny räddningsstation.

I förslaget ingår en trädallé som syftar till att minska räddningsstationens påverkan på grannfastigheternas utblickar. Förslaget rymmer även ett möjligt övningsområde, ett stängslat område för utryckningsverksamhet samt ett öppet område för besökare och personal.



Figur 5. Förstorad illustration av möjlig utformning av stationen.

Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., i Kvidinge

Huvudbyggnaderna föreslås uppföras i två våningar för att minska den markyta som tas i anspråk. Förslaget omfattar en vagnhall om 49 meter, vilket möjliggör nio portar. Intill vagnhallen föreslås även en tvätthall.



Figur 4. Möjlig utformning av byggnaderna.

2.3 GENOMFÖRANDETID

Detaljplanens genomförandetid är 10 år från det datum detaljplanen vinner laga kraft.

2.4 ALLMÄN PLATS



Figur 5. Plankartan med endast allmän platsmark.

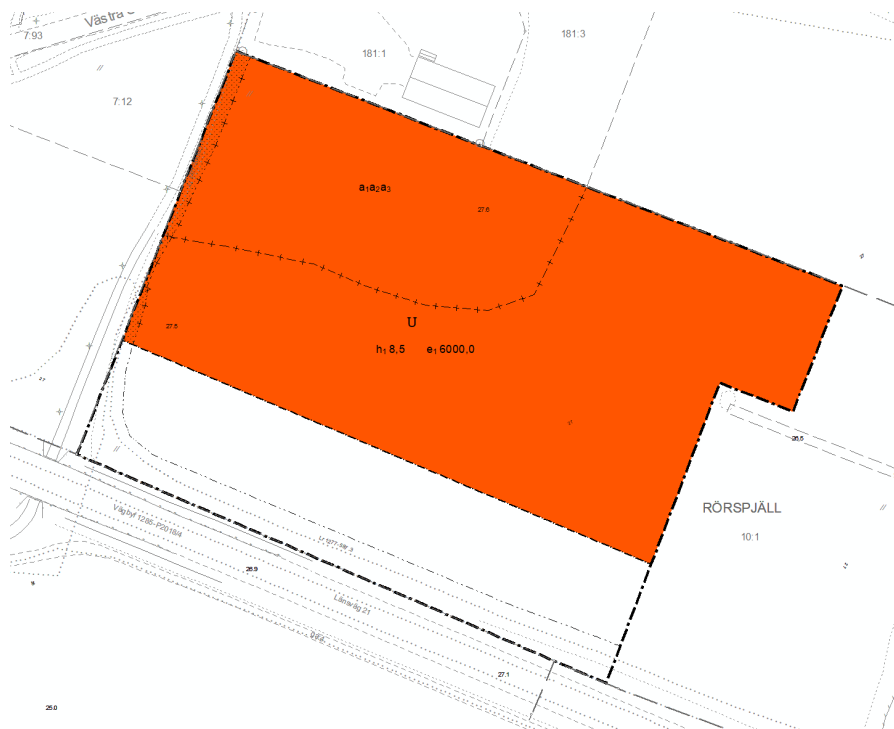
Detaljplanen föreslår ett område i söder med bestämmelsen NATUR som omfattar 9 483 kvadratmeter. Området ska fungera som buffert mellan väg 21 och räddningsstationens bebyggelse samt kunna omhänderta minst 3 600 m³ dagvatten.

2.4.1 HUVUDMANNASKAP

Kommunen är huvudman för all allmän plats.

2.5 KVARTERSMARK

Detaljplanen föreslår att 25 544 kvadratmeter planläggs som kvartersmark. Hela området ges användningen U – räddningstjänst och annat samhällsviktigt ändamål.



Figur 6. Plankartan med endast kvartersmark.

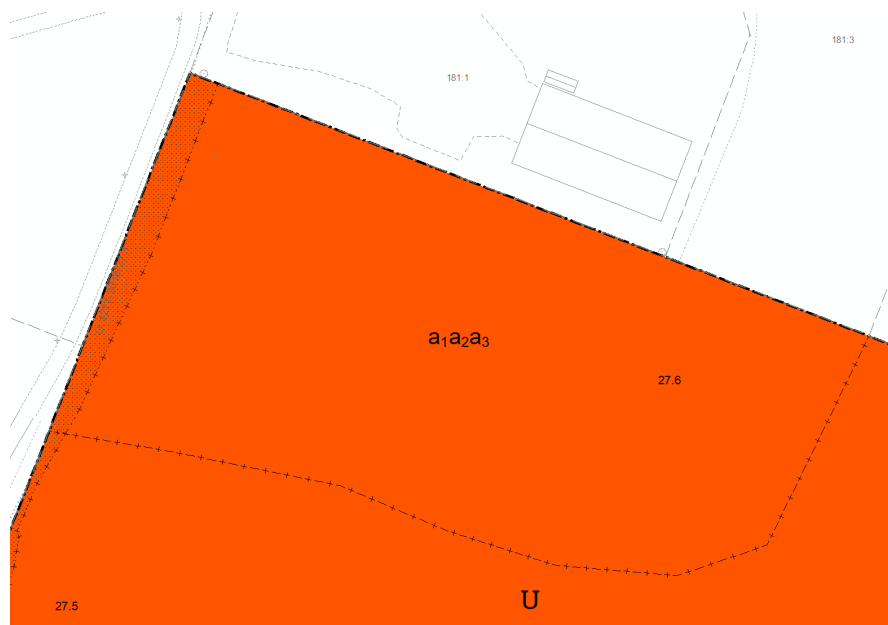
I användningen ingår område för räddningstjänst och utryckningsfordon, till exempel ambulans- eller brandstation. Även trafikanläggningar som endast ska vara till för den samhällsviktiga verksamheten ingår. Personalutrymmen som omklädningsrum, gym och andra gemensamma utrymmen ingår.

Övernattning ingår i begränsad utsträckning om den innebär ett komplement som är nödvändigt för verksamheten men får inte utgöra bostadsändamål. Även komplement så som övningsområde, garage och kontor ingår i användningen.

Användningen omfattar räddningstjänst och liknande samhällsviktiga ändamål. Liknande samhällsviktiga ändamål kan vara till exempel larmcentral eller ledningscentral.

Det finns ett område inom detaljplanen som omfattas av fornlämningar och där fornlämningsfrågan ännu inte är slutligt utredd. Området omfattas därför av tre planbestämmelser som innebär att bygglov och marklov inte får ges innan fornlämningarna har utretts och det har konstaterats att de inte finns kvar, inte är bevarandevärda eller att arkeologisk utgrävning har genomförts.

Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., i Kvidinge



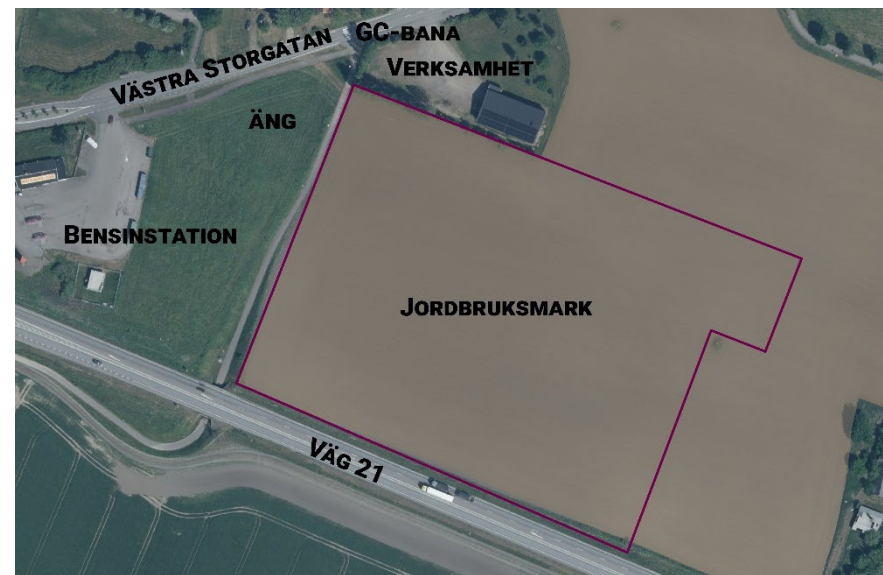
Figur 7. Utsnitt plankarta med bestämmelser kopplat till fornlämningar.

I övrigt regleras exploateringsgraden till högst 6 000 kvadratmeter bruttoarea (BTA) och en maximal höjd om 8,5 meter.

Bestämmelsen om bruttoarea innebär att bebyggelsen exempelvis kan uppföras i ett plan över hela ytan eller i två plan med en byggnadsarea om cirka 3 000 kvadratmeter. Ytan kan fördelas på en eller flera byggnader.

2.6 BEFINTLIGT

Planområdet utgörs i huvudsak av jordbruksmark.



Figur 10. Karta över befintlig markanvändning.

Intill planområdet finns en bensinstation, en verksamhetsfastighet, väg 21 och Västra Storgatan.

3 MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR

I planbeskrivningen ska kommunen redovisa motiven till de enskilda regleringarna i detaljplanen. Redovisningen ska göras utifrån detaljplanens syfte och 2 kap. plan- och bygglagen.

3.1 ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS

NATUR – **Natur:** Mark som behövs för dagvattenhantering och som även ska vara tillgänglig för ledningar.

3.2 ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

U – **Räddningstjänst och annat samhällsviktigt ändamål:** Säkerställa att en räddningsstation kan uppföras inom området och att verksamheten vid behov kan kompletteras med andra samhällsviktiga funktioner.

3.3 EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS

fördröjning₁ – **En volym av minst 3 600 kubikmeter ska fördröjas inom egenskapsytan:** Säkerställa att den mängd dagvatten som uppstår till följd av hårdgjorda ytor för räddningsverksamheten kan omhändertas.

3.4 EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

 - **Marken får inte förses med byggnad:** Område som inte ska bebyggas på grund av närhet till bostäder, befintliga ledningar och anslutning för gång- och cykelbana.

h₁ 0,0 – Högsta nockhöjd är angivet värde i meter: Begränsa höjden på byggnader så de inte blir högre än vad som krävs för att inte påverka kringliggande bostäder och landskapsbild mer än nödvändigt.

e₁ 0,0 – Största bruttoarea är angivet värde i m²: Säkerställa att tillräcklig yta finns för räddningstjänstens verksamhet. Bruttoarea ger flexibilitet att kunna bygga i ett eller två plan.

a₁ – Bygglov får inte ges för byggnadsverk förrän fornlämningar har utretts och konstaterats inte finnas, inte vara bevarandevärda eller att arkeologisk utgrävning genomförts: Om fortsatta utredningar visar att fornlämningarna inte är bevarandevärda, eller om en arkeologisk utgrävning har genomförts, ska området kunna bebyggas.

a₂ – Marklov får inte ges för markarbeten förrän fornlämningar har utretts och konstaterats inte finnas, inte vara bevarandevärda eller att arkeologisk utgrävning genomförts: Om fortsatta utredningar visar att fornlämningarna inte är bevarandevärda, eller om en arkeologisk utgrävning har genomförts, ska det vara möjligt att hårdgöra ytor eller utföra markarbeten inom området.

Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., i Kvidinge

a3 – Marklov krävs även för hårdgörande av yta: Motverka att ingrepp som inte kräver lov görs i marken som påverkar fornlämningar negativt.

4.1.1 OMRÅDESBESTÄMMELSER



13 (59)

En planansökan inkom från Tekniska kontoret den 2025-06-27 avseende detaljplanläggning för en räddningsstation. Kommunstyrelsen beslutade den 2025-09-03 att ge positivt planbesked för fastigheterna Rörspjäll 10:1, Kvidinge 181:3 och Kvidinge 7:12 (numera Rörspjäll 11:1).

Planområdet är utpekad som landsbygd i den gällande översiktsplanen för Åstorps kommun.

4.2 REGIONALA STÄLLNINGSTAGANDEN

4.2.1 REGIONPLAN

I Regionplan för Skåne 2022–2040 betonas att fysisk planering ska integrera krisberedskap och totalförsvarsperspektiv. Räddningsstationer utgör samhällsviktig infrastruktur och bör enligt regionplanen lokaliseras så att tillgängligheten för utryckningsfordon är god, framkomlighet vid kriser och störningar säkerställs samt robusthet och redundans i räddningstjänstens nätverk stärks. Att räddningsstationen ska betjäna både Åstorps kommun och Klippans kommun är förenligt med den flerkärniga strukturen i Skåne.

4.3 RIKSINTRESSEN

4.3.1 FÖRSVARSMAKTEN



Figur 9. Alla riksintressen i anslutning till planområdet (Röd linje). Skrafferad yta är påverkansområde för transmissionsnätet, mörkgul linje är riksintresse för väg och orange är riksintresse för järnväg.

Hela planområdet ligger inom påverkansområde för Väderradar Bjäre. För att säkerställa att ingen skada uppstår på riksintressen som omfattas av sekretess och därför inte kan redovisas öppet på karta, utgör hela landets yta samrådsområde för objekt högre än 20 meter utanför tätort och högre än 45 meter inom tätort. Det

Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., i Kvidinge

innebär att ärenden som avser höga objekt måste skickas på remiss till Försvarsmakten.

4.3.2 ELEKTRONISK KOMMUNIKATION

Intill planområdet finns ett påverkansområde för riksintresse för transmissionsnätet för el (TfC 0023).

4.3.3 TRAFIKKOMMUNIKATION

Söder om planområdet ligger väg 21 som är funktionellt prioriterat vägnät för långväga personresor, funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter och rekommenderad färdväg för farligt gods.

4.4 HUSHÅLLNINGSBESTÄMMELSER ENLIGT 3 KAP. MILJÖBALKEN

4.4.1 JORDBRUKSMARK



Figur 10. Planområdet markerad med vinröd linje.

Cirka halva planområdet är klassat enligt den jordklassning som genomfördes 1979 av Sveriges länsstyrelser. Marken gavs då klass 8 på en tiogradig skala. Resterande jordbruksmark inom planområdet sammanhänger med den klass 8-bedömda marken och kan därför antas ha motsvarande kvalitet. Jordbruksmarken brukas i dagsläget. Planområdet ligger därmed nästan uteslutande på brukningsvärd jordbruksmark av hög kvalitet.

Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., i Kvidinge

Jordbruksmark är av nationellt intresse och får enligt 3 kap. 4 § miljöbalken tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och behovet inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

4.4.2 OEXPLOATERADE OMRÅDEN

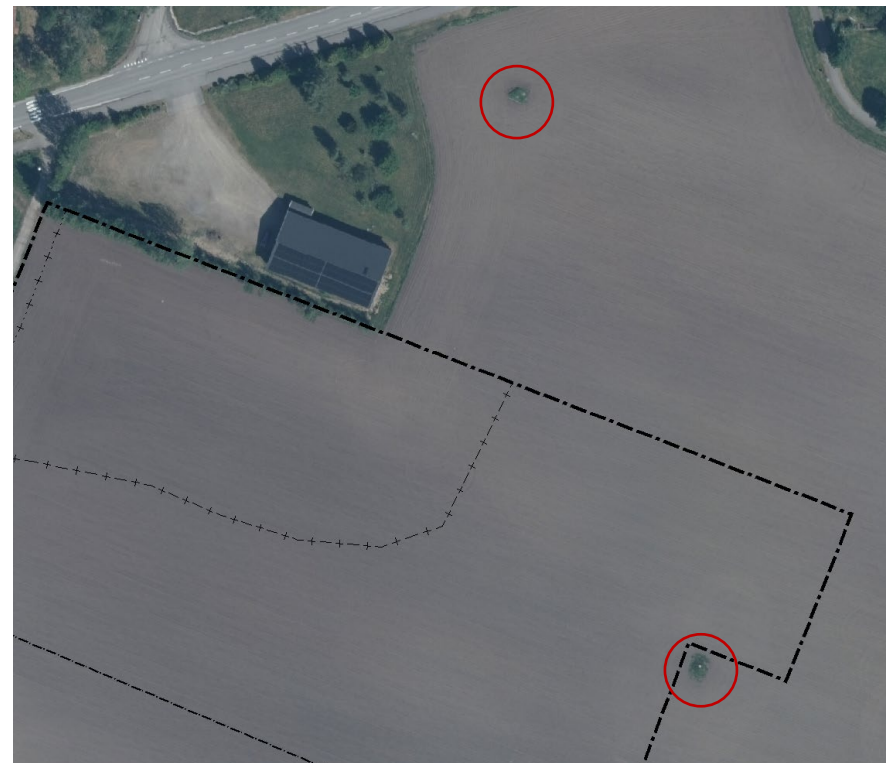
Hela planområdet är oexploaterat sedan tidigare.

4.4.3 EKOLOGISKT SÄRSKILT KÄNSLIGA OMRÅDEN

Enligt 4 kap. 34 § plan- och bygglagen (PBL) och 3 kap. 6 § miljöbalken (MB) ska hänsyn tas till områden som är ekologiskt särskilt känsliga. Sådana områden är viktiga för att bevara biologisk mångfald och upprätthålla ekologiska samband.

I anslutning till planområdet finns två misstänkta åkerholmar som utgör värdefulla biotoper i det öppna odlingslandskapet.

Åkerholmar är små, träd- och buskbevuxna höjder som fungerar som livsmiljö för fåglar, insekter och små däggdjur samt som spridningskorridorer mellan olika naturmiljöer. Dessa element bidrar till landskapets ekologiska funktion och har betydelse för den biologiska mångfalden.



Figur 11. Möjliga åkerholmar i förhållande till planområdet.

4.5 MILJÖKVALITETSNORMER

4.5.1 LUFT

Luftkvaliteten inom planområdet påverkas främst av trafik på väg 21 och av bensinstationen på intilliggande fastighet. I övrigt domineras omgivningen av bostäder och jordbruksmark.

4.5.2 VATTEN

Planområdet tillhör huvudavrinningsområde för Vege å och avrinner mot recipient Humlebäcken söder om väg 21. Vege å mynnar i Skälderviken väster om Ängelholm. Humlebäcken är ett av flera större biflöden till Vege å (Vegeåns vattenråd u.å.).

Det finns två statusklassade grundvattenförekomster (SGU 2025b, c) under planområdet, benämnda Ängelholm-Ljungbyhed (SE622920-131761) respektive Källna (SE622619-376418).

Humlebäcken bedöms ha otillfredsställande ekologisk status till följd av övergödning. Det bedöms inte vara möjligt att uppnå god ekologisk status utan att påverka samhällsintressena jordbruk och avloppsrening negativt. Den kemiska statusen uppnår inte god nivå till följd av bromerade difenyletrar samt kvicksilver och kvicksilverföreningar. Källorna bedöms vara naturliga eller storskaliga (VISS 2025).

Atmosfärisk deposition har betydande påverkan. För alla svenska vattendrag gäller undantag i form av mindre stränga krav för polybromerade difenyletrar (PBDE) och kvicksilverföreningar (Hg), eftersom halterna huvudsakligen härrör från långväga luftburna föroreningar och det i dagsläget saknas tekniska förutsättningar att åtgärda dem. Halterna får dock inte öka. En översiktlig bedömning av ekologisk och kemisk status redovisas i tabellen nedan.

Typ av status	Statusklassning	Gällande kvalitetskrav	Undantag
Ekologisk status	Otillfredsställande	Måttlig ekologisk status 2033	Övergödning orsakat av jordbruk och avloppsreningsverk.
Kemisk status	Uppnår ej god	God kemisk ytvattenstatus 2027	Bromerad difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar

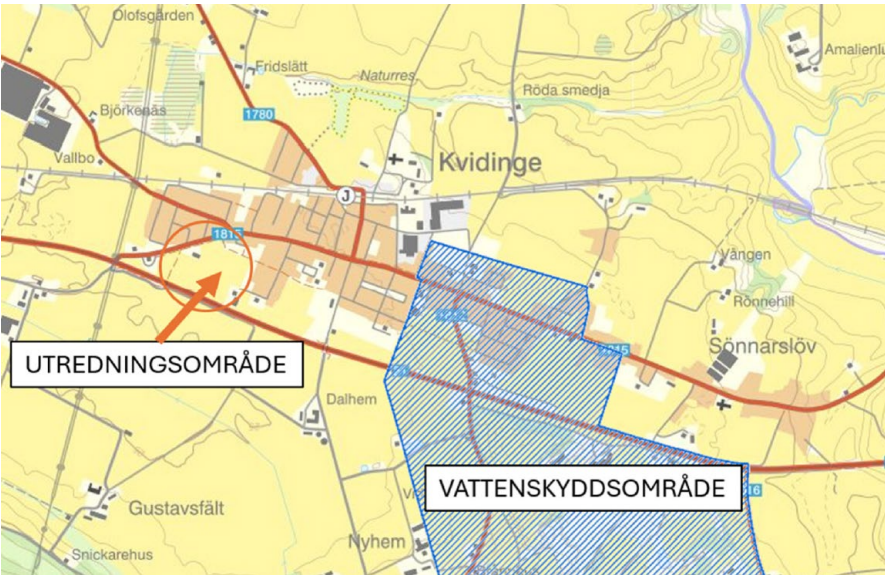
Tabell 1. Recipient Humlebäcken statusklassning enligt (VISS 2025).

Planområdet ligger ovanpå grundvattenförekomsten Ängelholm-Ljungbyhed som är en sedimentär bergförekomst.

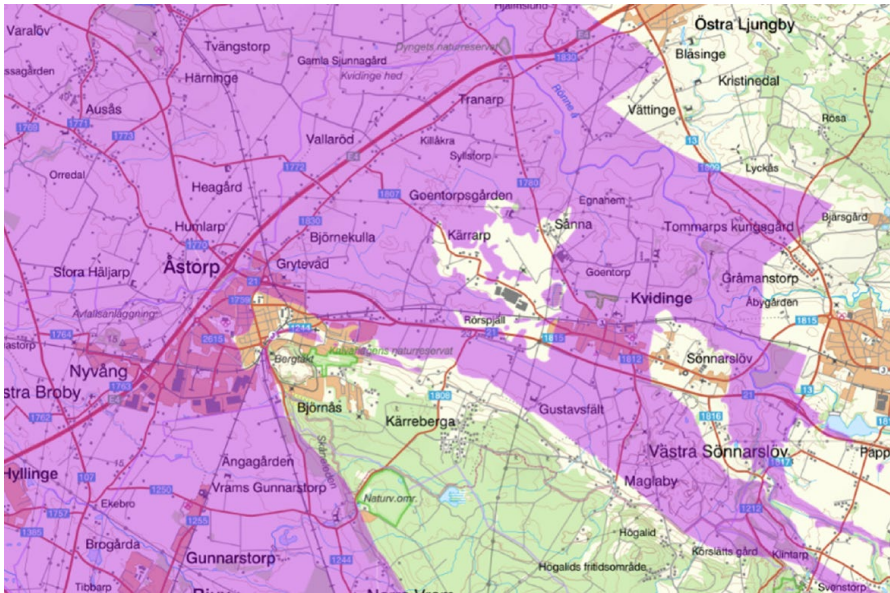
Grundvattenförekomsten är skyddad enligt vattendirektivets artikel 7 för dricksvattenförsörjning.

Det finns även ett vattenskyddsområde i Kvidinge med id 2012267, kopplat till grundvattenförekomsten. Detta ligger dock utanför planområdet.

Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., i Kvidinge



Figur 12. Vattenskyddsområde öster om planområdet (VISS 2025).



Figur 13. Utbredning av grundvattenförekomst Ängelholm-Ljungbyhed visas i lila (VISS 2025b).

Typ av status	Status klassning	Gällande kvalitetskrav	Undantag
Kemisk status	God	God kemisk grundvattenstatus	Inga undantag
Kvantitativ status	God	God kvantitativ status	Inga undantag

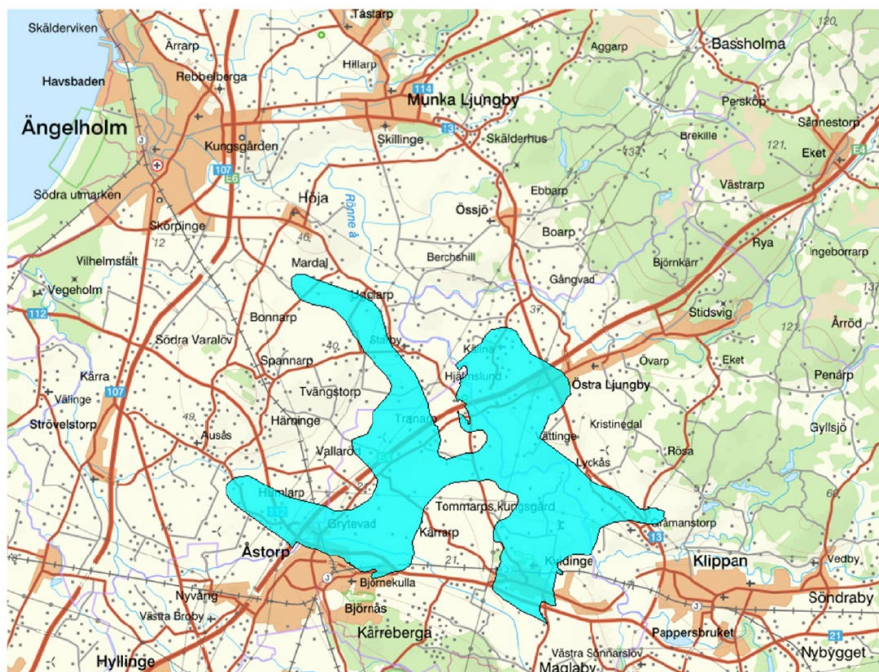
Figur 14. Grundvattenförekomst Ängelholm-Ljungbyhed enligt VISS 2025b.

Planområdet ligger ovanpå grundvattenförekomsten Källna. Förekomsten bedöms ha otillfredsställande status med avseende på klorid (VISS 2025 c).

Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., i Kvidinge

Typ av status	Status klassning	Gällande kvalitetskrav	Undantag
Kemisk status	Otillfredsställande	God kemisk grundvattenstatus	Klorid 2027
Kvantitativ status	God	God kvantitativ status	Inga undantag

Figur 15. Grundvattenförekomst Backaryds området-Backaryd enligt VISS.



Figur 16. Utbredning av grundvattenförekomst Källna (VISS 2025 c).

4.5.3 BULLER

Enligt 5 kap. miljöbalken ska miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller beaktas vid planläggning. För planområdet är

buller främst kopplat till vägtrafik på väg 21. Bedömningen av bullerförhållandena i planen grundas även på översiktliga beräkningar av trafikbuller samt på särskild utredning av verksamhetsbuller från räddningsstationen.

För räddningsstationen gäller inte de riktvärden som används för bostäder. Som stöd för planens bedömningar används därför dels översiktliga jämförelser med trafikbullernivåer för bostäder, dels Naturvårdsverkets vägledning för buller från verksamheter. Arbetsmiljökrav för verksamheten och tekniska krav enligt byggregler hanteras i den fortsatta projekteringen och prövningen.

4.6 MELLANKOMMUNALA INTRESSEN

Räddningsstationen är avsedd att betjäna både Åstorps kommun och Klippans kommun. Detta bedöms dock inte påverka detaljplanens utformning eller ge upphov till några mellankommunala intressen som behöver hanteras särskilt.

4.7 MILJÖ

4.7.1 DAGVATTEN

En VA- och dagvattenutredning har tagits fram av Systra AB. Utredningsområdet var större än det planområde som nu föreslås.

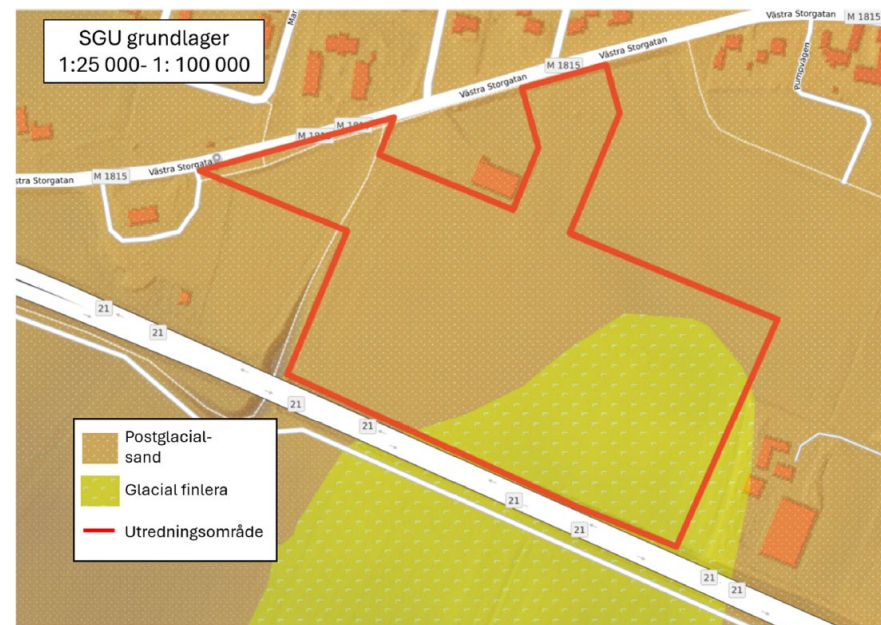
Planområdet är flackt. Lägsta punkt är i sydöstra hörnet mot väg 21 och högsta punkt är i nordvästra hörnet.

Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., i Kvidinge



Figur 17. Befintliga markhöjder för planområdet (SCALGO Live och grundkarta med inmätta höjder)

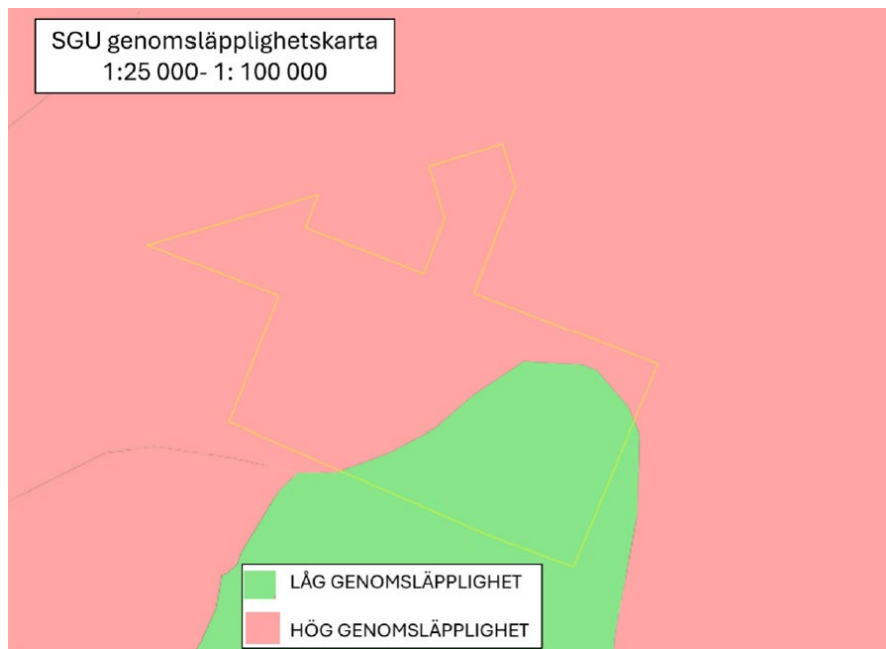
Enligt jordartskartan från Sveriges geologiska undersökning (SGU) består grundlagret av postglacial sand och glacial finlera.



Figur 18. Utdrag från SGU jordsartskarta 1:25 000–1:100 000 Jordart, grundlager (SCALGO Live 2025). Utredningsområdesgräns i rött.

SGUs genomsläpplighetskarta visar att området har både hög och låg genomsläpplighet.

Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., i Kvidinge



Figur 19. SGU Genomsläpplighetskarta utredningsområde i gult (WMS visnings tjänst SGU i QGIS)

Enligt SGU:s brunnsarkiv (SGU 2025a) finns det en brunn från 1961 inom området. Grundvattennivå är 18 meter under markytan enligt uppgift i arkivet.



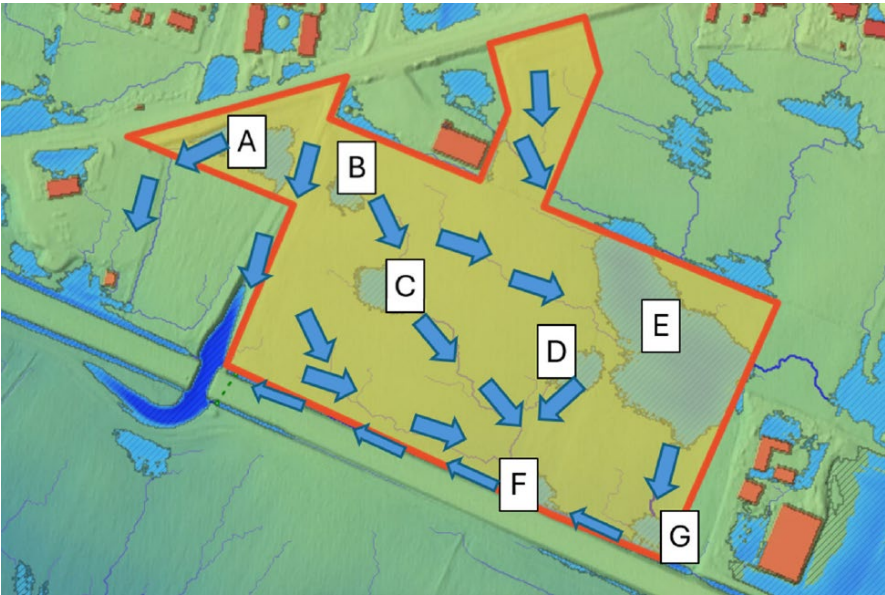
Figur 24. Befintlig brunn inom planområdet. Planområdesgräns i gult (WMS-visningstjänst från SGU i QGIS).

Hela planområdet avrinner mot Humlebäcken. Planområdet tillhör huvudavrinningsområdet Vege å (VISS vattenkartan 2025). Större delen av utredningsområdet avvattnas mot det sydöstra hörnet och rinner därefter vidare i ett dike längs planområdets södra gräns västerut mot GC-tunneln.

Det finns sju lågpunkter inom området, markerade A–G. Lågpunkterna har en sammanlagd volym om cirka 1 200 m³. En regnmängd på 100 mm, vilket motsvarar ett 100-årsregn med varaktigheten 6 timmar och klimatfaktorn 1,25, har använts som underlag för beräkningarna i SCALGO Live.

Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., i Kvidinge

Lågpunkt A avvattnas söderut. Lågpunkt B avvattnas mot lågpunkt C. Lågpunkt C och lågpunkt D avvattnas mot lågpunkt F. Lågpunkt E avvattnas mot lågpunkt G.



Figur 25. Sju lågpunkter inom planområdet. Planområdet avvattnas i huvudsak mot det sydöstra hörnet.

Lågpunkternas maximala volymer redovisas i tabellen nedan. Uppgifterna är hämtade från SCALGO Live. Om lågpunkter byggs bort kan de behöva ersättas med motsvarande fördröjningsvolymer, så att flödena från det framtida planområdet inte överskrider dagens nivåer.

Lågpunkt	Max volym [m³]
Lågpunkt A	52
Lågpunkt B	5
Lågpunkt C	24
Lågpunkt D	17
Lågpunkt E	789
Lågpunkt F & G	277*
SUMMA	1 164

Figur 26. Uppgifter från SCALGO Live, Depression Map Max Volume, 2025.

Det finns inga markavvattningsföretag inom utredningsområdet (Länsstyrelsen Skåne län 2017). Däremot finns ett antal markavvattningsföretag i närheten.

Utdikning av Goentorps mosse 1903

UTREDNINGSSOMRÅDE

Kvidinge-Maglabý 1921

HUMLEBÄCKEN

Övre Humlebäckens regl. (Magleby, Rörspjäll, Kärreberga och Björnekulla) 1896

Valibo

Kvidinge

Dalhorn

Gustavsält

Snickarehus

Nyhem

Brännhus

Eklunda

Kart över området kring Strögarvallen och Strögarvallen. En orange utredningsområde är markerad. En orange pil pekar på ett potentiellt förorenat område.

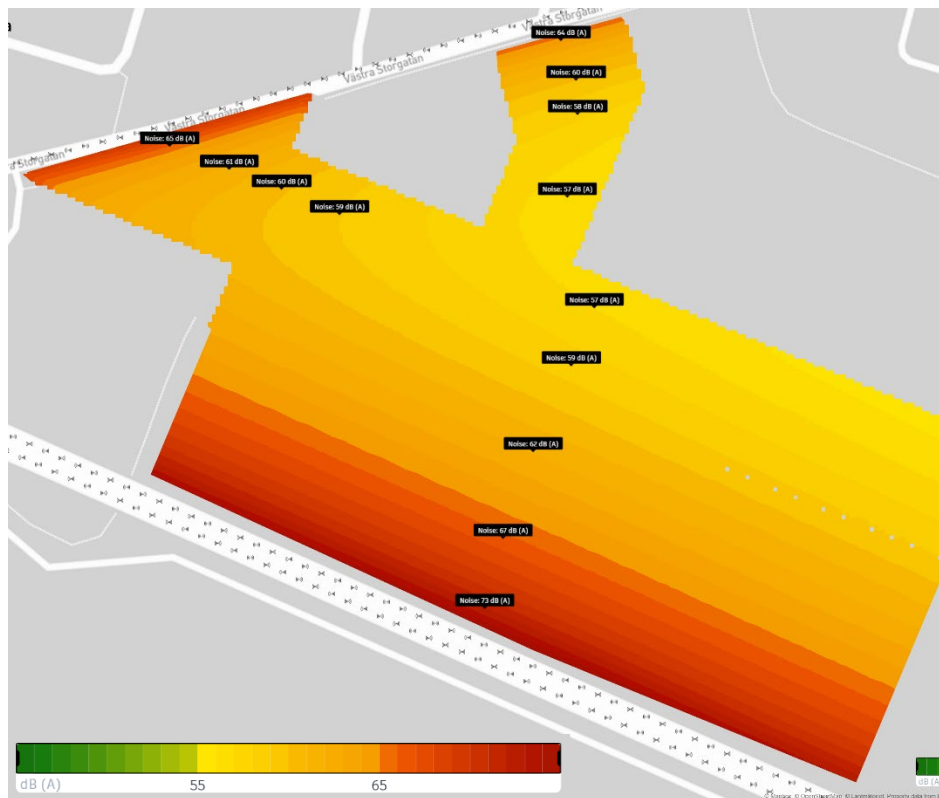
4.8 HÄLSA OCH SÄKERHET

4.8.1 OMGIVNINGSBULLER

4.7.2 MARKFÖRORENINGAR

23 (59)

Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., i Kvidinge



Figur 20. Enklare bullerberäkning genomförd i Autodesk Forma.

Det dominerande trafikbullret kommer från väg 21 och Västra Storgatan. Bullernivåerna bedöms ligga mellan cirka 57 och 73 dBA.

4.8.2 RISK FÖR OLYCKOR

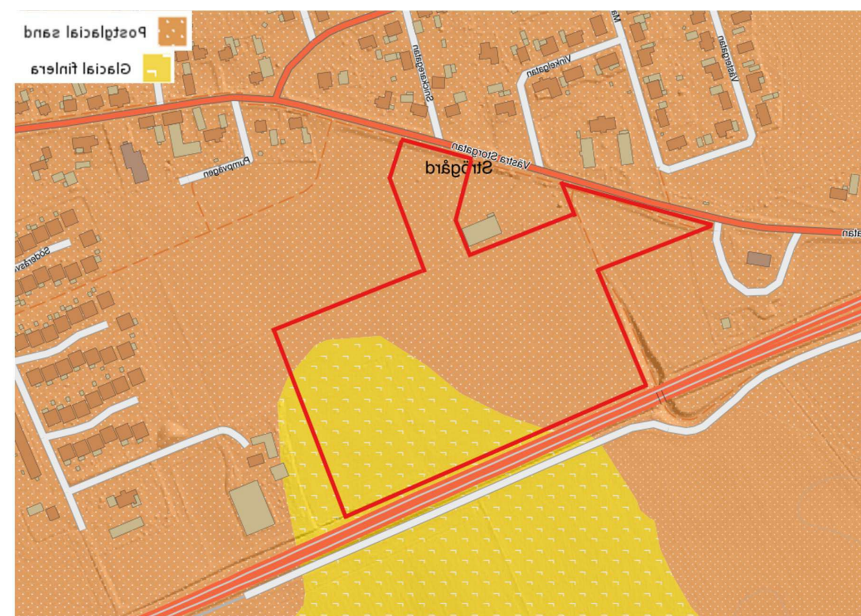
Väg 21 är rekommenderad väg för farligt gods vilket innebär att det finns risker kopplat till transporter.

Det finns även en bensinstation på grannfastigheten.

4.9 GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN

En undersökning har genomförts av Breccia Konsulter som översiktligt beskriver de geotekniska förhållandena, såsom jordlagerföljd och jordarnas tekniska egenskaper. Undersökningsområdet är större än planområdet.

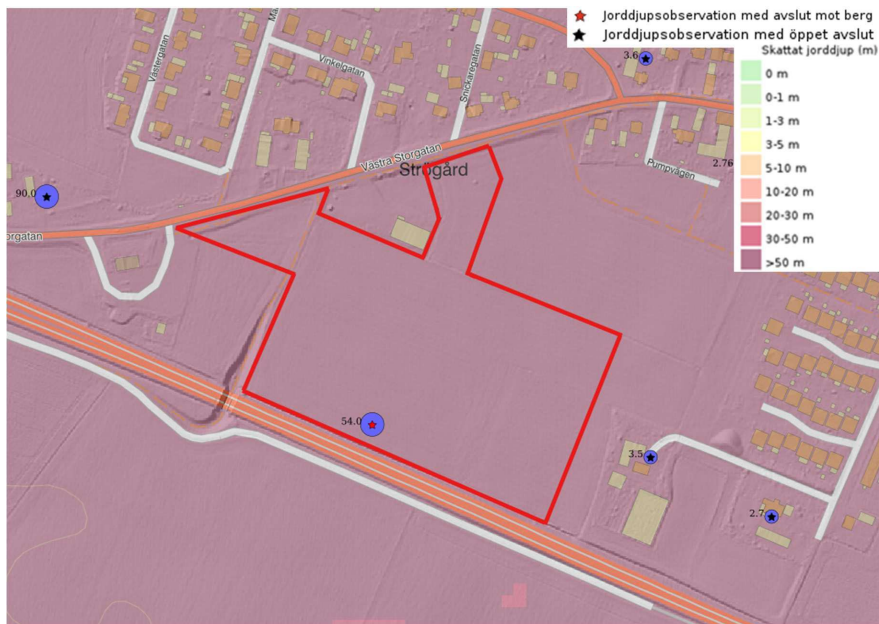
Enligt SGU:s jordartskarta dominerar undersökningsområdet överst i jordlagerföljden av postglacial sand och glacial finlera i sydöst. Skattat jorddjup är över 50 meter enligt SGU:s jorddjupskarta.



Figur 30. Jordartskarta och terrängskuggning med undersökningsområdet markerat inom röda linjer.

Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., i Kvidinge

Undersökningsområdet ligger på åkermark. Marknivån varierar mellan 26,3 och 27,6 vid utförda undersökningspunkter.



Figur 31. Jorddjupskarta och terrängskuggning med undersökningsområdet markerat inom röda linjer.

Området har ett övre jordlager av sandblandad mulljord till cirka 30 centimeter under markytan. Under detta följer sand och lera som sträcker sig djupare än undersökningen kunnat mäta. Förenklat består marken av ett tunt lager mulljord överst, därefter några meter sand och längre ned lera. Sanden är relativt lös till medelfast, medan leran och silten under har hög hållfasthet.

Området ligger på flack åkermark i utkanten av Kvidinge. Marken är varvig men utgörs generellt av sand över lera. Underliggande lera har en uppmätt hög odränerad skjuvhållfasthet. Området

berörs därmed inte av någon erosions- eller stabilitetsproblematik. Det föreligger ingen större sättningsproblematik.

4.10 HYDROLOGISKA FÖRHÅLLANDEN

Breccia har även tittat på de hydrologiska förhållandena.

Grundvattennivån i installerade grundvattenrör har uppmätts vid ett tillfälle. Grundvattennivån har vid dessa tillfällen legat på mellan 2,02 och 2,15 meter under befintlig markyta. Dessa djup motsvarar nivåer på mellan +24,6 och +25,1.

Vid undersökningstillfället noterades även fritt vatten i samtliga undersökningspunkter på mellan 1,3 och 2,1 meter under befintlig markyta vilket motsvarar nivåer på mellan +24,8 och +25,9.

Grundvattenytans nivå varierar med nederbördsförhållanden och årstid, och kan därmed stå både högre och lägre än vad som angetts ovan.

4.11 KULTURMILJÖ

4.11.1 FORNLÄMNINGAR

En arkeologisk undersökning genomfördes i november av Statens historiska museer, Arkeologerna i Lund.

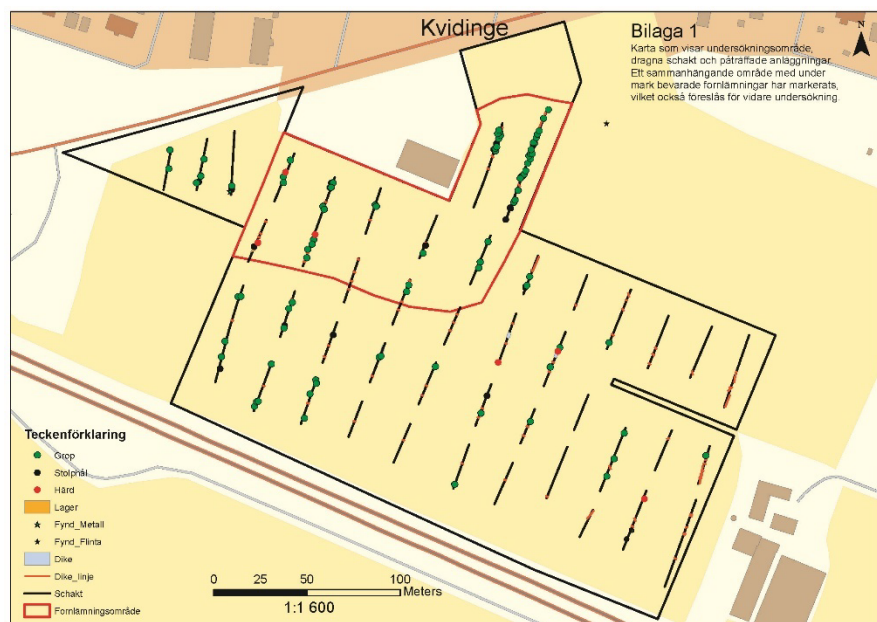
Totalt togs 43 sökschakt upp, omfattande cirka 2 260 m², vilket motsvarar cirka 4 procent av hela utredningsområdet om 55 260 m². Den nordligaste delen av utredningsområdet utgick till följd av en större vattenledning i området.

Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., i Kvidinge

Totalt påträffades 192 anläggningar. Exklusive de moderna anläggningarna utgjordes dessa av 83 gropar, 6 härdar, 16 stolphål och 1 lager. Lämningarna uppvisade varierande fyllning, vilket kan tyda på spridning i både datering och funktion.

Anläggningarna var i huvudsak koncentrerade till områdets norra och nordvästra del.

Vid metalledetkteringen framkom en gjutdroppe i kopparlegering och cirka 20 meter utanför utredningsområdet gjordes ett fynd av bearbetad flinta.



Figur 21. Karta som visar undersökningsområde, dragna schakt och påträffade anläggningar. Ett sammanhängande område med under mark bevarade fornlämningar har markerats, vilket också föreslås för vidare undersökning.

Efter genomförd arkeologisk utredning steg 2 kvarstår antikvariska intressen inom den norra och nordvästra delen av området. Den sammanlagda ytan uppgår till cirka 11 160 m². Om området ska exploateras föreslås det bli föremål för arkeologisk förundersökning för att fastställa fornlämningens karaktär, datering, utbredning och komplexitet samt klargöra bevarandegraden.

4.12 FYSISK MILJÖ



Figur 33. Karta över de olika miljöerna runt planområdet.

Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., i Kvidinge



Figur 34. Bild från Google Street View, miljö 1 i kartan ovan.

Nära planområdet finns en befintlig industrifastighet. Fastigheten har en relativt stor tomt med begränsad exploatering. Byggnaden är utförd i röd korrugerad plåt.



Figur 35. Bild från Google Street View, miljö 2 i kartan ovan.

I närheten finns även en tankplats med tillhörande restaurang, butik och paketutlämning. Marken är hårdgjord med asfalt och

byggnaden är uppförd i grå träpanel med svart korrugerad plåt som tak.



Figur 36. Bild från Google Street View, miljö 3 i kartan ovan.

Öster om planområdet finns en befintlig odling med växthus och tillhörande byggnader. Dessa ägs av kommunen och avses rivas inom kort.

Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., i Kvidinge



Figur 37. Bild från Google Street View, miljö 4 i kartan ovan.

Öster om planområdet finns ett sammanhängande bostadsområde med en- och enhalvplansvillor i likartat utförande och med gemensam vändplats.



Figur 38. Bild från Google Street View, miljö 5 i kartan ovan.

En av vändplatserna avslutas i en mindre lekplats som ägs av den vägsamfällighet som äger vägarna i området.



Figur 39. Bild från Google Street View, miljö 6 i kartan ovan.

Längs Västra vägen finns bebyggelse som varierar i stil, ålder och utförande.



Figur 40. Bild från Google Street View, miljö 7 i kartan ovan.

Mitt emot planområdet, på andra sidan Västra vägen, finns en gård med hyreslägenheter. Den har en lummig karaktär och byggnader med äldre uttryck.

4.12.1 OMGIVANDE BEBYGGELSE OCH STRUKTUR

4.13 SOCIALA

I området bor många i villor och på lantbruksfastigheter som huvudsakligen uppfördes under 1920- och 1970-talen. Området präglas generellt av unga barnfamiljer med medelinkomster.

De flesta barnen är i förskoleålder och andelen barn är högre än genomsnittet i kommunen.

Det är låg medelålder i området.

4.14 TEKNIK

Inom och i anslutning till planområdet finns vatten-, dagvatten-, opto- och elledningar. Exakt lokalisering redovisas inte här.

4.15 SERVICE



Figur 22. Placering av service i förhållande till planområdet i röd linje.

Intill planområdet finns en bensinstation med en mindre butik. I Kvidinge finns en livsmedelsbutik på cirka 14 minuters gångavstånd från planområdet. Det finns även en tågstation på cirka 12 minuters gångavstånd.

4.16 TRAFIK



Figur 23. Trafik i närområdet. Streckad vit linje är planområdet. Gul prickad linje är gång- och cykelbanor.

4.16.1 VÄGAR

Intill planområdet finns flera större trafikleder. Västra Storgatan utgör huvudgata i Kvidinge tätort. I den västra delen har gatan en total bredd om cirka 10,5 meter, varav gång- och cykelbanan utgör cirka 3 meter och körbanan drygt 7 meter. Österut har Västra Storgatan gång- och cykelbanor på båda sidor och en total bredd om cirka 12,5 meter, varav körbanan är 6,5 meter och gång- och cykelbanorna knappt 3 meter vardera. Hastighetsbegränsningen är

Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., i Kvidinge

50 km/h. Det finns tre utfarter från bensinstationen och en utfart från den verksamhet som gränsar till planområdet mot Västra Storgatan.

Västra Storgatan ansluter till väg 21, som förvaltas av Trafikverket, genom en fyrvägs korsning. Skyltad hastighet på väg 21 är på den aktuella sträckan 100 km/h. Länsstyrelsen beslutade den 24 februari 2026 om en lokal trafikföreskrift som innebär att fordon inte får föras med högre hastighet än 70 km/h på väg 21 i Åstorps kommun mellan 200 meter väster om väg 1815 och 200 meter öster om väg 1815. Väg 21 har två separerade körfält och bredden varierar mellan 5 och 8 meter i de olika körfälten. Vägbredden är av god standard och tillräcklig för uttryckningsfordon.

4.16.2 TRAFIKFLÖDEN

En trafikmätning på Västra Storgatan och Rörspjällsvägen har genomförts. Trafikmätningarna på Väg 21 har hämtats från Vägtrafikflödeskartan (Trafikverket) och räknats upp till aktuellt år med hjälp av Trafikverkets uppräkningsstal.

Mätningarna på Väg 21 visar ett något större flöde väster om korsningen med Västra Storgatan (13 557 fordon/dygn) jämfört med öster om korsningen (12 485 fordon/dygn). På Västra Storgatan är trafikflödet uppmätt till 2 288 fordon per dygn medan det på Rörspjällsvägen är mycket lågt, endast 103 fordon per dygn.



Figur 24. Trafikflöden på berörda vägar, redovisas i ÅDT (Årsdygnstrafik). Trafikmätningar på Västra Storgatan och Rörspjällsvägen genomförda 2026. Trafikflöde på Väg 21 är uppräknat från 2023 till år 2026. Kreera 2026

4.16.3 GÅNG- OCH CYKEL

Under väg 21 finns en gång- och cykeltunnel som kopplar samman Kvidinge med Åstorp och Söderåsen. Tunneln passerar genom planområdet och ansluter till Västra Storgatan.

Pumpvägen, norr om planområdet, är i dagsläget inte en bilväg utan en gång- och cykelbana men är tänkt att vara en bilväg om hela området bebyggs enligt den gällande detaljplanen.

Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., i Kvidinge

Norr om planområdet finns en gång- och cykelbana som löper längs hela södra delen av Kvidinge. I gällande detaljplan är denna dock planlagd som bilväg.

5 PLANERINGSUNDERLAG

5.1 KOMMUNALA

5.1.1 GRUNDKARTA

Grundkarta till detaljplan Rörspjäll 10:1 m.fl. Sweco, 2025-07-10. Bilaga till detaljplanen.

5.1.2 ÖVERSIKTSPLAN

ÖP 2021, Översiktsplan för Åstorps kommun, Åstorps kommun, 2022-02-28.

5.1.3 UNDERSÖKNING ENLIGT 6 KAP. 6 § MILJÖBALKEN (1998:808)

Undersökning av betydande miljöpåverkan, detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., ”Räddningsstation i Kvidinge”, Kvidinge, Åstorps kommun, 2025-09-15. Bilaga till detaljplanen.

5.1.4 SÄRSKILT BESLUT OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

Bygg- och miljönämnden har fattat särskilt beslut i frågan om betydande miljöpåverkan, dnr BMN 2025-277 § 142, 2025-12-17. Beslutet utgör bilaga till detaljplanen och ska läsas tillsammans med undersökningen enligt 6 kap. miljöbalken.

5.1.5 BOSTADSFÖRSÖRJNING

Handlingsplan för bostadsförsörjning, Åstorps kommun, 2026-01-26.

5.2 UTREDNINGAR

5.2.1 VA- OCH DAGVATTENUTREDNING

Översiktlig VA- och dagvattenutredning, SE01T25E10 VA- och Dagvattenutredning RS Kvidinge, Sysra AB, 2026-01-12. Bilaga till detaljplanen.

5.2.2 GEOTEKNISK UTREDNING

Markteknisk undersökningsrapport. Geoteknik (MUR/Geo) Räddningsstation i Kvidinge, Åstorps kommun. Breccia AB, 2026-01-22. Bilaga till detaljplanen.

5.2.3 BULLERUTREDNING

Räddningsstation Kvidinge Räddningsstation Kvidinge. Utredning verksamhetsbuller. Norconsult AB, 2025-12-04. Bilaga till detaljplanen.

5.2.4 TRAFIKUTREDNING

Trafik-PM Räddningsstation Kvidinge. Kreera AB, 2026-06-22. Bilaga till detaljplanen.

5.2.5 ARKEOLOGISK UTREDNING

Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., i Kvidinge

Gropar och stolphål – boplatslämningar i utkanten av Kvidinge by. Rapport 2026:24. Arkeologisk utredning, Arkeologerna AB, 2025.

5.2.6 LOKALISERINGSUTREDNING

Lokaliseringsutredning. Detaljplan för Rörspjäll 10:1 m.fl., ”Räddningsstation i Kvidinge” Kvidinge tätort, Åstorps kommun, Skåne. 2025/277, 2025-10-17. Bilaga till detaljplanen.

5.2.7 LANDSKAPSBILD

Landskapsbildsanalys, Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl. Åstorps kommun, 2026-03-13. Bilaga till detaljplanen.

5.3 REGIONALA

5.3.1 REGIONPLAN

Regionplan för Skåne 2022–2040, Region Skåne, 2022-06-14.

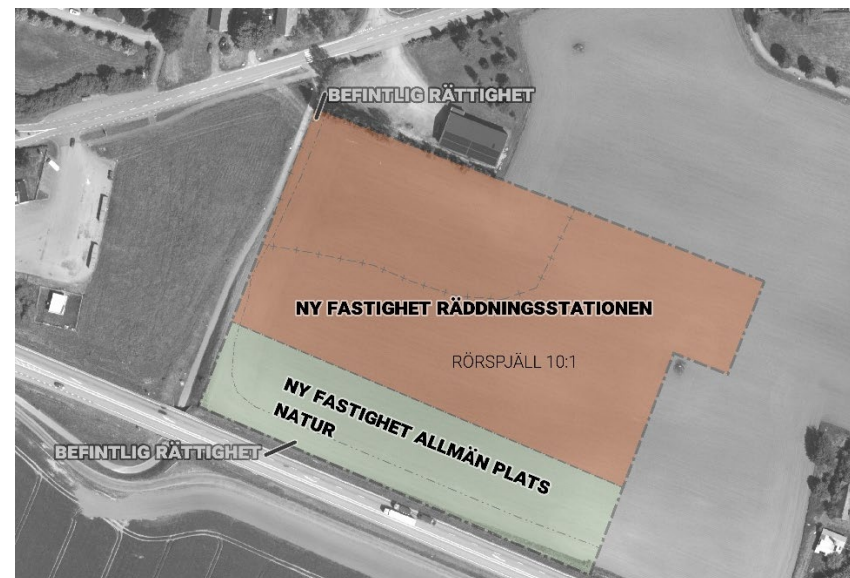
6 KONSEKVENSER

I planbeskrivningen ska kommunen redovisa detaljplanens konsekvenser. Konsekvenserna kan redovisas i ett eget avsnitt eller i anslutning till respektive sakfråga. Till detta tema hör framför allt de konsekvenser som samlats i ett särskilt avsnitt.

6.1 FASTIGHETER OCH RÄTTIGHETER

Fastighetsreglering ska ske efter att detaljplanen har vunnit laga kraft enligt nedan.

Till	Från	Användning
Ny fastighet	Rörspjäll 10:1	Räddningstation med verksamhet
Kvidinge 7:115	Rörspjäll 10:1	Natur



Figur 25. Karta med befintliga fastigheter och nya fastigheter som föreslås i samband med exploatering.

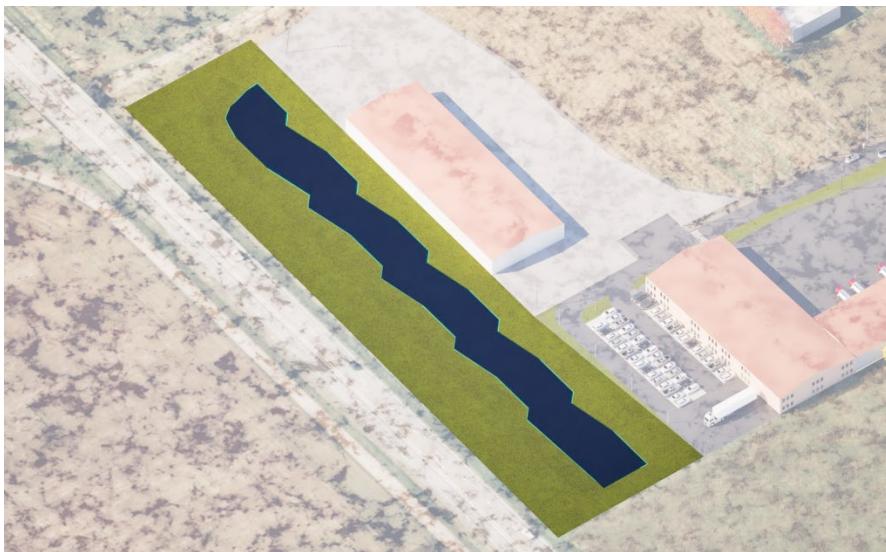
Befintliga rättigheter som korsar området bedöms inte påverkas.

Ledningsrätter för allmänna VA-ledningar samt el- och teletekniska anläggningar ska vid behov upplåtas åt respektive huvudman.

Servitut för infart till kvartersmarken kan behöva bildas genom lantmäteriförrättning.

6.2 NATUR

6.2.1 GRÖNOMRÅDE



Figur 26. Illustration av dagvattendamm i södra delen av planområdet.

Detaljplanen tillskapar ett grönområde i den södra delen med syfte att omhänderta dagvatten från de hårdgjorda ytor som den nya räddningsstationen ger upphov till. Placeringen mellan räddningsstationen och väg 21 innebär dock att området bedöms ha begränsad lämplighet för rekreation.



Figur 27. Illustration över hur en allé skulle kunna se ut.

Förslaget omfattar även en trädallé längs planområdets nordöstra kant. Syftet är att hjälpa byggnader och hårdgjorda ytor att bättre samspela med omgivningen. Allén ligger dock till största delen utanför planområdet.

6.2.2 LANDSKAPSBILD

I dagsläget utgör platsen en del av utblicken från Kvidinge mot Söderåsen samt av vyn från väg 21 mot Kvidinge tätort. Området präglas av mötet mellan tätort och jordbrukslandskap och ger en grön övergång från tätortskanten mot Söderåsen.

Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., i Kvidinge



Figur 28. Bild från Västra Storgatan i Kvidinge mot Väg 21 och Söderåsen.



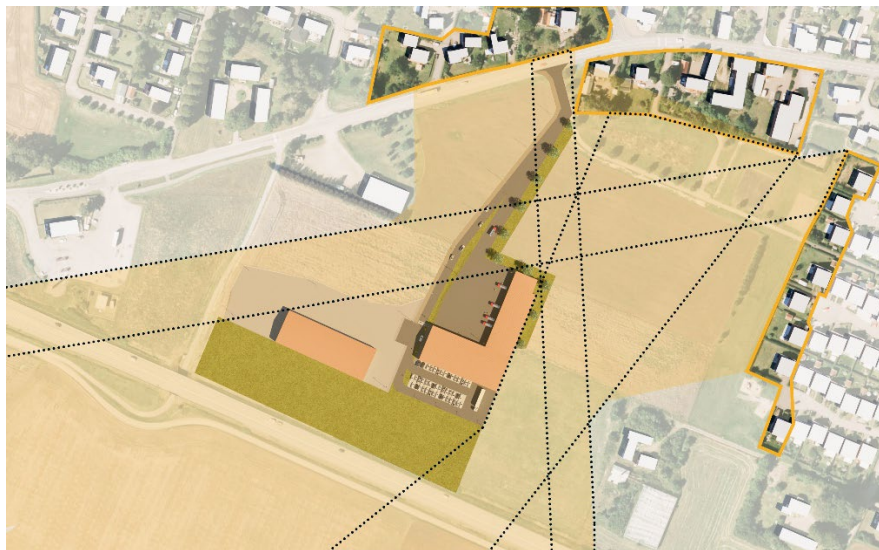
Figur 29. Illustration av platsen med möjlig bebyggelse enligt detaljplanen.



Figur 30. Illustration där även redan möjlig bebyggelse enligt rådande detaljplan är illustrerad.

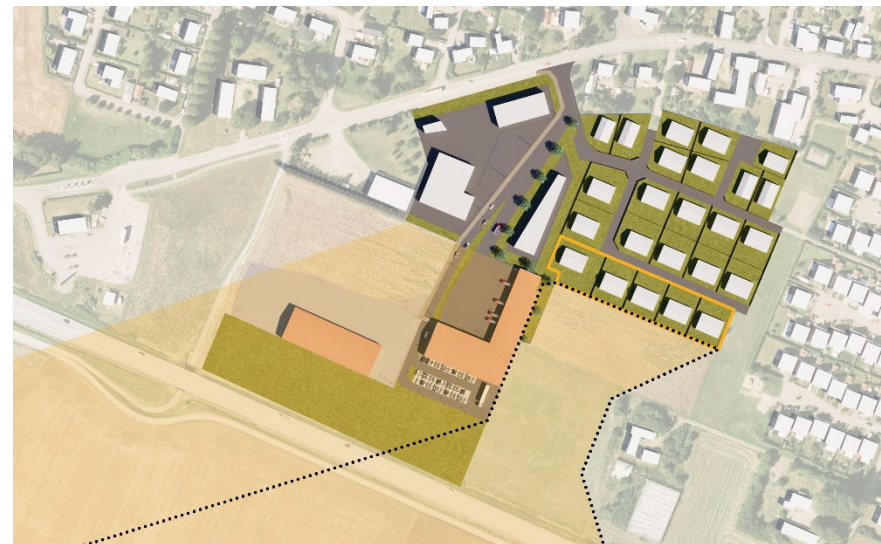
Utifrån tätorten kommer utblicken mot Söderåsen att påverkas. Nedan redovisas en illustration som visar vilka bostadsfastigheter som berörs och hur deras utblickar kan förändras.

Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., i Kvidinge



Figur 31. Gul linje visar vilka fastigheter som påverkas. Genomskinlig gul yta är hur siktlinjerna är i dagsläget och punktd svart linjer är vilka vyer som behålls efter föreslagen byggnation.

Det finns dock en gällande detaljplan som medger bebyggelse mellan den föreslagna detaljplanen och de befintliga bostäderna. Om denna byggrätt utnyttjas skulle påverkan på vyerna se ut enligt nedan.



Figur 32. Gul linje visar vilka bostadsfastigheter som påverkas. Genomskinlig gul yta är hur siktlinjerna skulle vara utan föreslagen detaljplan och punktd svarta linjer är vilka vyer som behålls efter föreslagen byggnation.

Totalt bedöms 16 bostadsfastigheter påverkas negativt genom att utblicken mot Söderåsen minskar. Av dessa bedöms 8 fastigheter kunna behålla någon form av utblick, medan 8 fastigheter bedöms förlora den helt.

Det bör samtidigt framhållas att det redan finns en gällande detaljplan som medger bostäder och verksamheter mellan den föreslagna detaljplanen och de befintliga bostadsfastigheterna. Det innebär att utblicken mot Söderåsen kan påverkas även om denna detaljplan inte genomförs.

Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., i Kvidinge



Figur 33. Vy från väg 21 in mot Kvidinge.



Figur 34. Vy från väg 21 med illustration av ny bebyggelse enligt detaljplanen.



Figur 35. Illustration där även redan möjlig bebyggelse enligt rådande detaljplan är illustrerad.

Sedd från väg 21 mot Kvidinge tätort kan platsen få en mer verksamhetspräglad karaktär, beroende på hur räddningsstationen utformas. Material som tegel och trä kan ge ett mjukare uttryck, medan betong och plåt kan förstärka ett mer storskaligt och tekniskt intryck.

Det finns en gällande detaljplan som redan i dag medger bebyggelse som skulle påverka landskapsbilden och platsens karaktär. Jämfört med denna redan möjliga bebyggelse bedöms påverkan på befintliga bostadsfastigheter och upplevelsen från tätorten inte bli avsevärt större. Däremot påverkas de tillkommande bostadsfastigheternas vyer mot Söderåsen, samtidigt som upplevelsen från väg 21 in mot Kvidinge blir mindre lantlig.

6.2.3 BIOTOPSKYDD

Ingen påverkan bedöms ske på de åkerholmar som identifierats, eftersom både planområdet och det föreslagna bebyggelseområdet ligger utanför dessa.

6.3 MILJÖ

6.3.1 MILJÖBEDÖMNING

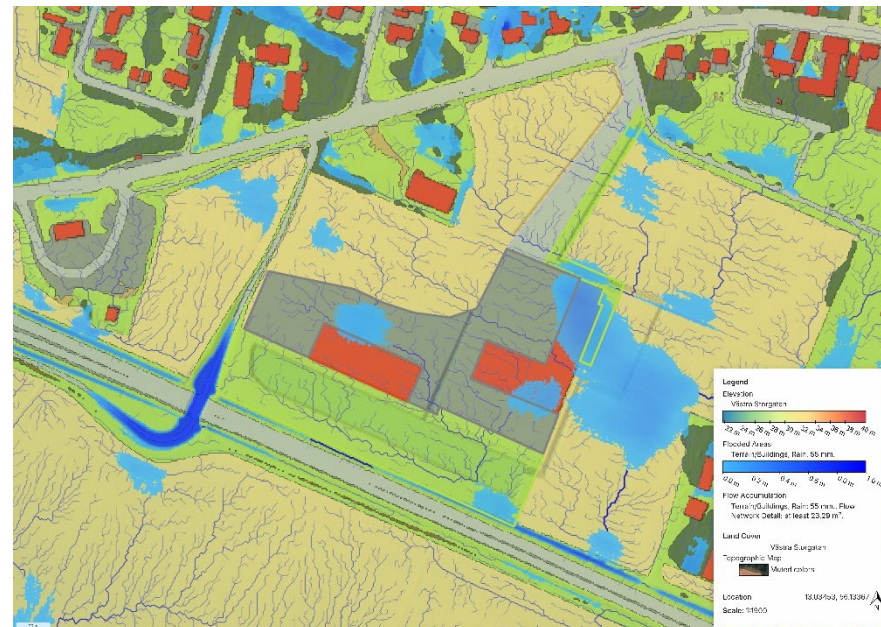
Det finns flera aspekter där detaljplanen kan medföra negativ påverkan om särskild hänsyn inte tas. Det gäller bland annat nyckelbiotoper, skyddade arter, ekosystemtjänster, grundvatten, dagvatten, översvämning, temperatur, vatten och avlopp, verksamhetsbuller, trafik, tyst eller ostörd miljö, ljus, rekreationsområden, fornlämningar, ortsbild och god bebyggd miljö. Att jordbruksmark tas i anspråk är en central fråga i planen. Detaljplanen bedöms samtidigt kunna ge positiva effekter för offentlig service, trygghet och tillgänglighet.

Kommunen bedömer att de identifierade miljöfrågorna kan hanteras inom ramen för detaljplaneprocessen, under förutsättning att relevanta utredningar beaktas och att nödvändiga åtgärder genomförs i den fortsatta planeringen och projekteringen.

Kommunens ställningstagande i frågan om betydande miljöpåverkan framgår av det särskilda beslut som hör till detaljplanen och av undersökningen enligt 6 kap. miljöbalken.

6.3.2 DAGVATTEN

Om planområdet hårdgörs fullt ut innebär det att cirka 28 605 m² blir hårdgjorda.



Figur 36. Skyfall 100-årsregn utan åtgärder för att leda och hantera dagvatten. Scalgo 2026

Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., i Kvidinge



Figur 37. Skyfall 100-årsregn med åtgärder för att leda och hantera dagvatten. Scalgo 2026

För att planområdet ska kunna hantera skyfall krävs att marken runt byggnaderna lutar utåt, att dagvattendiken anläggs längs båda sidor av anslutningsvägen och att en kulvertering anordnas under vägen österut, så att dagvatten inte stängs in och påverkar fastigheten Kvidinge 181:1 negativt. Dikena leder dagvattnet söderut till en fördröjningsdamm, som därefter avleder vattnet till diket längs väg 21 och vidare till recipient.



Figur 57. Illustration över dagvattenhanteringen. Heldragen linje visar föreslaget dagvattendike, prickad linje visar föreslaget kulverterat dike och streckad linje visar befintligt dagvattendike.

Detaljplanen reglerar att en dagvattendamm ska upprättas som ska kunna ta emot 3 600 kubikmeter dagvatten.

Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., i Kvidinge



Figur 38. Illustration av princip för dagvattenhantering. Ytor sluttar från byggnader och mot kanterna av planområdet där diken samlar upp vattnet och leder det vidare till dagvattendammen.

6.3.3 MARKFÖRORENINGAR

Det finns inga misstankar om att det skulle finnas markföroreningar inom planområdet.

6.4 MILJÖKVALITETSNORMER

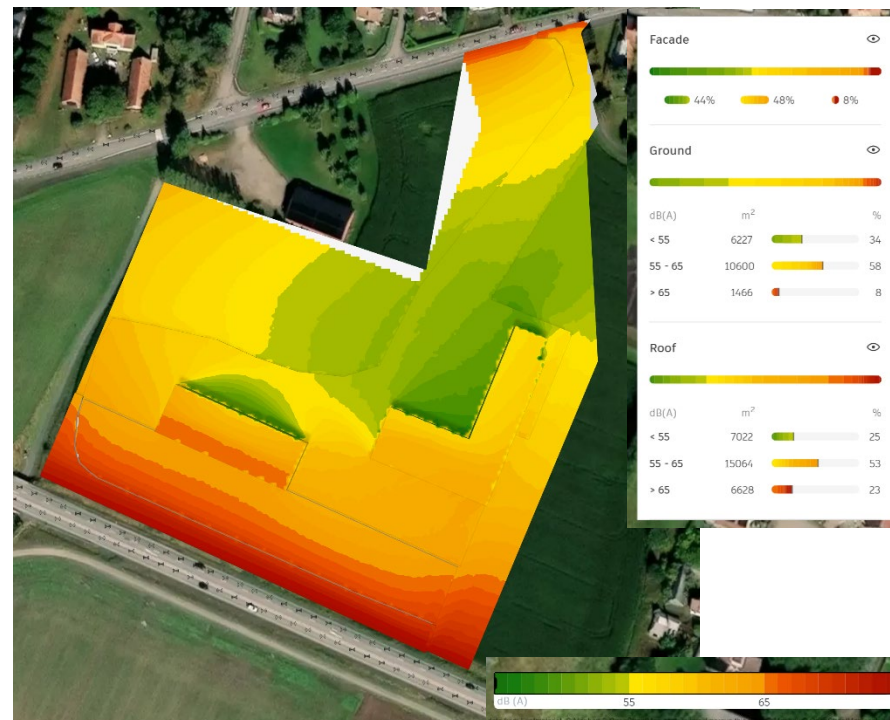
6.4.1 VATTEN

Planförslaget innebär att avrinningen fortsatt kommer att ske mot Humlebäcken. Planförslaget bedöms inte påverka vare sig den ekologiska eller den kemiska statusen i Humlebäcken.

6.4.2 BULLER

Det finns inga särskilda riktvärden eller rekommendationer för hur mycket trafikbuller som får påverka verksamhetsområden. Som

jämförelse gäller för bostäder en maximal ekvivalent ljudnivå om 60 dBA vid fasad och 50 dBA vid uteplats.



En översiktlig bullerberäkning har genomförts i Autodesk Forma. I beräkningen har påverkan från väg 21 och Västra Storgatan analyserats. Bullernivåerna är högst närmast väg 21, cirka 60–75 dBA. Inom själva området för räddningsstationens verksamhet ligger nivåerna på cirka 48–63 dBA. De högre värdena återfinns i utkanten av området samt mellan byggnaderna och väg 21. Områden innanför byggnaderna blir mer skyddade och har bullernivåer på cirka 48–55 dBA.

Fasadvärdena är som högst 63 dBA, vilket endast ligger något över de 60 dBA som ofta används som jämförelsevärde för bostäder. I utomhusmiljön uppgår nivån som mest till 64 dBA, medan det också finns skyddade områden med nivåer mellan 48 och 54 dBA.

6.5 HÄLSA OCH SÄKERHET

6.5.1 BERÄKNING AV OMGIVNINGSBULLER

En utredning av verksamhetsbuller har genomförts av Norconsult AB för ett tidigare förslag där vagnhall låg närmre den befintliga bostadsbebyggelsen och utredningsområdet är större än planområdet.

Naturvårdsverkets riktvärden för buller från verksamheter är följande:

	Leq dag (06-18)	Leq kväll (18-22) samt lör-, sön- och helgdag (06-18)	Leq natt (22-06)
Utgångspunkt för olägenhetsbedömning vid bostäder	50 dBA	45 dBA	40 dBA

Utöver nivåerna i tabell 1 gäller även att maximala ljudnivåer över 55 dBA inte bör förekomma nattetid.

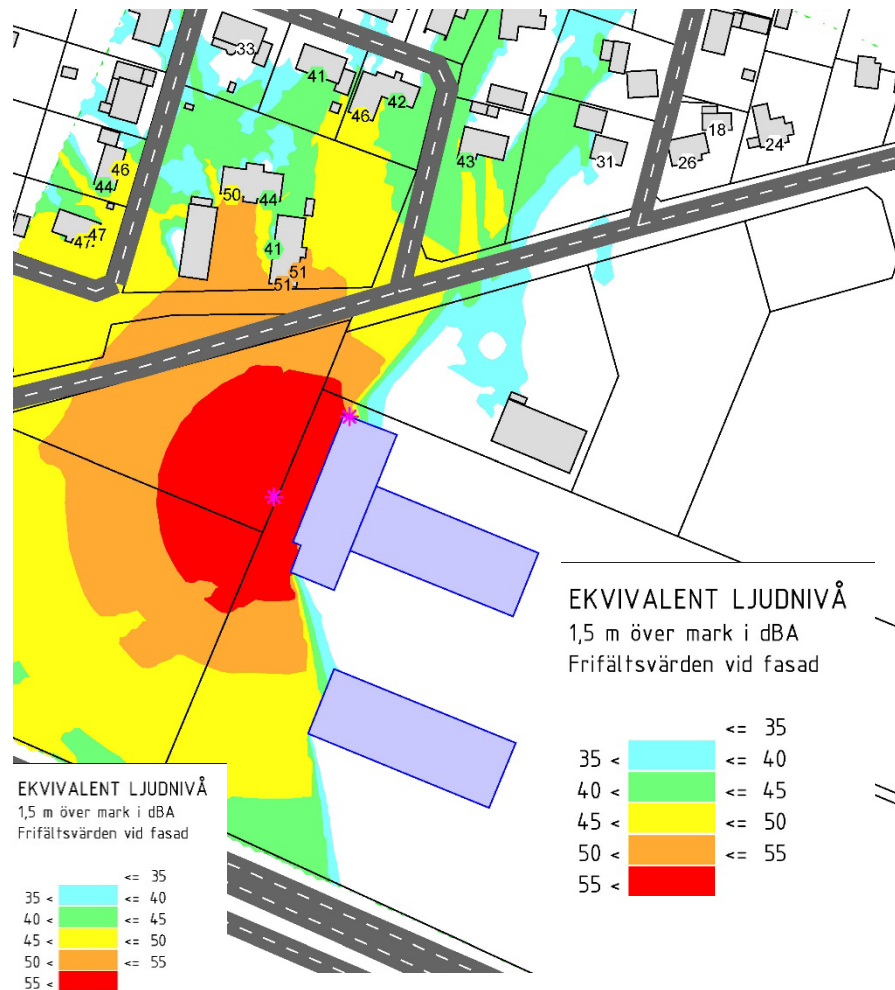
Buller från teknisk utrustning, exempelvis fläktar, kompressorer och värmepumpar innefattas också av vägledningen.

I räddningstjänstens verksamhet ingår uttryckningar med blåljus och siren. Sirener på exempelvis brandfordon har ofta höga ljudeffekter och kan nå ljudnivåer över 100 dB. Ljud från uttryckningar fyller en samhällsviktig funktion, och utredarna har inte identifierat några krav som begränsar användningen av

sirener. EU-standard EN 54-3 anger den lägsta ljudnivå en siren ska ha samt den högsta tillåtna ljudnivån för att undvika hörselskador. Kravet är minst 65 dBA på 1 meters avstånd och högst 120 dBA på 1 meters avstånd. Sirenen måste också överstiga bakgrundsnivån med minst 10 dB.

Tester genomfördes vid befintlig verksamhet hos Räddningstjänsten Söderåsen, station Klippan. Därefter har beräkningar genomförts för den planerade räddningsstationen utifrån de mätningar som gjordes vid den befintliga verksamheten i Klippan.

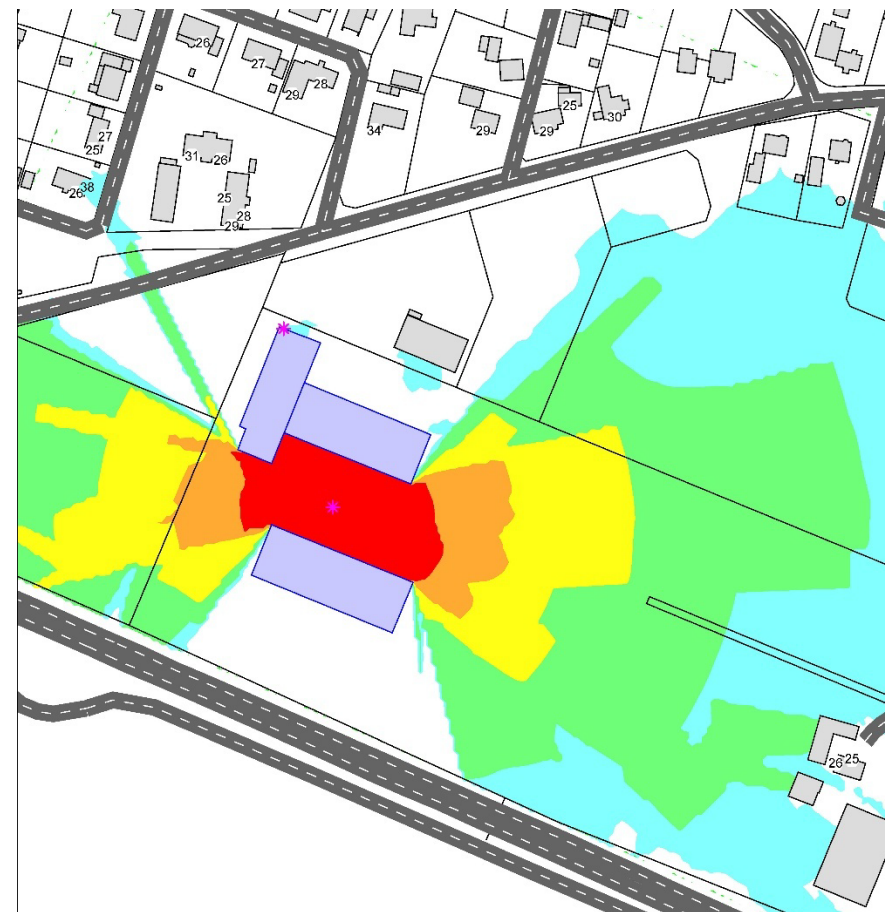
Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., i Kvidinge



Figur 39. Bullerutredning tidigare utkast.

Det tidigare förslaget, med vagnhallar mot Västra Storgatan i nära anslutning till bostäder och med tester av utrustning framför

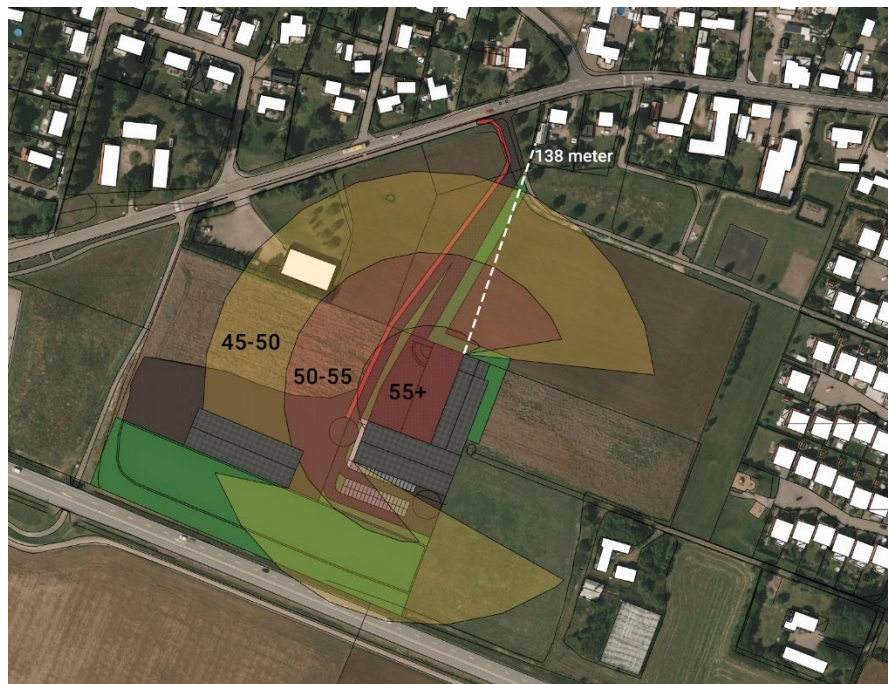
garagen, leder till 51 dBA vid de närmaste bostäderna och 46–50 dBA något längre bort.



Figur 40. Förslag enligt bullerutredning för att minska bullerpåverkan.

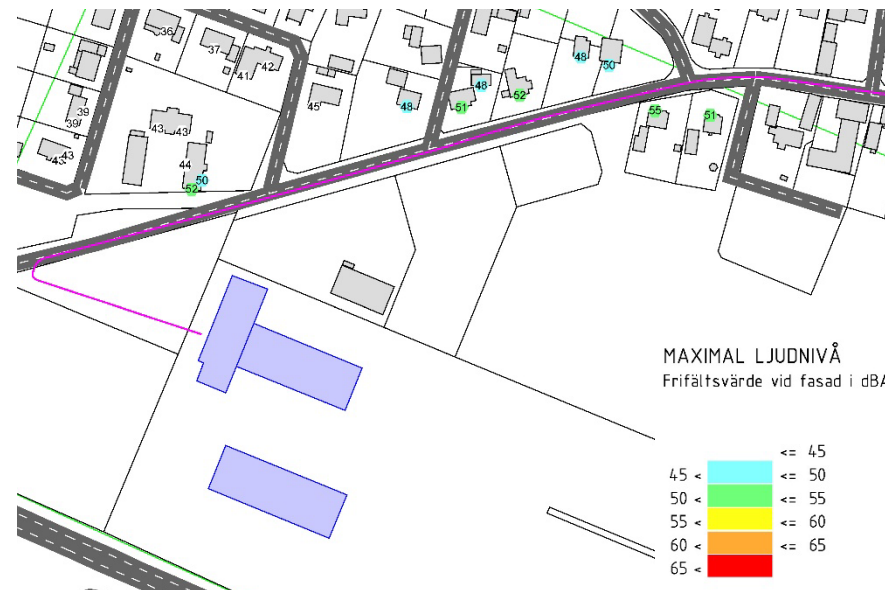
I utredningen föreslogs i stället att utfart kan ske via det övningsområde som föreslogs mellan huvudbyggnaden och den

komplementbyggnad som ligger i söder. I det fallet uppgår högsta nivån till 38 dBA, vilket är avsevärt lägre.



Förslaget har därefter flyttats österut och närmaste bostad ligger nu 138 meter från vagnhallarna, jämfört med 45 meter i den första beräkningen. En uppskattning utifrån den tidigare utredningen indikerar att bullernivåerna vid fasad bör ligga under 45 dBA. Eftersom tester inte genomförs nattetid bedöms de bullernivåer som uppstår vara godtagbara.

En beräkning har även gjorts för utryckningar. Även om en ny placering föreslås är det via Västra Storgatan som utryckningarna kommer att ske.



Figur 41. Beräknade ljudnivåer från utryckning av räddningsfordon med lägst tillåtna ljudnivå från sirener.

Ljudnivåer vid bostadsfasader från utryckning redovisas som maximala nivåer. Eftersom utryckningar varar under relativt korta tidsperioder blir de ekvivalenta ljudnivåerna låga, även om de beräknas över en timmes tid. Beräkningsresultaten för den lägsta tillåtna ljudnivån från siren visar maximala fasadnivåer om högst 55 dBA vid bostäder närmast Västra Storgatan, medan resultaten för den högsta tillåtna ljudnivån visar fasadnivåer om högst 110 dBA.

Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., i Kvidinge



Figur 42. Beräknade ljudnivåer från utryckning av räddningsfordon med högst tillåtna ljudnivå från siren.

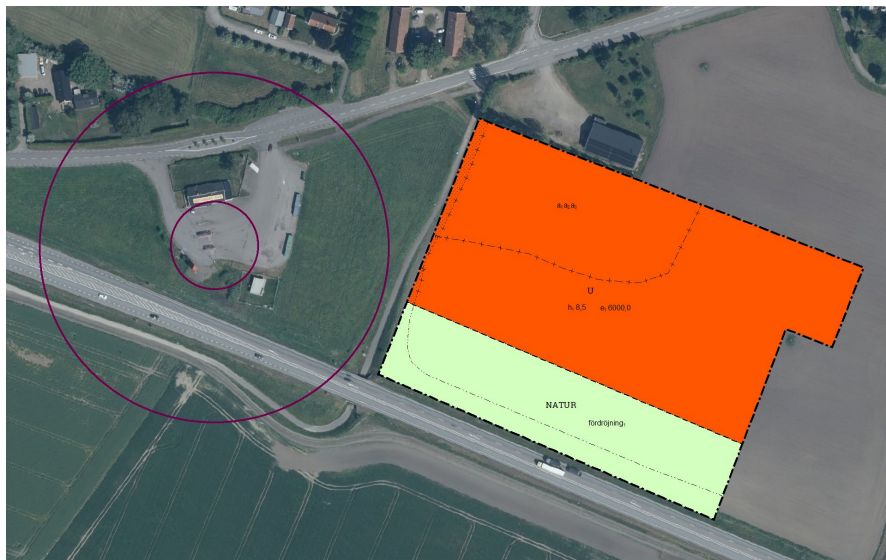
Beräkningsresultat för ljud från utryckningar visar att ljudnivåerna kan bli mycket höga vid bostadsfasad om siren tillåts ljuda i den högst tillåtna ljudnivån.

Om en utryckning sker nattetid kan detta orsaka olägenheter för människors hälsa. EU-standardens krav på att sirener ska överstiga bakgrundsljudet med 10 dB ger en vägledning för att hitta en rimlig ljudnivå. Omgivningen runt den planerade räddningsstationen bedöms inte vara så bullrig att sirener behöver användas på maximal nivå.

Det rekommenderas att utryckningspersonal tar hänsyn till tid på dygnet och närhet till omgivande bostadsbebyggelse och anpassar sirennivån därefter. Nattetid, då bakgrundsnivån normalt är låg, kan även den lägsta tillåtna ljudnivån orsaka höga ljudnivåer för boende. Om det är möjligt bör utryckningar i närheten av bostäder ske utan siren och endast med blåljus.

6.5.2 OLYCKOR

Bebyggelse enligt detaljplanen placeras mer än 30 meter från väg för farligt gods, vilket motsvarar det skyddsavstånd som i RIKTSAM anges för exempelvis industri, lager och bilservice. Utifrån markanvändningen, avståndet till väg 21 och platsens förutsättningar bedömer kommunen att en särskild riskutredning kopplad till farligt gods inte krävs i detta skede.



Figur 43. Avstånd från tankplats för bensinstation. Yttre vinröda linje är 100 meter och inre linje är 25 meter.

Tankplatsen på bensinstationen på grannfastigheten ligger mer än 100 meter från det område där bebyggelse kan uppföras enligt detaljplanen. Enligt Länsstyrelsens rekommendationer ska risksituationen och eventuella olägenheter för människors hälsa och miljön analyseras om en bensinstation ligger inom 100 meter från bebyggelse. En mindre del av planområdets nordvästra hörn ligger närmare än 100 meter från tankplatsen. Detta område har dock användningen GATA och regleras med prickmark, vilket innebär att byggnader inte får uppföras där. Området är därmed inte avsett för stadigvarande vistelse. Mot denna bakgrund bedömer kommunen att planförslaget inte medför behov av någon särskild ytterligare riskutredning med anledning av bensinstationen.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap rekommenderar följande avstånd:

- 25 meter* mellan påfyllningsanslutning och plats där människor vanligen vistas (t.ex. bostäder, butik, servering)
- 18* meter mellan mätarskåp och plats där människor vanligen vistas
- 12 meter mellan avluftsmynning för cistern och plats där människor vanligen vistas
- 6 meter mellan pejlförskruvning och plats där människor vanligen vistas

* Avståndet kan halveras om vägg mot spillzon är av obrännbart material och lägst i brandteknisk klass EI 60 utan ventilationsöppningar och brandtekniskt oklassade fönster.

Avstånden överstiger med god marginal 25 meter och några bostäder planeras inte inom området. Kommunen bedömer därför, utifrån de underlag som tagits fram, att någon särskild ytterligare riskanalys inte behöver tas fram inom ramen för denna detaljplan.

6.6 GEOTEKNIK

En utredning har tagits fram för geoteknik av Breccia AB. Undersökningsområdet var större än planområdet.

Planområdet bedöms ha liknande förutsättningar avseende jordlagerföljd, med något bättre förhållanden i den västra delen. Byggnader kan grundläggas med plattgrundläggning. Vid projektering av gator bör ytliga tjälfarliga och mullhaltiga jordar beaktas, men i övrigt kan gator anläggas på konventionellt sätt.

Detaljplan för del av Rörspjäll 10:1 m.fl., i Kvidinge

Det bedöms inte krävas några särskilda geotekniska åtgärder eller planbestämmelser för att genomföra detaljplanen.

I detaljprojekteringsskede ska kompletterande objektspecifika geotekniska undersökningar utföras.

6.7 SOCIALA

6.7.1 BARN

Den aspekt som påverkar barn i denna detaljplan är tillgängligheten för gång- och cykeltrafik. Detaljplanen utformas så de befintliga gång- och cykelstråken kan bevaras.

6.8 RIKSINTRESSE

6.8.1 TRAFIKKOMMUNIKATION

Väg 21, som ligger söder om planområdet, omfattas av riksintresse för kommunikationer. Den är prioriterad för långväga personresor, godstransporter och transporter av farligt gods.

Trafiksituationen på väg 21 kan påverkas något när räddningsfordon prioriteras vid utryckning. Eftersom utryckningar bedöms ske relativt sällan anses påverkan på riksintresset inte vara betydande.

6.9 HUSHÅLLNINGSBESTÄMMELSER ENLIGT 3 KAP. MILJÖBALKEN

6.9.1 JORDBRUKSMARK

Stora delar av Åstorps kommun består av jordbruksmark av hög kvalitet. Planförslaget innebär att brukningsvärd jordbruksmark i klass 8 tas i anspråk för en ny räddningsstation. Om området exploateras fullt ut tas cirka 3,9 hektar jordbruksmark i anspråk, vilket motsvarar cirka 0,5 procent av kommunens totala jordbruksmark.

Kommunen bedömer att den föreslagna markanvändningen avser ett väsentligt samhällsintresse. En räddningsstation bedöms vara en samhällsviktig funktion med stor betydelse för beredskap, trygghet och tillgänglighet till räddningstjänst.

En lokaliseringsutredning har tagits fram inom planarbetet. Kommunen bedömer, utifrån verksamhetens behov av tillräcklig areal, närhet till väg 21, god tillgänglighet för utryckningsfordon samt krav på godtagbara insatstider, att behovet inte kan tillgodoses på annan mark på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt. De alternativ som identifierats bedöms antingen inte uppfylla verksamhetens krav eller också innebära att annan brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk.

Kommunen bedömer därför att detaljplanen är förenlig med 3 kap. 4 § miljöbalken, eftersom marken behövs för att tillgodose ett väsentligt samhällsintresse och behovet, enligt kommunens bedömning, inte kan tillgodoses på annan mark på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt.

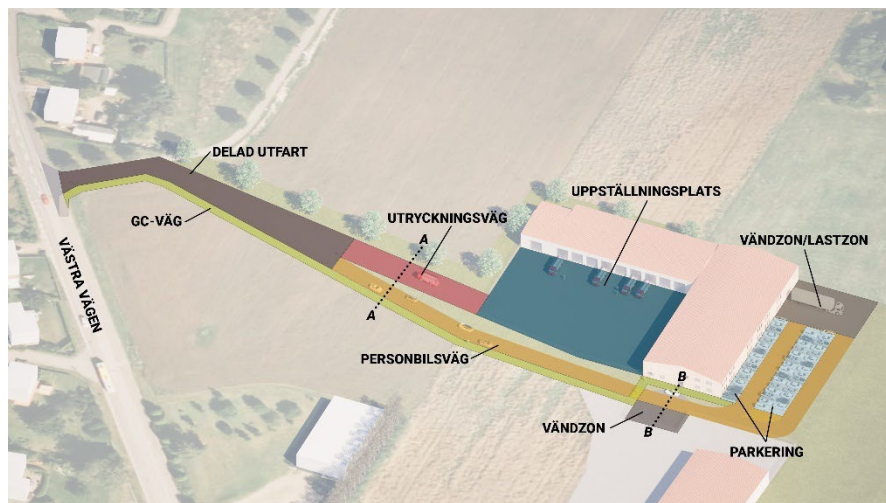
6.9.2 OEXPLOATERADE OMRÅDEN

Ett större oexploaterat område tas i anspråk. Området ramas dock in av befintlig bebyggelse och infrastruktur, vilket gör att upplevelsen av ett längre obrutet oexploaterat landskap inte bedöms påverkas i någon större utsträckning.

6.9.3 EKOLOGISKT SÄRSKILT KÄNSLIGA OMRÅDEN

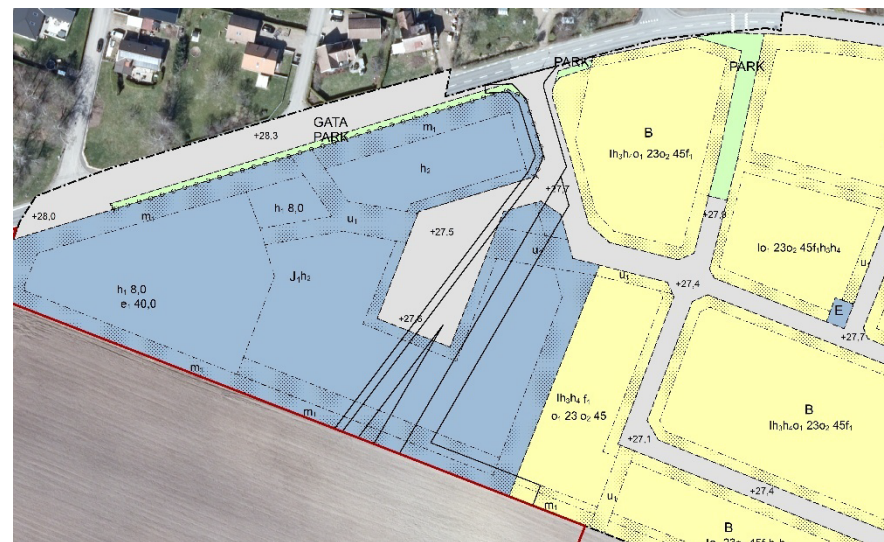
De eventuella åkerholmar som finns i närheten av planområdet bedöms inte påverkas, eftersom ingen bebyggelse föreslås inom dessa områden.

6.10 TRAFIK



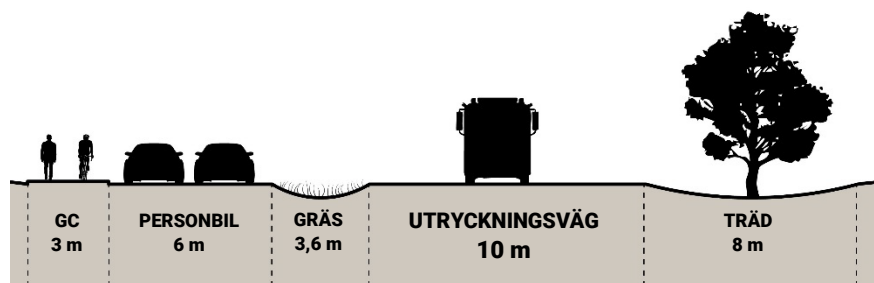
Figur 44. Axometrisk illustration över trafik till och inom planområdet.

6.10.1 ANSLUTNING UTANFÖR DETALJPLAN



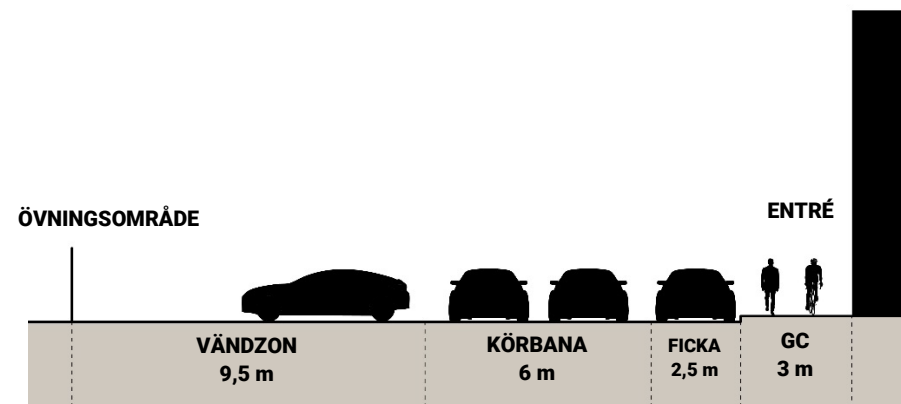
Trafikanslutning till Västra Storgatan avses ske via en ny väg som berör mark inom en äldre detaljplan på fastigheterna Kvidinge 181:2 och 7:6. Marken ägs av Åstorps kommun. Den mark som berörs har användningarna GATA ELLER TORG samt SMÅINDUSTRI. Kommunen bedömer att anläggande av väg är förenligt med den gällande detaljplanens användningsbestämmelser på den del som berörs. Längre söderut korsar vägen även ett egenskapsområde med bestämmelsen skyddsbälte (pl), avsett som skydd i form av plantering. Av planbeskrivningen framgår att området inte får bebyggas eller användas för upplag eller parkering. Kommunen bedömer, utifrån den aktuella planens underlag, att den föreslagna anslutningen kan genomföras utan att syftet med den äldre planens reglering åsidosätts. Genomförandet förutsätter dock fortsatt projektering och de beslut eller åtgärder som kan behövas utanför planområdet.

6.10.2 MOTORTRAFIK



Figur 45. Sektion A-A.

Räddningsstationen får en gemensam utfart för personbilstrafik och utryckningsfordon. Inom området delas trafiken därefter upp så att personbilstrafiken leds vidare till entré och parkeringar för besökare och personal. Vägen avslutas i en vändzon som även fungerar som lastzon för leveranser. Utryckningsfordonen leds via en särskild utryckningsväg till uppställningsplatsen med garage. Mittemot entrén leds trafik vidare till den eventuella övningsplatsen.



Figur 46. Sektion B-B

Det är viktigt att en lösning för prioritering av utryckningsfordon utformas. Exempelvis kan en signalstolpe placeras vid anslutningen till Västra Storgatan samt vid förgreningen mellan personbilsvägen och den gemensamma utfarten. Personbilstrafiken kan då ges väjningsplikt vid utryckning.

6.10.3 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

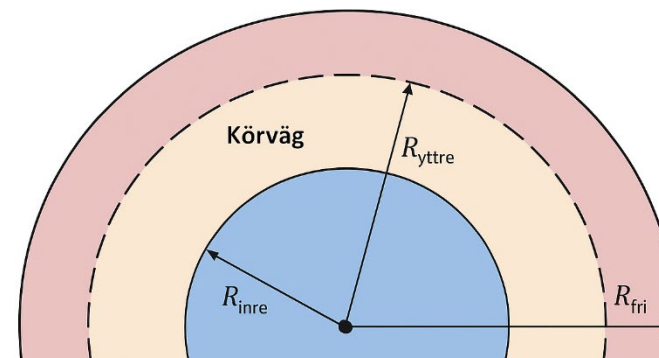


Figur 47. Förslag till ny gång- och cykelbana (grön) från Västra Storgatan och Räddningsstationen.

En 3 meter bred gång- och cykelväg föreslås ansluta till den befintliga gång- och cykelvägen längs Västra Storgatan och ledas vidare längs personbilsvägen till entrén.

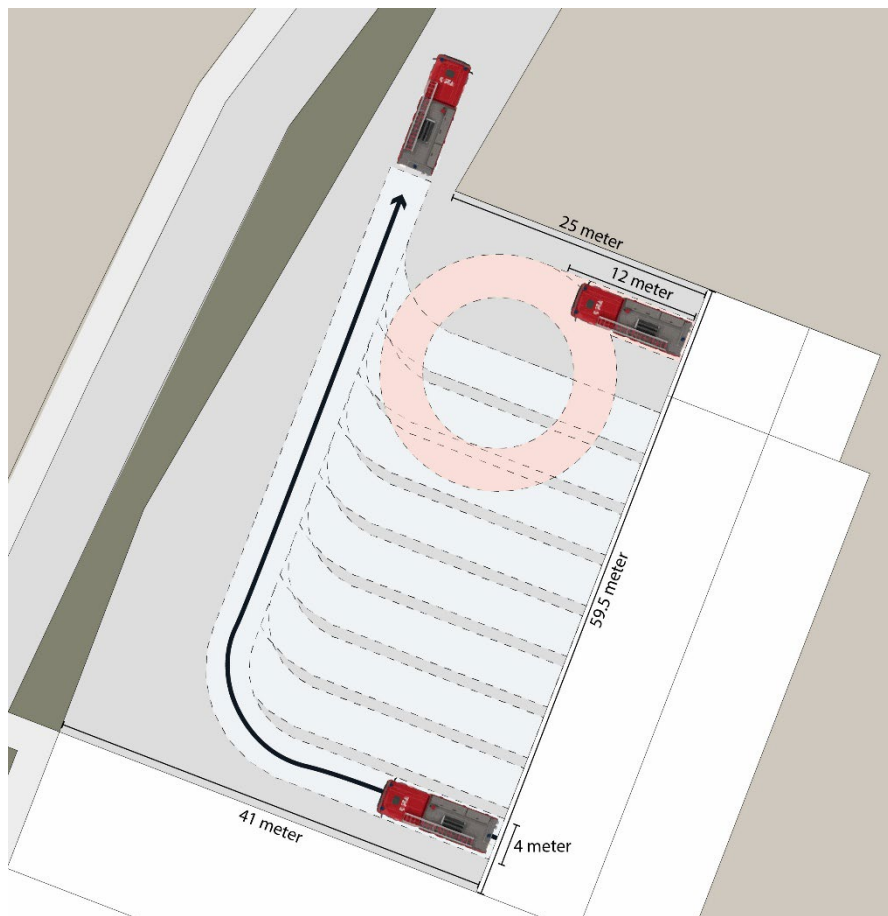
6.10.4 UTRYCKNINGSFORDON

Riktlinjer för svängradier för utryckningsfordon redovisas i bilden nedan.



- Inre svängradie (R_{inre}) = 7m
- Yttre svängradie (R_{yttre}) = 11m
- Hinderfri svängradie (R_{fri}) = 12,55m (ska vara hinderfri mellan 1,5m–4m över marken pga. bilens utformning)

Figur 48. Rekommendationer hinderfri radie i räddningsvägens kurvor

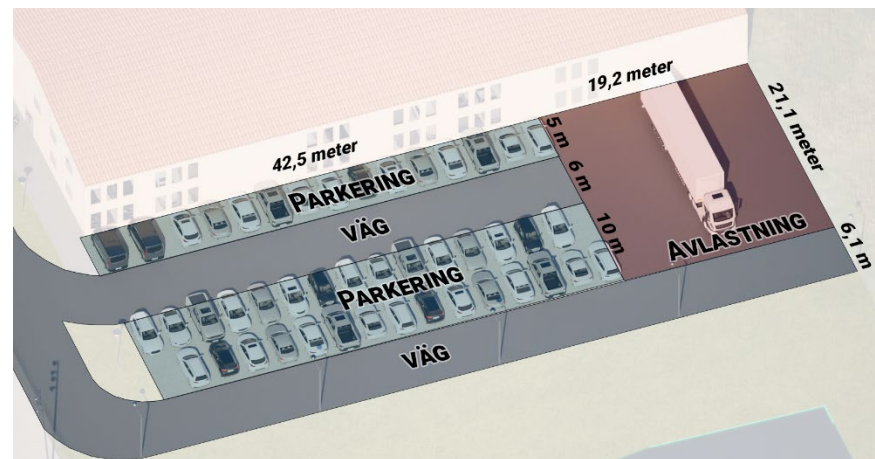


Figur 49. Illustration av utryckningsfordons utrymmeskrav.

Utifrån denna svängradie kan samtliga portar användas för utfart till utryckningsvägen. Fordonen kan dock inte köra ut och svänga exakt samtidigt, vilket inte heller bedöms vara ett realistiskt scenario eftersom de därefter behöver köra ut i följd.

Det finns även möjlighet att vända inom utryckningsytan, särskilt för den föreslagna tvätthallen.

6.10.5 PARKERING



Figur 50. Illustration av parkeringslösningen enligt det förslag som tagits fram utifrån detaljplanen.

På den södra sidan föreslås parkering för personal och besökare. Förslaget rymmer 49 parkeringsplatser, varav två är avsedda för personer med nedsatt rörelseförmåga.

Det finns även ett generöst tilltaget område för lossning och leveranser där lastbilar kan vända.

6.10.6 TRAFIKALSTRING

För att beräkna trafikallstringen till följd av exploateringen har dialog förts med Räddningstjänsten Söderåsen. Uppgifter från

dialogen har legat till grund för de antaganden som gjorts i beräkningen.

Beräkningen av trafikstringen utgår från uppgifter om antalet anställda vid en befintlig räddningsstation med heltidsbemanning.

Stationen bemannas i fem arbetsskift med fem personer per skift. Därutöver finns en dagorganisation på plats dagtid bestående av sex anställda. Totalt arbetar därmed 31 personer under ett dygn. Detta ger upphov till 62 resor per dag, eftersom varje anställd genererar en resa till och från arbetsplatsen.

Den färdmedelsfördelning som har använts utgår från Region Skånes resvaneundersökning för Åstorps kommun år 2023. Den visar att andelen arbetsresor med bil uppgår till 76 procent.

Med antagen färdmedelsfördelning, där 76 procent av resorna sker med bil, uppgår det totala antalet bilrörelser till och från planområdet till cirka 47 resor per dygn. Nyttotrafiken, det vill säga service och leveranser, antas motsvara 10 procent av det totala antalet resor, vilket ger cirka 4,7 resor per dygn. Antalet uttryckningar per dag bedöms vara cirka 1,4. Sammantaget ger detta en total trafikstring om cirka 50 fordon per dygn (ÅDT).

Tabell 2. Sammanställning trafikstringsberäkning. Kreera 2026

Väg	Trafikmätning	Trafik (prognos 2045)	Totalt antal fordon/dygn (prognos 2045)
Väg 21 väster	13 421	16 171	16 171

Västra Storgatan	2 288	2 288	2 341
Väg 21 öster	12 308	14 829	14 829
Rörspjällsvägen	103	103	103

Trafikstringen under maxtimmen har beräknats utifrån maximal beläggning på räddningsstationen, med 16 anställda på plats. Den totala trafiken under maxtimmen beräknas till cirka 16 resor till och från planområdet.

6.10.7 FLÖDEFÖRDELNING

Flödesfördelningen österut respektive västerut under morgon och eftermiddag baseras på genomförda trafikmätningar.

Västra Storgatan

- Morgonens maxtimme är mer utspridd, kl. 6-7 färdas enbart (5,70 %) av dygnstrafiken och kl. 7-8 färdas enbart (5,67 %) av dygnstrafiken.
- Eftermiddagens maxtimme är mer koncentrerad, kl. 16-17 färdas hela 10,6 % av dygnstrafiken.

Väg 21

- Morgon 12 % av västergående trafiken färdas kl. 6-7, bara 5 % av den östergående trafiken färdas då
- Eftermiddag 9 % av västergående trafiken färdas kl. 16-17, och hela 16 % av den östergående trafiken färdas då.

6.10.8 KAPACITET OCH FRAMKOMLIGHET

Kapacitet och framkomlighet redovisas bland annat genom belastningsgrad, som anger graden av kapacitetsutnyttjande i en korsning. Belastningsgraden beräknas som kvoten mellan inkommande flöde och kapaciteten i respektive tillfart. En tillfart med kapaciteten 1 000 fordon per timme och ett inkommande flöde på 500 fordon per timme får därmed belastningsgraden 0,5. En belastningsgrad på 1,0 innebär att det inkommande flödet motsvarar den faktiska kapaciteten, vilket medför längre köer och gör vägnätet mer störningskänsligt. Enligt VGU ska korsningar utformas så att belastningsgraden under dimensionerande timme i det mest belastade körfältet inte överstiger 0,8.

Beräkningarna visar att den teoretiska kapaciteten är god i korsningen både i nuläget och år 2045 efter att aktuell exploatering genomförts. Skillnaderna i hur belastad korsningen är 2045 med och utan den tillkommande trafiken från detaljplanen är marginell. Den teoretiska kapaciteten i korsningen understiger VGU:s riktvärde 0,8 med råge vilket gör att man med säkerhet kan säga att inga kapacitetsproblem uppstår på grund av exploateringen. Däremot ökar genomsnittstiden som fordon behöver vänta på att kunna svänga ut från Västra Storgatan till Väg 21. Majoriteten av denna ökning kommer dock från den generella ökningen enligt Trafikverkets basprognos, och inte från exploateringen.

Eftersom den teoretiska kapaciteten i korsningen är god utgår de rekommenderade åtgärderna främst från att minska väntetiden på Västra Storgatan och därmed förbättra trafiksäkerheten i korsningen. Ju längre tid ett fordon blir stående, desto större blir

risken att föraren gör en chansartad utkörning, antingen till följd av stress från bakomvarande trafik eller på grund av egen tidspress.

6.10.9 STUDERADE ÅTGÄRDER

Vänsterpåsvängskörfält och stängning av Rörspjällsvägen

Denna åtgärd är en tidigare framtagen trafiklösning och innebär att ett accelerationsfält anläggs på väg 21 västerut från korsningen med väg 1815. För att detta ska rymmas inom vägområdet förutsätter åtgärden även att Rörspjällsvägens anslutning i korsningen stängs och att det befintliga vänstersvängfältet på väg 21 tas bort. Därigenom möjliggörs ett vänsterpåsvängskörfält på väg 21 i riktning mot Klippan.

Åtgärden innebär en ombyggnad av korsningen, är en steg 3-åtgärd enligt fyrstegsprincipen och behöver genomföras i samråd med Trafikverket.

Vänsterpåsvängskörfält och stängning av Rörspjällsvägen innebär avsevärt bättre framkomlighet för fordon i korsningen, framför allt för västersvängande fordon från Västra Storgatan.

På sträckan finns vajermittträcke som behöver justeras. Detta behöver studeras mer i detalj vid eventuell projektering men bedöms som görbart utifrån nuvarande utredningsskede.

Beräkningen visar att åtgärden sänker belastningsgraden i korsningen.

- Belastningsgraden på Västra Storgatan minskar från 0.61 till 0.28.

- Belastningsgraden på Väg 21 österut minskar 0.39 till 0.28.
- Belastningsgraden på Väg 21 västerut är oförändrad.
- 86 % av fordonen på Västra Storgatan blir stående i väntan på att köra ut på Väg 21, att jämföra med 94 % utan åtgärden.
- I genomsnitt tar det 26 sekunder innan fordonet kan köra ut, att jämföra med 88 sekunder utan åtgärden.

Hastighetssäkring med ATK

Automatisk trafiksäkerhetskontroll, ATK, föreslås sättas upp på den befintliga sträckan med hastighetsbegränsning 70 km/h. Eftersom hastigheten nyligen ändrades, i februari 2026, bör åtgärden föregås av en uppföljning av den aktuella hastighetsefterlevnaden. Uppföljningen kan visa hur väl trafikanterna följer den nya hastighetsbegränsningen och ligga till grund för den fortsatta bedömningen av behovet av ATK.

Åtgärden bedöms bidra till ökad hastighetsefterlevnad på sträckan. Trafiksäkerhetskameror har en dämpande effekt på fordonshastigheterna, särskilt på platser där medelhastigheten ligger över gällande hastighetsgräns. Lägre hastigheter minskar både risken för olyckor och framför allt risken för allvarliga konsekvenser vid en olycka.

Hastighetssänkning till 60 km/h

En alternativ åtgärd är att ändra den skyltade hastigheten förbi korsningen och sänka från 70 km/h till 60 km/h. Åtgärden innebär att framkomligheten för svängande fordon i korsningen förbättras.

En lägre hastighet ger trafikanter bättre möjlighet att uppfatta korsningen, bedöma trafiksituationen och anpassa körningen i tid.

Lägre hastigheter minskar både risken för olyckor och framför allt risken för allvarliga konsekvenser vid en olycka.

Åtgärden kan genomföras fristående eller kombineras med ATK. Om uppföljande mätningar visar att hastighetsefterlevnaden är låg kan ATK användas som en kompletterande hastighetssäkrande åtgärd.

Åtgärden är en steg 2-åtgärd enligt fyrstegsprincipen och behöver genomföras i samråd med Trafikverket och Länsstyrelsen.

Beräkningen visar att åtgärden sänker belastningsgraden i korsningen.

- Belastningsgraden på Västra Storgatan minskar från 0.61 till 0.48.
- Belastningsgraden på Väg 21 är oförändrad.
- 91 % av fordonen på Västra Storgatan blir stående i väntan på att köra ut på Väg 21, att jämföra med 94 % utan åtgärden.
- I genomsnitt tar det 56 sekunder innan fordonet kan köra ut, att jämföra med 88 sekunder utan åtgärden.

Varningsmärke

För att underlätta för utryckningsfordon i korsningen föreslås att vägmärke sätts upp som varnar trafiken på väg 21.

Varningsmärket A40 tillsammans med tilläggstavla T22 med texten ”Utryckningsfordon” föreslås därför som en steg 1-åtgärd. Räddningstjänsten har även uttryckt önskemål om en varningssignal i korsningen som aktiveras vid utryckning men inte stoppar trafiken.

Cirkulationsplats

Cirkulationsplats är en tänkbar åtgärd på framförallt lång sikt som är starkt kopplad till annan utveckling och exploatering i Kvidinge.

Rekommendationen är att korsningen följs upp över tid och att en cirkulationsplats anläggs på sikt om Kvidinge fortsätter att växa. En liknande trafiksituation finns i Bjuv, vid korsningen väg 110/Mellersta vägen, där Trafikverket anlade en cirkulationsplats år 2020. Trafikflödet på Mellersta vägen är något högre än på Västra Storgatan, medan flödet på väg 21 är betydligt högre än på väg 110. Detta indikerar att en cirkulationsplats kan vara en lämplig lösning på längre sikt.

Rekommendationer från trafikutredningen

Beräkningarna visar att den teoretiska kapaciteten är god i korsningen både i nuläget och år 2045 efter att aktuell exploatering genomförts.

Eftersom den teoretiska kapaciteten i korsningen är god så utgår rekommenderade åtgärder primärt från att minska väntetiden på Västra Storgatan och därmed förbättra trafiksäkerheten i korsningen. Ju längre tid ett fordon blir stående desto mer ökar risken att föraren gör en chansartad utkörning, antingen på grund av stressen som bakomvarande fordon ger upphov till eller för att denne förare själv har bråttom.

Rekommendationen är därför att nedanstående åtgärd genomförs vid planens genomförande:

- Varningsmärke. Billig åtgärd som Räddningstjänsten själva efterfrågar. Påverkan på kapacitet förmodligen

försumbar men kan ha en positiv inverkan på trafiksäkerheten.

Efter planens genomförande kan ytterligare åtgärder behövas. Nedanstående åtgärd har tidigare lyfts av Trafikverket och bedöms därför vara mest genomförbar av kvarstående åtgärder:

- Vänsterpåsvängskörfält och stängning av Rörspjällsvägen. En mer omfattande anläggnings- och kostnadsmässig åtgärd som har positiv inverkan på både kapacitet och trafiksäkerhet i korsningen. Trafikverket har lyft detta som en möjlig åtgärd.

Kvarvarande åtgärder bedöms svårare att genomföra men kan ge viss effekt på trafiksäkerheten:

- Hastighetssäkring med ATK. Relativt billig åtgärd som har positiv inverkan på både kapacitet och trafiksäkerhet i korsningen.
- Hastighetssänkning till 60 km/h. Billig reglersmässig åtgärd som har positiv inverkan på både kapacitet och trafiksäkerhet i korsningen. Kräver dock samordning med Trafikverket och Länsstyrelsen. Denna åtgärd kan av Trafikverket ses som kapacitetshämmande på Väg 21 och därmed bli svår genomföra. Därtill har en permanent hastighetssänkning till 70 km/h nyligen genomförts i korsningen.

Cirkulationsplats är inte aktuellt till följd av den aktuella planen.

7 GENOMFÖRANDEFRÅGOR

7.1 FASTIGHETSRETTSLIGA FRÅGOR

7.1.1 FÖRÄNDRAD FASTIGHETSINDELNING

Den del av detaljplanen som detaljpaneläggs som kvartersmark för räddningstjänst och annat samhällsviktigt ändamål styckas av från stamfastigheten och bildar en egen fastighet.

Den del av detaljplanen som detaljpaneläggs som allmän plats regleras till kommunens gatufastighet Kvidinge 7:115.

7.1.2 RÄTTIGHETER

Ledningsrätter för allmänna VA-ledningar samt el- och teletekniska anläggningar ska vid behov upplåtas åt respektive huvudman.

Servitut för infart till kvartersmarken kan behöva bildas genom lantmäteriförrättning.

7.2 TEKNISKA FRÅGOR

7.2.1 TEKNISKA ÅTGÄRDER

Kommunen avser att projektera och bygga ut dagvattenanläggningen på allmän platsmark, NATUR.

7.2.2 UTBYGGNAD ALLMÄN PLATS

Kommunens utgångspunkt är att utbyggnaden av allmän plats, inklusive dagvattenfördröjning, ska ske i ett första skede och före utbyggnad av kvartersmarken.

7.2.3 UTBYGGNAD VATTEN OCH AVLOPP

Kvartersmarken avses anslutas till det kommunala vatten- och avloppsnätet. Projektering och utbyggnad genomförs av kommunen.

7.3 EKONOMISKA FRÅGOR

7.3.1 PLANEKONOMISK BEDÖMNING

Kommunen avser att bekosta iordningställandet av naturmark och dagvattenhantering på allmän plats. Utbyggnaden av infartsvägen från Västra Storgatan till kvartersmarken avses finansieras av kommunen.

Utbyggnad av vatten och avlopp fram till kvartersmarken avses bekostas av kommunen. Anslutningsavgift för vatten och avlopp tas ut när anslutningspunkt upprättas och ska erläggas av kommande verksamhetsutövare på kvartersmarken.

7.3.2 DRIFT ALLMÄN PLATS

Framtida drift av allmän plats avses bekostas av kommunen.

7.3.3 DRIFT VATTEN OCH AVLOPP

Drift av vatten- och avloppsanläggningar utanför kvartersmarken avses bekostas av kommunen. Brukningsavgift tas ut av kommande verksamhetsutövare på kvartersmarken.

Därefter kan utbyggnaden påbörjas, förutsatt att erforderliga beslut och åtgärder har genomförts.

7.4 ORGANISATORISKA FRÅGOR

7.4.1 ANSVAR

Kommunen ansvarar för genomförandet på allmän platsmark, infartsväg samt vatten- och avlopp.

7.4.2 EXPLOATERINGSAVTAL

Något exploateringsavtal bedöms inte behöva tas fram eftersom kommunen äger all mark inom detaljplaneområdet.

7.4.3 TIDPLAN

Samråd	Sommar 2026
Granskning	Vinter 2026/2027
Antagande	Vår 2027

Det finns behov av att skyndsamt bygga ut detaljplaneområdet. När detaljplanen har vunnit laga kraft avser kommunen att projektera allmän plats, infartsväg samt vatten och avlopp.

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

POSTADRESS Åstorps kommun, 26580 Åstorp

BESÖKSADRESS Storgatan 7 TFN 042-640-00

E-POST plan@astorp.se WEBBPLATS www.astorp.se