



KÄVLINGE FÖRTÄTNINGSSTRATEGI

SAMMANFATTNING

Som en del i Kävlinges kommuns arbete med att bli Skånes bästa boendekommun har kommunen tagit fram en förtätningsstrategi med syfte att beskriva var och hur kommunen ska bygga fram till 2035.

Strategin bygger på en GIS-baserad analys av förtätningspotentialen i kommunen. I analysen har 25 variabler som på olika sätt påverkar möjligheten att förtäta vägts samman. Resultatet av analysen visar att kommunen har en förtätningspotential mellan 7 000 och 24 000 bostäder, beroende på vilken hänsyn som tas till begränsningar för förtätning.

Förtätninganalysen ligger till grund för förtätningstrategin. Under en workshop med kommunala tjänstemän inom samhällsutveckling beslutades att strategin skulle ta större hänsyn till begränsningar. Strategin innefattar 7 200 bostäder (pågående planprojekt ej inräknade) fördelade på tätorterna Kävlinge-Furulund, Löddeköpinge, Hofterup och Dösjebro. Strategin innehåller tre huvudstrategier som beskriver grundläggande principer för var och hur kommunen önskar förtäta. Sex delstrategier beskriver närmare olika typer av förtätning. Till respektive delstrategi hör riktlinjer för bebyggelse och offentliga rum som ska säkra att förtätningen skapar mervärden.

Konsekvenserna av förtätningstrategin har också analyserats och jämförts med förtätningstorna i översiktsplanen. Förtätningstrategin uppfyller bättre än översiktsplanen kommunens mål om att

spara värdefull jordbruksmark, bygga inom tätort och bygga kollektivtrafiknära.

Konsekvensanalysen visar att bara en liten andel (maximalt 0.3 procent) av värdefulla natur- och rekreationsområden bebyggs i strategin.

HUVUDSTRATEGIER

- 1. Ny bebyggelse prioriteras där den skapar mervärden.**
 - 2. Ny bebyggelse koncentreras till Kävlinge-Furulund.**
 - 3. All ny bebyggelse ska ske inom tätortsgräns för Kävlinge, Furulund, Löddeköpinge, Hofterup eller Dösjebro samt inom 1,5 km från tågstation eller 1 km från pendlarbusshållplats.**
-

DELSTRATEGIER

- 1. Utveckla stadskärnan**
 - 2. Bygg å-nära stad**
 - 3. Bygg stationsnära småstad**
 - 4. Bygg villastad med cykelavstånd till stationen**
 - 5. Stärk centrala lägen med stadsradhus**
 - 6. Utveckla kollektivtrafiknära småhusbebyggelse inom befintlig tätort**
-

FÖRORD

BEGREPPSFÖRKLARING

BTA

Bruttoarea. Summan av alla våningsplans yta.

EXPLOATERINGSTAL

Ett täthetsmått. Kvoten mellan bruttoarea (BTA) inom ett avgränsat område och markytan inom samma område. I den här rapporten anges exploateringstal för kvartersyta, det vill säga BTA och kvarterets yta. Exploateringstal ska inte förväxlas med byggnadsutformning, se figur här intill.

GIS

GIS står för geografiska informationssystem och avser digitala informationssystem för hantering och analys av lägesbundna data. Enkelt uttryckt kan GIS sägas vara en kombination av kartor och tabellinformation som lagras och hanteras digitalt.

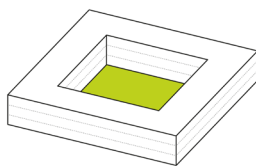
SCENARIO

Ett scenario är en simulering av en framtida utveckling. Scenarieanalys innebär att man beskriver möjlig utveckling utifrån ett antal variabler. Variablerna är ofta frågor som det råder osäkerhet kring, men som samtidigt är avgörande för den framtida utvecklingen.

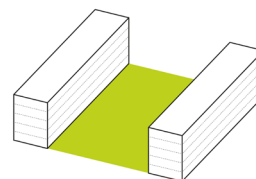
TÄTHET

Beskriver koncentrationen av människor eller be-

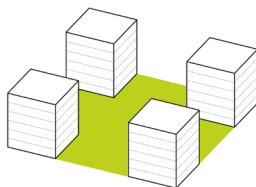
byggelse. Räknas ut genom att dividera mängden människor eller mängden bebyggd yta inom ett avgränsat område med den totala markytan inom samma område.



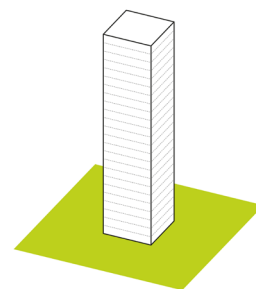
3 våningar



5 våningar



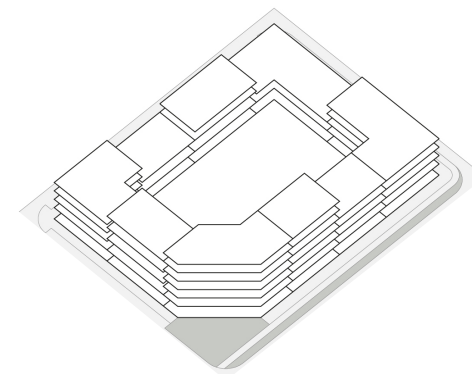
6 våningar



24 våningar

EXPLOATERINGSTAL

Exploateringstal ska inte förväxlas med byggnadsutformning. Här är fyra kvarter med samma exploateringstal men helt olika byggnadsutformning.



BTA

BTA (bruttoarea) beskriver summan av ytan av alla våningsplan inom till exempel en byggnad, fastighet eller kvarter.

MEDVERKANDE

Beställargrupp Kävlinge kommun:

Patrik Lund

Jesper Bergnordh

Workshopdeltagare:

Fredric Palm – Strategisk planeringschef

Göran Sandberg – Samhällsbyggnadschef

Mentor Demjaha – Plan- och bygglovschef

Marianne Nilsson – Detaljplanechef

Patrik Lund – Naturvårdsstrateg

Mats Rosén – Näringslivschef

Mikael Anderson – Gatuchof

Johanna Berntsson – Lantmätare

Jesper Bergnordh – Samhällsstrateg

KONSULTER

Helena Lundin Kleberg (ansvarig)

Staffan Swartz

Alexander Ståhle

Anna Koffman (Expertstöd ekologi, Calluna)

Thomas Sandberg (Expertstöd fastighetsekonomi, Evidens)

INNEHÅLL

| | | | | | |
|--|-----------|--|-----------|--|----|
| Sammanfattning | 2 | KONSEKVENSPANALYS | 37 | Närhet till golfbana | 65 |
| Förord | 3 | Bostadsvolym | 38 | Sammanlagda begränsningar | 66 |
| Begreppsförklaring | 4 | Jämförelse med översiktsplanen | 39 | Värdefull jordbruksmark | 68 |
| Medverkande | 5 | Hur tätt blir Kävlinge? | 40 | Utanför tätort | 70 |
| INLEDNING | 7 | Hur grönt blir Kävlinge? | 41 | Naturvärden, naturreservat och Natura 2000 | 72 |
| Bakgrund och syfte | 8 | Genomförbarhet | 42 | Värdefulla rekreativsområden | 74 |
| Metod | 9 | KÄLLOR | 43 | Strandskydd | 76 |
| Behov av mervärdeskapande stadsutveckling | 10 | KARTUNDERLAG | 45 | Skyddsområden | 78 |
| FÖRTÄTNINGSANALYS | 13 | Summering av drivkrafter | 46 | Verksamhetsområden | 80 |
| Analysmodell | 14 | Närhet till tågstation | 47 | Kulturvärden | 82 |
| Drivkrafter för förtätning | 15 | Närhet till pendlarbuss | 50 | Riskområden för översvämning | 84 |
| Begränsningar för förtätning | 17 | Tillgång till offentlig service | 52 | Bebyggd mark | 86 |
| Identifiera ytor och beräkna volymer i två scenarier | 18 | Närhet till lokal stadskärna | 54 | Pågående planering | 88 |
| Workshop | 20 | Kävlinge-Furulund, en stad | 55 | Avsaknad av väginfrastruktur | 90 |
| Mervärden och genomförbarhet | 21 | Centrala stråk | 56 | | |
| FÖRTÄTNINGSSTRATEGI | 24 | Närhet till kusten | 58 | | |
| Huvudstrategi | 25 | Närhet till Kävlingeån eller Lödde å | 59 | | |
| Delstrategier för Kävlinge-Furulund | 26 | Tillgång till kommersiell service | 61 | | |
| Delstrategier för Löddeköpinge, Hofterup och Dösjebro | 34 | Tillgång till rekreativa grönområden | 63 | | |



INLEDNING

BAKGRUND OCH SYFTE

Kävlinge kommun har som mål att bli Skånes bästa boendekommun. Som en del i detta har kommunstyrelsen antagit en utvecklingsstrategi. Ett av delmålen i denna är att ta fram en förtätningsstrategi med syftet att genomlysna hur man kan bygga inåt och skapa närmre och tätare stadsmiljö.

Förtättningsstrategin ska utgöra ett planeringsunderlag för var och hur kommunen ska bygga fram till 2035. Strategin innehåller både lägen för förtätning samt riktlinjer för hur stadsmiljön bör utformas för att uppnå kommunens mål.

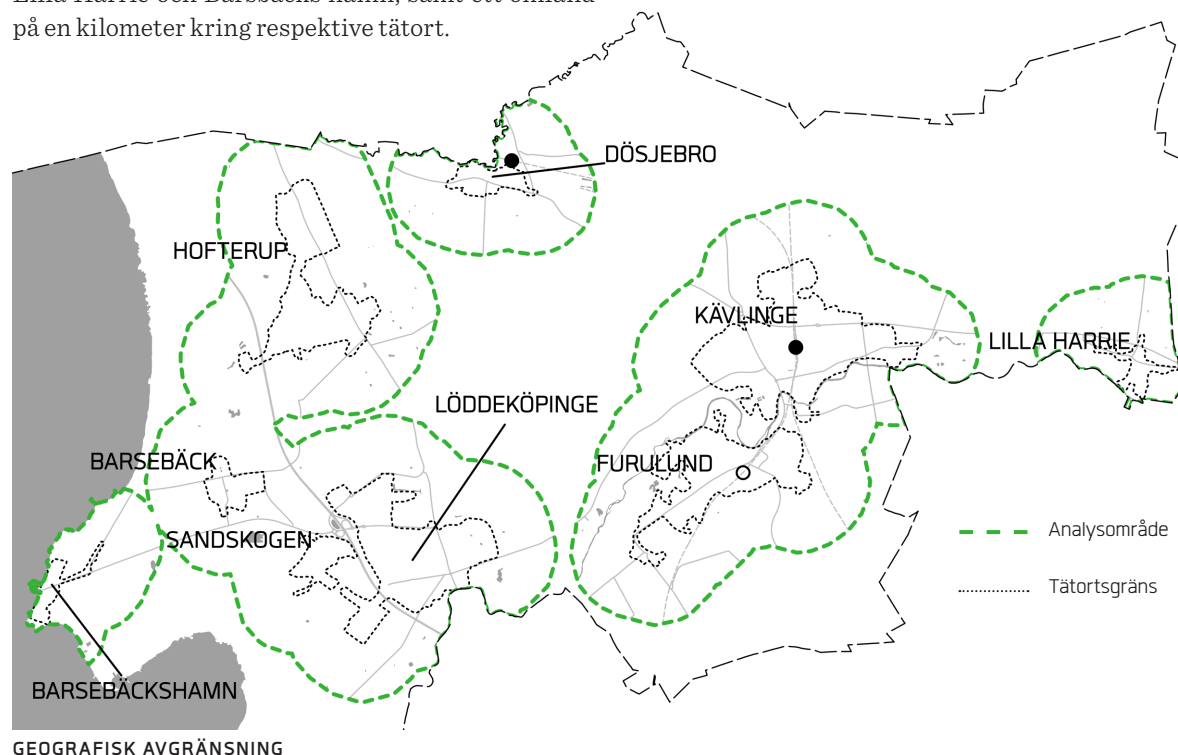
Grunden för denna förtättningsstrategi är en GIS-baserad analys av förutsättningarna för förtätning. Syftet med analysen är att skapa en rumslig sammanställning av stadsutvecklingsmål och riktlinjer som på ett objektivt sätt tydliggör förutsättningarna för förtätning i kommunen. Genom att låta en sådan förtättningsanalys vara grunden för förtättningsstrategin säkras att strategin är i linje med kommunens mål. Det innebär också en möjlighet att identifiera byggbara ytor i lägen som tidigare kanske inte varit kända samt påvisa intressekonflikter i gällande mål och riktlinjer.

AVGRÄNSNING

Analysmetoden identifierar byggbara tomter i bebyggda områden. Modellen utgår från de drivkrafter och begränsningar som finns idag. Det innebär att modellen inte identifierar större utvecklingsom-

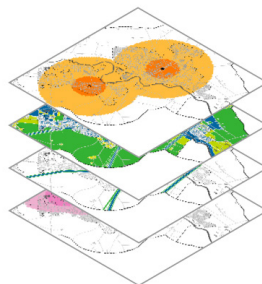
råden utanför bebyggda områden, där det idag helt saknas till exempel service eller kollektivtrafik. Modellen identifierar inte heller möjligheter till mer finskalig förtätning i form av ombyggnation av befintliga byggnader, till exempel genom att bygga på fler våningar eller ändra lägenhetsstrukturen.

Förtättningsanalysen innefattar tätorterna Kävlinge, Furulund, Löddeköpinge, Hofterup, Dösjebro, Lilla Harrie och Barsbäcks hamn, samt ett omland på en kilometer kring respektive tätort.



METOD

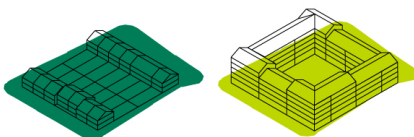
Förtätningsstrategin har utvecklats i en process i tätt samarbete med beställargruppen och andra aktörer inom kommunen. I ett första skede genomfördes en förtätningsanalys där potentialen för förtätning i kommunen analyserades genom GIS-analys. Två olika scenariertogsframsomdiskussionsunderlag för en workshop med tjänstemän i kommunen. Workshopen syftade till att dels kvalitetssäkra förtätningsanalysen och dels påbörja arbetet med att formulera strategin. Ett av scenarierna valdes ut som huvudscenario och blev till grund för strategin. En analys av mervärden och genomförbarhet av förtätningstorna i huvudstrategin genomfördes och detta ligger sedan till grund för förtätningstrategin.



1. DRIVKRAFTER OCH BEGRÄNSNINGAR FÖR FÖRTÄTNING IDENTIFIERAS I GIS



2. BYGGBARA YTOR IDENTIFIERAS I GIS I TVÅ SCENARIER



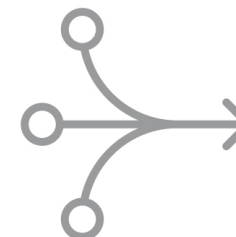
3. BOSTADSVOLYMER BERÄKNAS I TVÅ SCENARIER



4. EN WORKSHOP MED KOMMUNALA TJÄNSTEMÄN KVALITETSSÄKRAR ANALYSRESULTATET OCH BIDRAR TILL STRATEGIFORMULERING.



5. MERVÄRDESANALYS AV YTOR I HUVUDSCENARIO



6. STRATEGI FORMULERAS.

BEHOV AV MERVÄRDESSKAPANDE STADSUTVECKLING

Det finns i dag ett konsensus bland forskare och institutioner om behovet av både täthet, tillgänglighet och grönytor för en mer hållbar stadsutveckling. Bland dessa kan UN Habitat (2012), Sverige arkitekter (2008), Naturskyddsföreningen och LEED (2009) nämnas.

“Viktiga stadsbyggnadssverktyg för att minska utsläppen av växthusgaser är täthet, funktionsblandning, konnektivitet och tillgänglighet”

IPCC, 2015, Climate change 2014: Mitigation of Climate Change

Täta, gröna och tillgängliga städer kan bidra till att minska utsläppen av växthusgaser och förbättra luftkvalitet. De kan minska bilberoendet och förbättra folkhälsan då fler stimuleras till att gå, cykla och använda kollektivtrafik.

Tätheten har i sig också visat sig ha betydelse för städernas konkurrenskraft. Forskningen (t.ex. Bettencourt (2007)) visar att det huvudsakligen är de större stadsregionerna som växer och skapar nya arbetstillfällen, såväl i Västeuropa som globalt. Detta har att göra med de större städernas konkurrensfördelar i form av en mer specialiserad och välutbildad arbetskraft. Närheten mellan många människor

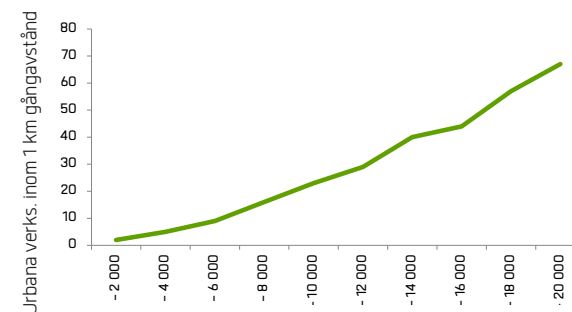
skapar i sig också innovationer och leder till nya jobb.

I ett större perspektiv har tätheten som konkurrenskraft också att göra med skiftet från industrisamhället, som krävde separering mellan bostäder och arbetsplatser, till ett kunskapssamhälle där närheten mellan människor premieras.

Men stadsbyggnadsforskningen (Exempelvis Florida (2006), Speck (2012)) har också visat på att de lokala stadskvaliteterna har haft stor betydelse för vilka städer som växer mer än andra. Stadskvaliteterna har kommit att bli ett konkurrensmedel för företag som vill locka till sig arbetskraft.

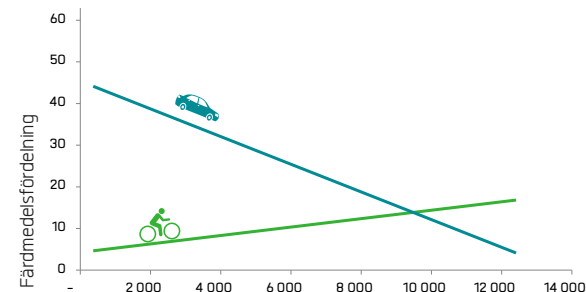
Så vilka stadskvaliteter är det då som efterfrågas? Studier av bostadsmarknaden i Stockholm, Göteborg och Halmstad har visat att efterfrågan av bostäder till stor del drivs av faktorer som genererar gång- och cykelvänliga stadsmiljöer, så som ett sammankopplat gatunät, lokalt utbud av service, närhet till stora parker och vattenkontakt, entréer mot gatan och snabb kollektivtrafik (TMR (2011), Halmstads kommun (2014) och Göteborgs stad (2016)). Intressant är att en motsvarande studie av kontorsmarknaden i Stockholmsregionen också pekade på att kollektivtrafiken och serviceutbudet, tillsammans med den lokala närheten till andra kontor, var avgörande för efterfrågan på kontorsmarknaden (TMR 2012).

En viktig slutsats är att de stadskvaliteter som efterfrågas på bostads- och kontorsmarknaden också är centrala för att skapa en mer hållbar stadsutveck-



Boende och arbetande inom 1 km gångavstånd

I Göteborg är sambandet 80 % mellan utbud av verksamheter och täthet inom 1 km. Ju tätare stadsdel desto fler urbana verksamheter (Göteborgs stad 2013).



Boende och arbetande inom 500 m gångavstånd

Samband mellan färdmedelsfördelning och täthet Oslo cykelstrategi (Oslo 2014). Ju tätare stadsdel desto större andel resor görs med cykel och färre med bil. Liknande resultat har tidigare publicerats av UN-Habitat (UN-Habitat 2012)

HÅLLBAR FÖRTÄTNING ÖKAR LOKAL TILLGÅNG TILL SERVICE OCH MINSKAR BEROENDE AV BILEN

ling. Studierna visar att människor efterfrågar vardagsmåluppgifter, som service och rekreationsområden, på gångavstånd från bostaden, vilket skapar goda förutsättningar för gång- och cykelresor. Även närhet till kollektivtrafik efterfrågas. En förutsättning för den efterfrågade närheten är att tätheten är tillräckligt hög, vilket i sin tur bidrar till hållbar stadsutveckling i och med att värdefull mark kan sparas och energisystemen effektiviseras. Grönområdena som efterfrågas på bostadsmarknaden är i sig viktiga för bland annat biologisk mångfald och bidrar till att rena luften lokalt. För att täta städer också ska vara hållbara behöver stadsstrukturen givetvis utformas för att främja ekologiska system.

Sammanfattningsvis är alltså stadsstrukturen och stadsmiljön avgörande för möjligheten att skapa en hållbar framtid och en attraktiv boendemiljö. Att förtäta innebär att stadsmiljön förändras. Inte sällan lyfts detta fram som ett problem: boende oroar sig för minskad gröntillgång, ökad trafik eller förändrad stadsbild. Det här är en oro värd att ta på allvar och kanske är den ett tecken på att vi alltför ofta förtätar på fel sätt. En förändring av stadsmiljön kan ju i allra högsta grad ha positiva konsekvenser, om den görs på rätt sätt. Den ökade tätheten har i sig flera positiva följder: minskat transportbehov, ökat underlag för närservice vilket i sin tur påverkar attraktiviteten i boendemiljön, den spar mark vilket gör att grönområdena kan sparas etcetera. Men förutom att öka tätheten innebär förtätning också möjligheter att bygga om stadsmiljöer som fungerar dåligt.

1900-talets bilorienterade planering resulterade ofta i överdimensionerade vägar med stora impedi-

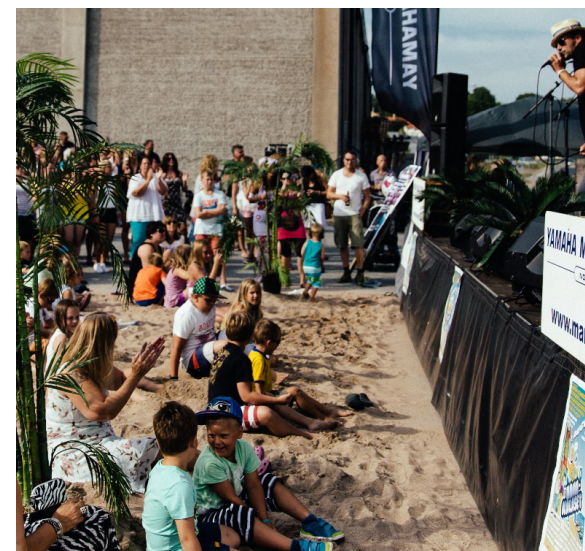
-  Centralt
-  Närhet till kollektivtrafik
-  Tillgänglighet i gatunät
-  Tillgång till täthet
-  Närhet till park
-  Närhet till vatten
-  Kvartersform, entrétäthet

Efterfrågade stadskvaliteter i Stockholmsregionen. Sju lägeskvaliteter som tillsammans med kontrollvariabeln socioekonomiskt index förklarar 90 procent av prisvariationen på bostadsmarknaden i Stockholmsregionen (TMR 2011).



Efterfrågade stadskvaliteter i Halmstad. Fyra lägeskvaliteter som tillsammans förklarar 92 procent av prisvariationen på bostadsmarknaden i Halmstad (Spacescape och Evidens, 2014).

EFTERFRÅGADE STADSKVALITETER PÅ BOSTADSMARKNADEN I STOCKHOLM OCH HALMSTAD



PLATS FÖRST, FÖRTÄTNING SEDAN

I Norrtälje innebär ett förtätningsprojekt möjligheter att utveckla de offentliga rummen vid vattnet, och dessutom ta tillvara invånarnas engagemang för stadens utveckling.

mentområden omkring. Det finns flera exempel på hur man på senare år har byggt om den typen av vägar till gator med lägre hastigheter och utnyttjat impedimentytorna för nya bostäder och lokaler. På så vis ökar man både tätheten och bygger bort miljöer som kan upplevas som otrygga. Förtätning av större områden kan skapa resurser för att utveckla nya parker och andra offentliga platser som även kommer boende i befintliga bostäder till del. Utvecklingen av nya platser kan också bidra till större delaktighet och engagemang hos de som redan bor i stadsdelen. Ett exempel på det finns i Norrtälje. I samband med planprojektet Norrtälje Hamn inledde Norrtälje kommun en medborgardialog som visade på ett stort behov av fler aktiviteter för barn, badplatser och utrymme för båtar. Under hamnkalaset 2014 etablerades platser för just dessa aktiviteter vilket vände opinionen mot omvandlingen av hamnen, stärkte platsens identitet och skapade en bild av vad platsen skulle kunna bli. Under tiden utvecklades en stadsplan för hela området med syfte att etablera de temporärt uppbyggda kvaliteterna.

Ett annat exempel där förtätning skapar mervärden finns i Nya Hovås i Göteborg. Genom att bygga om en väg till gata frigjordes mark för förtätning och samtidigt skapades en bättre stadsmiljö för gående och cyklister. Ett liknande exempel finns i Uppsala där man i Södra Rosendal också omvandlar en väg till gata.



FRÅN VÄG TILL GATA I UPPSALA

Före och efterbilder från ett projekt i Södra Rosendal i Uppsala. En renodlad bilväg omvandlas till ett tillgängligt gaturum för gående med bebyggelse mot gatan (bild från Utopia Arkitekter).



EXEMPEL PÅ MERVÄRDESSKAPANDE FÖRTÄTNING I NYA HOVÅS

I Nya Hovås i Göteborg förvandlas en väg till gata samtidigt som impedimentmark utnyttjas till nya bostäder och lokaler. Illustration av antagen detaljplan där en tidigare 50-väg omvandlats till 30-gata med fler övergångsställen och bebyggelseentréer (Semrén & Månsson).



FÖRTÄTNINGSANALYS

ANALYSMODELL

Den analysmodell som används för att kartlägga möjliga förtätningsytor i Kävlinge har utgångspunkt i stadsbyggnadsforskning vid KTH i Stockholm och Chalmers i Göteborg och tidigare erfarenheter som identifierat drivkrafter och begränsningar i städers utveckling. Modellen har använts i flertal tidigare studier i bland annat Stockholm, Göteborg, Varberg, Knivsta och Avesta.

Förtättningsmodellen är en GIS-baserad modell som identifierar möjliga förtättningsytor. Modellen utgår från att förtätning sker i spänningsfältet mellan drivkrafter och begränsningar för förtätningen. Drivkrafter kan sägas beskriva var man *vill* förtäta och begränsningar svarar på var man *kan* förtäta. Modellen kartlägger dessa drivkrafter och begränsningar utifrån fyra teman: drivkrafter delas in i politiska och marknadsmässiga drivkrafter (behov och tryck) medan begränsningar delas in i politiska/juridiska begränsningar samt fysiska begränsningar (frihet och utrymme).

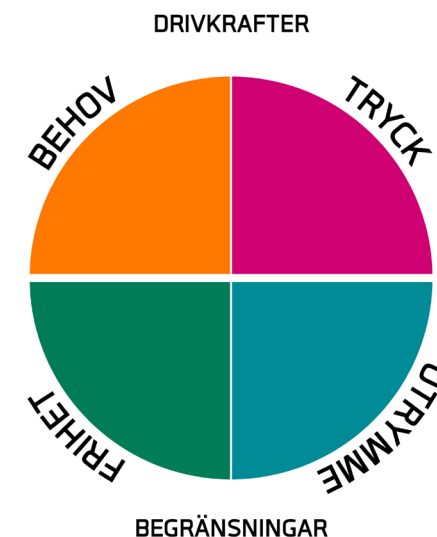
De politiska drivkrafterna, i modellen kallat behov, handlar om var framförallt kommunen vill förtäta. Här utgör ofta översiktsplanen och kommunala visions- och strategidokument ett viktigt underlag.

Marknadens drivkrafter för förtätning identifieras framförallt genom tidigare studier av betalningsvilja för olika lägeskvaliteter, bland annat i Stockholm, Halmstad och Göteborg. Dessa studier har visat att bland annat närhet till handel, parker, grönområden

vatten och kollektivtrafik är viktiga kvaliteter för de som letar efter nytt boende.

De politiska och juridiska begränsningarna för förtätning handlar om till exempel skyddad mark som naturreservat eller fornlämningar, värdefull jordbruksmark eller verksamheter med krav på skyddsavstånd till bostäder. De fysiska begränsningarna handlar om till exempel mark som redan är bebyggd eller mark där infrastrukturen inte är utbyggd.

För att identifiera förtättningsytor analyseras hur stora drivkrafterna är i relation till begränsningarna. Ju större drivkrafterna är desto större möjligheter anses det finnas att överbrygga begränsningar.



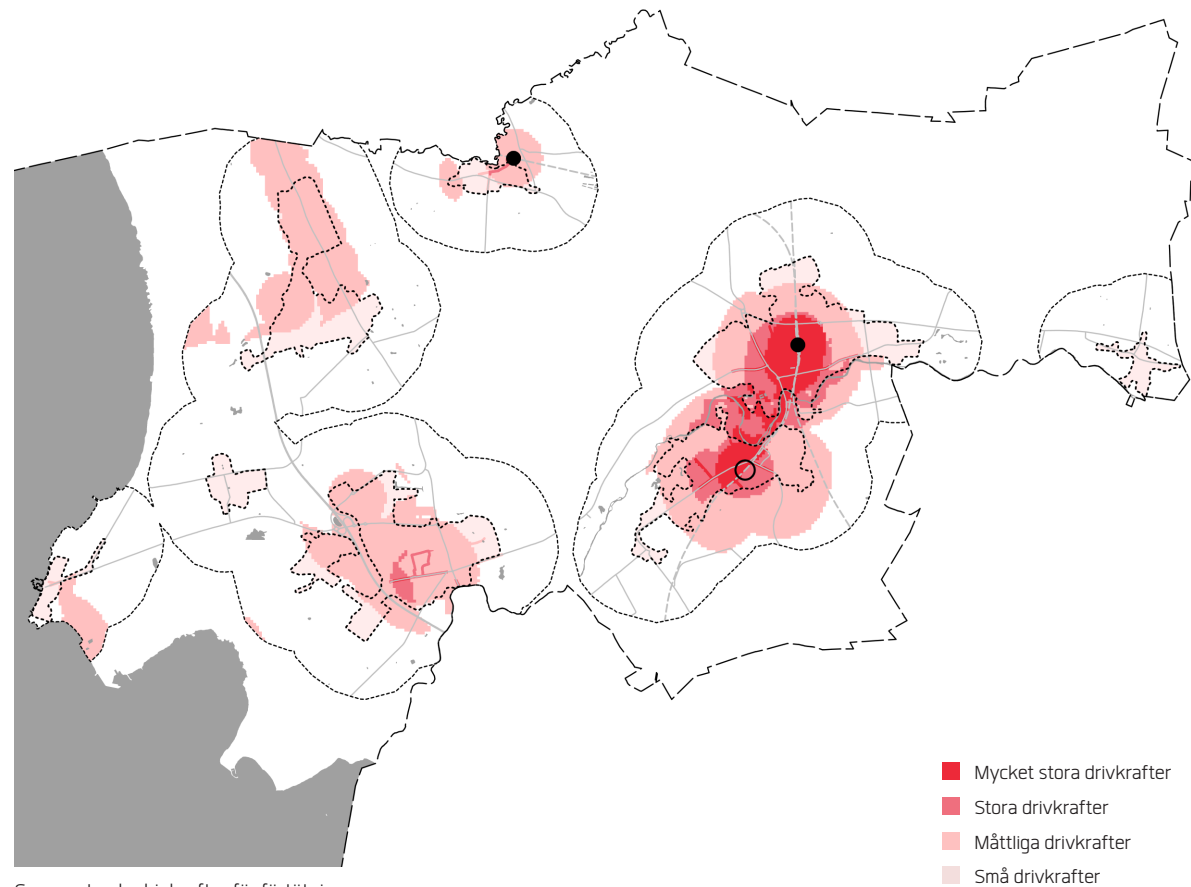
Förtättningsmodellen

DRIVKRAFTER FÖR FÖRTÄTNING

Drivkrafterna för förtätning kan delas upp i dels kommunens drivkrafter, i modellen kallat behov, och dels i marknadens drivkrafter, i modellen kallat tryck.

Behovet har identifierats genom de mål som uttrycks i översiktsplanen och utvecklingsstrategin. Att bygga kollektivtrafiknära är ett viktigt mål i både översiktsplanen och utvecklingsstrategin. Det finns därför en drivkraft nära tågstationer och pendlingsbussar. Kommunen vill också stötta de befintliga stadskärnorna i Kävlinge och Löddeköpinge och ha god tillgänglighet till kommunal service. Detta innebär en drivkraft att bygga centralt i Kävlinge och Löddeköpinge och i lägen där det finns mycket offentlig service inom gångavstånd. Att bygga ihop Kävlinge och Furulund till en stad är ett viktigt kommunalt mål och innebär att modellen lägger en drivkraft på området mellan de två tätorterna. Kommunen vill också öka stadskänslan och tryggheten i de offentliga rummen. Därför finns en drivkraft att bygga längs centrala stråk, eftersom bebyggelse längs gatan skapar förutsättningar för ett mer levande gränssnitt och tryggare gaturum.

Marknadens drivkraft, det vill säga trycket, har identifierats med hjälp av tidigare studier av betalningsvilja för olika lägeskvaliteter. Spacescape har genomfört dessa studier i Stockholm, Köpenhamn, Göteborg och Halmstad. Studierna bygger på en statistisk analys av bostadspriser och lägesvariabler.



Sammanlagda drivkrafter för förtätning

De fyra studierna visar på likartade resultat: närhet till kollektivtrafik, närhet till vatten och grönområden och tillgång till handel och service påverkar bostadspriserna positivt i samtliga studier. Även om studierna är gjorda i större städer än Kävlinge är det mycket troligt att liknande tendenser finns även här. I Stockholm och Göteborg har studierna även inkluderat perifera kranskommuner som kan sägas likna Kävlinge kommun. En översiktlig analys av bostadspriserna i Kävlinge bekräftar också tidigare resultat. I modellen ingår närheten till kommersiell service (handel, restauranger och kaféer), närhet till hav och å och närhet till grönområde. Nyligen genomförda projekt intill Barsebäcks Golf visar också en tendens till marknadstryck här.

I modellen identifieras drivkrafter i fyra klasser, från mycket stora drivkrafter till små drivkrafter. Ju fler drivkraftsvariabler i ett läge desto högre drivkrafter.

Högst drivkrafter finns i centrala Kävlinge, där det finns tillgång till både kollektivtrafik, kommersiell och offentlig service, och man har nära till stadskärnan. Även centrala Furulund har höga drivkrafter på grund av den planerade stationen.

Läs mer om de olika drivkraftsvariablerna och se fler kartor i kapitlet Kartunderlag.

BEHOV

- Närhet till tågstation
 - Närhet till pendlingsbuss
 - Närhet till stadskärna
 - Tillgång till offentlig service
 - Kävlinge-Furulund- en stad
 - Centrala stråk
-



Närheten till ån är en viktig kvalitet i Kvarnbyn.

TRYCK

- Tillgång till kommersiell service
 - Närhet till havet
 - Närhet till grönområde
 - Närhet till Kävlingeån eller Lödde å
 - Närhet till golfbana
-



Stadskärnan i Kävlinge skapar en drivkraft för förtätning.

BEGRÄNSNINGAR FÖR FÖRTÄTNING

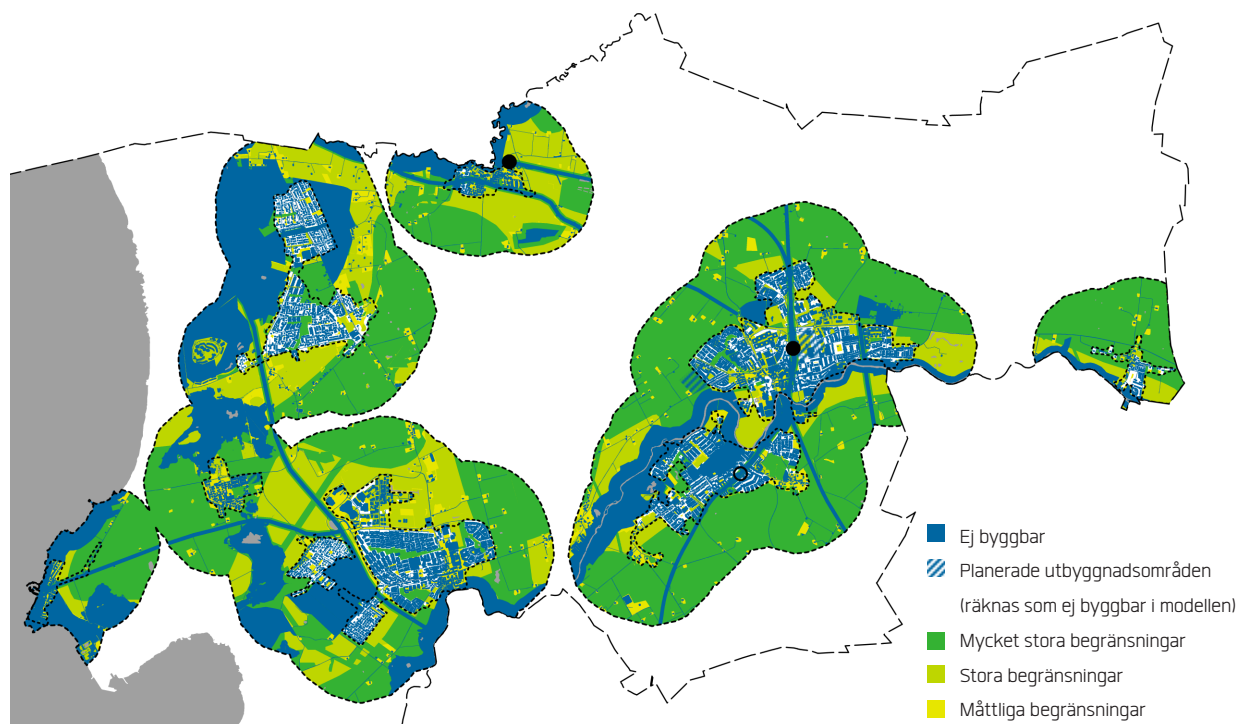
Begränsningarna för förtätning delas in i politiska och juridiska begränsningar, i modellen kallat frihet, och fysiska begränsningar, i modellen kallat utrymme.

De juridiska och politiska begränsningarna har identifierats utifrån översiktsplanen och i samråd med kommunala tjänstemän. De fysiska begränsningarna handlar till exempel om att marken redan

är bebyggd eller att det saknas infrastruktur. Det är faktorer som gör byggandet svårare.

Begränsningarna har klassificerats utifrån möjligheten att överbygga dem, i en skala från ej byggbar till måttliga begränsningar.

Läs mer om de olika begränsningsvariablerna och se fler kartor i kapitlet Kartunderlag.



FRIHET

- Värdefull jordbruksmark, ängs- och betesmark
 - Utanför tätort
 - Naturvärden
 - Värdefulla rekreationsområden
 - Strandskydd
 - Skyddsområden
 - Verksamhetsområden
 - Kulturvärden
 - Riskområde för översvämning
 - Naturresevat och Natura 2000
-

UTRYMME

- Bebyggd mark
 - Planering pågår
 - Avsaknad av väginфраstruktur
-

IDENTIFIERA YTOR OCH BERÄKNA VOLYMER I TVÅ SCENARIER

DRIVKRAFTER ÖVERBRYGGAR BEGRÄNSNINGAR



Genom att överlagra drivkrafter och begränsningar identifieras byggbar mark. Utgångspunkten är att ju större drivkrafterna är desto större möjlighet att överbrygga begränsningar. Två olika scenarier har tagits fram med utgångspunkt i relationen mellan drivkrafter och begränsningar.

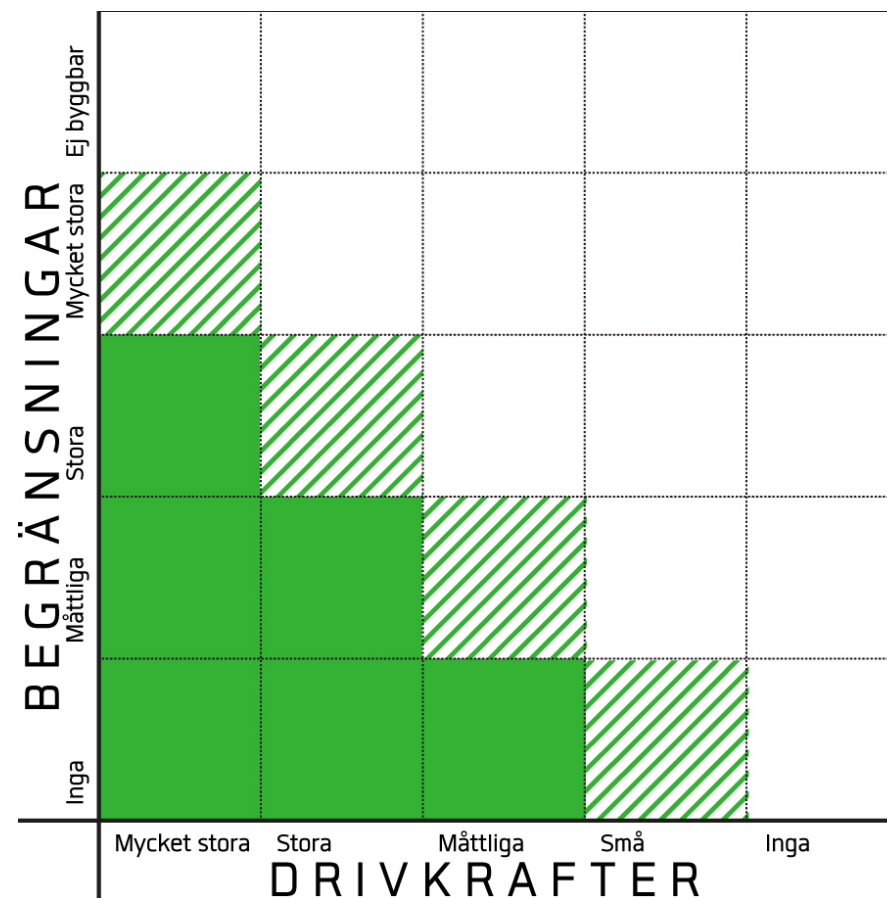
I scenario hög är det enbart begränsningar klassificerade som ej byggbar som inte bebyggs även om drivkrafterna är mycket stora. Är drivkrafterna tillräckligt stora kan även ytor med mycket stora begränsningar bebyggas.

I scenario låg ligger större tonvikt vid begränsningarna. I lägen med mycket stora drivkrafter kan ytor med stora begränsningar bebyggas, men ytor med mycket stora begränsningar bebyggs inte. Det innebär till exempel att i centrala Kävlinge där drivkrafterna är som högst bygger man i scenario hög på ytor närmare än 60 meter från järnvägsspåren trots att det där finns skyddsavstånd för farligt gods. I scenario låg bygger man inte på dessa ytor.

OLIKA TÄTHET I OLIKA LÄGEN

Hur mycket som byggs på de olika förtätningstorna varierar också med drivkrafterna med hjälp av så kallat dynamiskt exploateringsstal. Ju högre drivkrafter desto mer byggs. I båda scenarierna varierar tätheten från flerbostadshus med exploateringsstal

 Scenario hög
 Scenario låg



Modell för att identifiera ytor

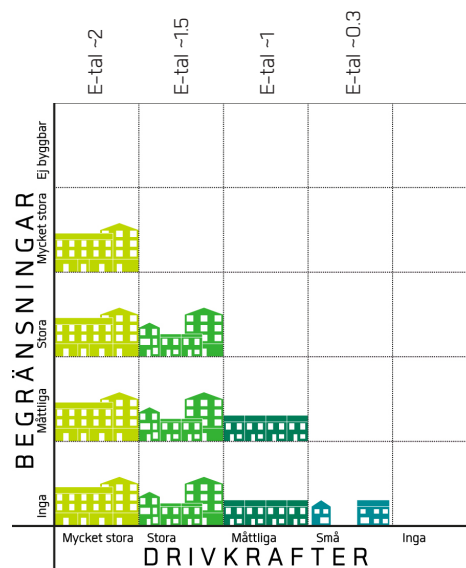
kring 2 (3-4 våningar) till effektiva småhus med exploateringsstal kring 0.3. Lågsценariet har i övrigt lägre exploateringsstal än högscenariet.

INTE BARA BOSTÄDER

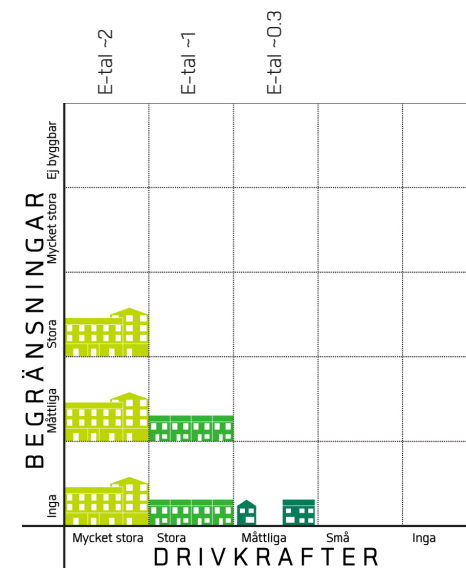
När nya bostäder byggs behöver ju också andra funktioner tillkomma, som gator, parker och lokaler. Detta tar modellen hänsyn till. I större förtätningssytor dras 20 procent av förtätningssytan bort för gator. För att tillgodose behovet av grönytor beräknas mängden grönyta per person i olika lägen. Detta är ett mått som ofta används i planeringen och man räknar ofta med minst tio kvadratmeter per boende som ett gränsvärde. I lägen med mindre grönyta per boende dras 20 procent av förtätningssytan bort för park. Behovet av lokaler tillgodoses genom att 20 procent av total BTA i flerbostadshus antas gå till lokaler. I småhus är siffran 5 procent.

RESULTAT FRÅN SCENARIEANALYSEN

Resultatet från scenarierna visar att det finns plats att bygga mellan 7 600 och 24 000 bostäder i Kävlinge. Skillnaden på bostadsvolymer beror dels på att fler ytor bebyggs i scenario hög, men också för att exploateringen är högre i scenario hög. Förtätningssytor minskar med omkring 40 procent men bostadsvolymer minskar med omkring 70 procent från scenario hög till scenario låg.



Exploateringsgrad i scenario hög



Exploateringsgrad i scenario låg

OLIKA TÄTHET I OLIKA LÄGEN, SÅ KALLAT DYNAMISKT EXPLOATERINGSTAL

| | Scenario hög | Scenario låg |
|------------------------|---------------------|--------------------|
| Förtätningssyta | 1325 000 kvm | 800 000 kvm |
| Antal bostäder | 24 000 st* | 76 00 st* |
| BostadsBTA | 240 000 kvm | 760 000 kvm |

FÖRTÄTNINGSYTA (MARKYTA) OCH BOSTADSVOLYMER I DE TVÅ SCENARIERNA

* 100 kvm BTA per bostad

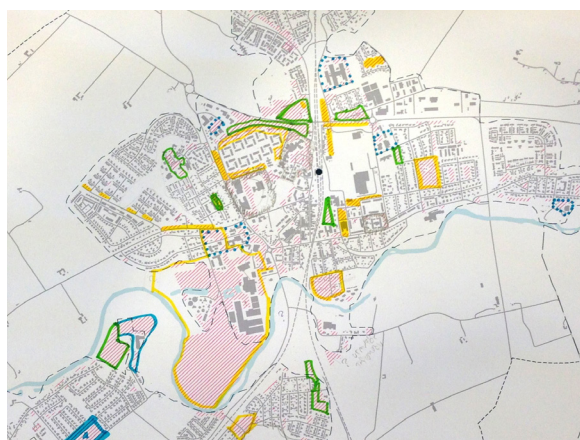
WORKSHOP

Under scenariearbetet hölls en workshop med kommunala tjänstemän. Resultatet från scenario hög i Kävlinge och Furulund diskuterades. Workshopmedlemmarna delades in i två grupper och fick i uppdrag att diskutera hur de byggbara ytorna ska prioriteras och hur man kan skapa god stadsmiljö genom att förtäta i de identifierade lägena. Det konstaterades att scenario hög innebar betydligt fler bostäder än kommunens tidigare beräkningar. Det resulterade i diskussioner om vilka begränsningar som verkligen innebär svårigheter att bygga. Workshopdeltagarna var överens om att bygga i attraktiva lägen, till exempel nära ån, men samtidigt bygga där begränsningarna är små. Flera deltagare ville också utnyttja förtättningsmöjligheterna till att skapa bättre stadsmiljö med bland annat fler urbana kvaliteter och tydligare entréer till Kävlinge. Ett antal ytor som modellen identifierat som byggbara menade man i själva verket vara svårbyggda.

Utifrån diskussionerna arbetades scenario låg fram, som också fick ligga till grund för förtättningsstrategin.



DISKUSSIONER UNDER WORKSHOPPEN



DE TVÅ GRUPPENS ANTECKNINGAR OCH PRIORITERINGAR

Gul markering avser högst prioriterade ytor, grön medelprioriterade och blå lågprioriterade ytor.

MERVÄRDEN OCH GENOMFÖRBARHET

Förtätningstorna har delats in i olika typer utifrån möjligheterna att uppnå fem mervärden baserade på kommunens utvecklingsstrategi och översiktsplanen. Mervärdena är:

LEVANDE STADSKÄRNA

Förtätningstyper som ökar tätheten i Kävlinge och Löddeköpinge stadskärna samt ger möjlighet att genom byggnadernas utformning skapa attraktiva stadsrum.

SAMMANHÄNGANDE TÄRTORT

Förtätningstyper som bidrar till en mer kontinuerlig stadsstruktur i Kävlinge-Furulund.

HÅLLBARA TRANSPORTER

Förtätningstyper som antingen ligger nära kollektivtrafik eller service.

ATTRAKTIV STADSMILJÖ

Förtätningstyper som antingen är så stora att det finns möjlighet att utveckla nya attraktiva stadsrum, eller som har ett läge som gör att de kan stärka befintliga stadsrum, till exempel genom tydligare offentliga rum.

REKREATIV BOENDEMILJÖ

Förtätningstyper som ligger nära befintliga rekreationsområden, som till exempel Kävlingeån.

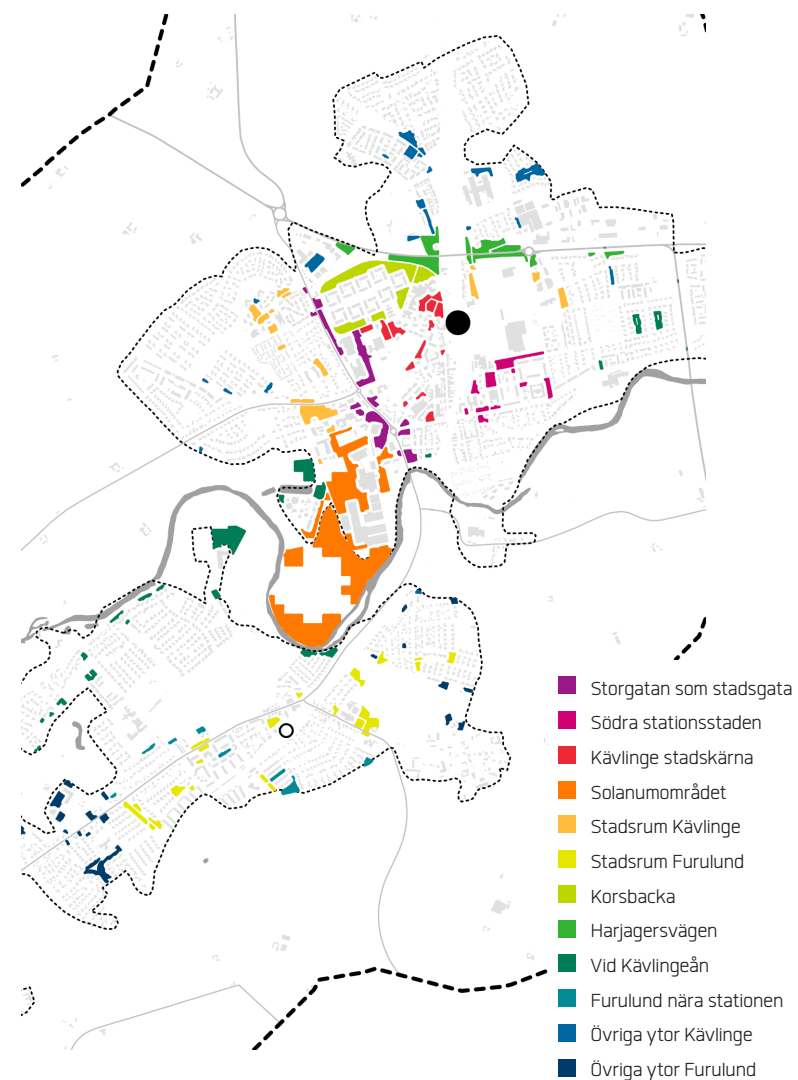
Ytorna har sedan poängsatts utifrån möjligheterna att uppnå mervärden.

En översiktlig klassificering av ytorna utifrån genomförbarhet har också gjorts. Genomförbarheten har utvärderats utifrån hur stor andel av bostäderna som ligger på kommunal mark, vilket förenklar planeringen. Dessutom har hänsyn tagits om ytorna är sammanhängande. Sammanhängande ytor innebär troligtvis en enklare planprocess eftersom man kan bygga många bostäder inom samma detaljplan.

Bedömningen av mervärdespotentialen och genomförbarheten utgör grunden för hur förtätningstyperna prioriteras i strategin.

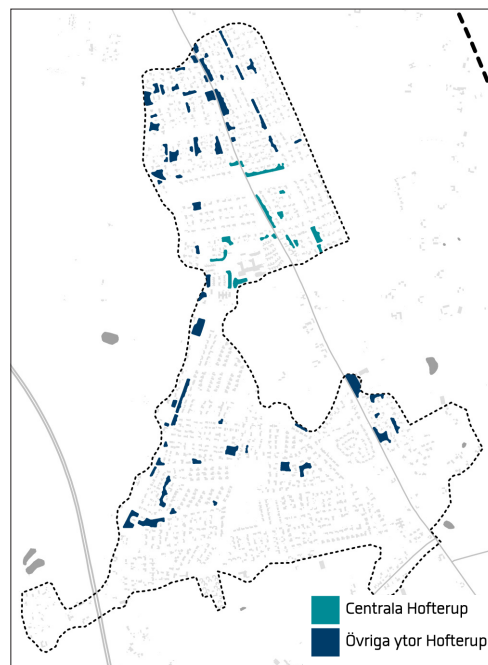
| | LEVANDE STADSKÄRNNA | SÄMMANHÄNGANDE TÄTORT | HÅLLBARA TRANSPORTER | ATTRAKTIV STADSMILJÖ | REKREATIV BOENDEMILJÖ | TOTALSUMMA MERVÄRDE | INGÅRI I DELSTRATEGI |
|--------------------------|------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|--------------------------|------------------------|---|
| Storgatan som stadsgata | 3 | 3 | 2 | 3 | 2 | 13 | Utveckla stadskärnan |
| Södra stationsstaden | 3 | 2 | 3 | 3 | 2 | 13 | Bygg å-nära stad |
| Kävlinge stadskärna | 3 | 2 | 3 | 3 | 1 | 12 | Utveckla stadskärnan |
| Solanumområdet | 1 | 3 | 2 | 3 | 3 | 12 | Bygg å-nära stad |
| Stadsrum Kävlige | 3 | 2 | 2 | 3 | 1 | 11 | Utveckla stationsnära småstad |
| Stadsrum Furulund | 1 | 2 | 2 | 3 | 1 | 9 | Utveckla stationsnära småstad |
| Korsbacka | 2 | 1 | 2 | 3 | 1 | 9 | Utveckla stationsnära småstad |
| Harjagersvägen som gata | 1 | 2 | 2 | 3 | 1 | 9 | Utveckla stationsnära småstad |
| Harjagersvägen | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 7 | Utveckla stationsnära småstad |
| Vid Kävligeån | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 7 | Bygg å-nära stad/Villastad med cykelavstånd |
| Löddeköpinge stadskärna | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 8 | Stärk centrala lägen med stadsradhus |
| Furulund nära stationen | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 7 | Utveckla stationsnära småstad |
| Dösjebro | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 7 | Stärk centrala lägen med stadsradhus |
| Övriga ytor Kävlige | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 6 | Bygg villastad med cykelavstånd till stationen |
| Övriga ytor Furulund | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 6 | Bygg villastad med cykelavstånd till stationen |
| Centrala Hofterup | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 6 | Utveckla kollektivtrafknära småhusbebyggelse inom bef. tätort |
| Övriga ytor Hofterup | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 6 | Utveckla kollektivtrafknära småhusbebyggelse inom bef. tätort |
| Sandskogen | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 6 | Utveckla kollektivtrafknära småhusbebyggelse inom bef. tätort |
| Övriga ytor Löddeköpinge | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | Utveckla kollektivtrafknära småhusbebyggelse inom bef. tätort |

VÄRDERING AV MERVÄRDEN

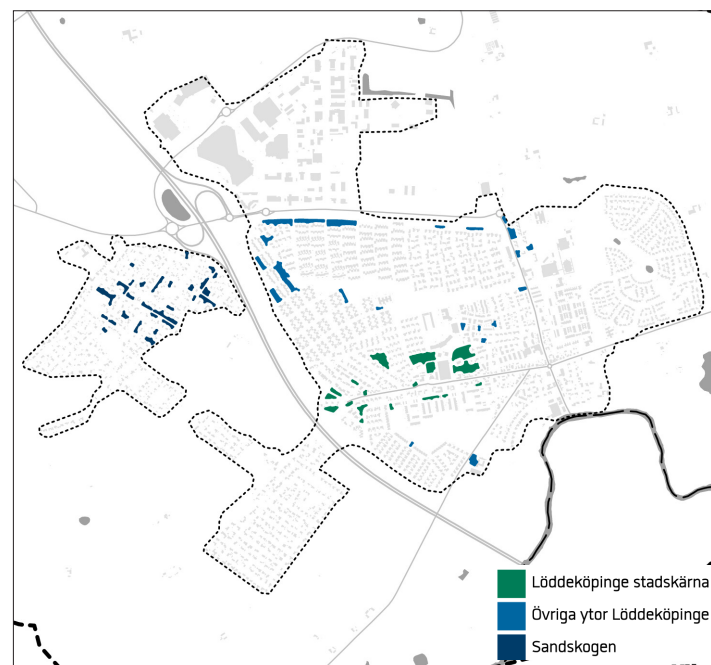


FÖRTÄTNINGSYTOR I KÄVLIGE-FURULUND

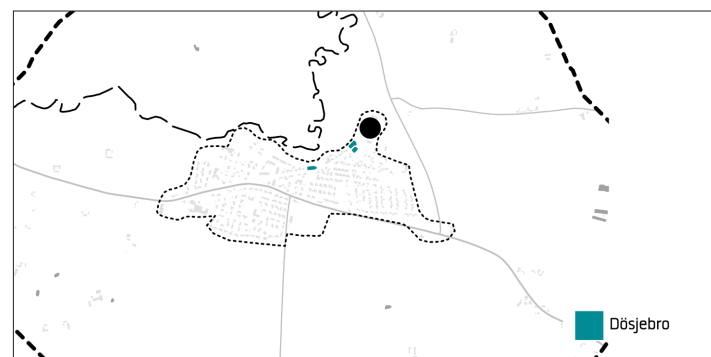
| | BOSTÄDER TOTALT | ANDEL BOSTÄDER PÅ KOMMUNAL MARK | SAMMANHÄNGANDE | POÄNG GENOMFÖRBARHET |
|--------------------------|-----------------|---------------------------------|----------------|----------------------|
| Harjagersvägen | 640 | 76% | 3 | 3 |
| Storgatan som stadsgata | 550 | 57% | 2 | 2 |
| Södra stationsstaden | 360 | 33% | 2 | 2 |
| Kävlinge stadskärna | 290 | 42% | 2 | 2 |
| Stadsrum Kävlinge | 480 | 74% | 1 | 2 |
| Stadsrum Furulund | 490 | 39% | 1 | 2 |
| Korsbacka | 560 | 0% | 3 | 2 |
| Vid Kävlingeån | 520 | 52% | 1 | 2 |
| Löddeköpinge stadskärna | 320 | 50% | 1 | 2 |
| Furulund nära stationen | 160 | 49% | 1 | 2 |
| Övriga ytor Kävlinge | 140 | 66% | 1 | 2 |
| Övriga ytor Furulund | 90 | 44% | 1 | 2 |
| Solanumområdet | 2470 | 3% | 3 | 1 |
| Dösjebro | 30 | 25% | 1 | 1 |
| Centrala Hofterup | 70 | 28% | 1 | 1 |
| Övriga ytor Hofterup | 290 | 5% | 1 | 1 |
| Sandskogen | 80 | 0% | 1 | 1 |
| Övriga ytor Löddeköpinge | 110 | 23% | 1 | 1 |
| Totalt | 7600 | 30 % | | |



FÖRTÄTNINGSYTOR I HOFTERUP



FÖRTÄTNINGSYTOR I LÖDDEKÖPINGE



FÖRTÄTNINGSYTOR I DÖSJEJEBRO

VÄRDERING AV GENOMFÖRBARHET



FÖRTÄTNINGSSTRATEGI

HUVUDSTRATEGIER

Strategin beskriver hur Kävlings kommun önskar bygga fram till 2035. Strategin beskriver både lägen för ny bebyggelse och hur bebyggelsen bör utformas samt bostadsvolymer. Huvudstrategin beskriver övergripande riktlinjer för var kommunen bör bygga. Varje tätort har dessutom ett antal delstrategier som beskriver prioriteringen mellan olika förtätningstyper i tätorten. Till delstrategierna hör också riktlinjer för bebyggelse och offentliga rum, som säkerställer att avsedda mervärden uppnås.

HUVUDSTRATEGIER

1. Ny bebyggelse prioriteras där den skapar mervärden.

Genom att bygga där den nya bebyggelsen tillför mervärden i form av bättre stadsmiljö, förutsättningar för hållbart resande, eller rekreativa kvaliteter för boende bidrar förtätningen till att utveckla stadskvaliteter.

2. Ny bebyggelse koncentreras till Kävlings-Furulund

I Kävlings-Furulund finns bäst förutsättningar för hållbart resande, med tät spårtrafik och service på gång- och cykelavstånd.

3. All ny bebyggelse ska ske inom tätortsgräns för Kävlings, Furulund, Löddköpinge, Hofterup eller Dösjebro samt inom 1,5 km från tågstation eller 1 km från pendlarbusshållplats.

Genom att koncentrera bebyggelsen till de större tätorterna skapas en tätare bebyggelsestruktur med bättre förutsättningar för hållbart resande, och värdefull mark utanför tätorten kan sparas. Undantaget är mellanrummet mellan nuvarande tätortsgräns för Kävlings och Furulund.

DELSTRATEGIER FÖR KÄVLINGE-FURULUND

1. Utveckla stadskärnan

Genom att bygga om Storgatan till stadsgata och utnyttja obebyggd mark nära den gamla stadskärnan kan centrala Kävlinge utvecklas till en levande och promenadvänlig stadsdel.

2. Bygg å-nära stad

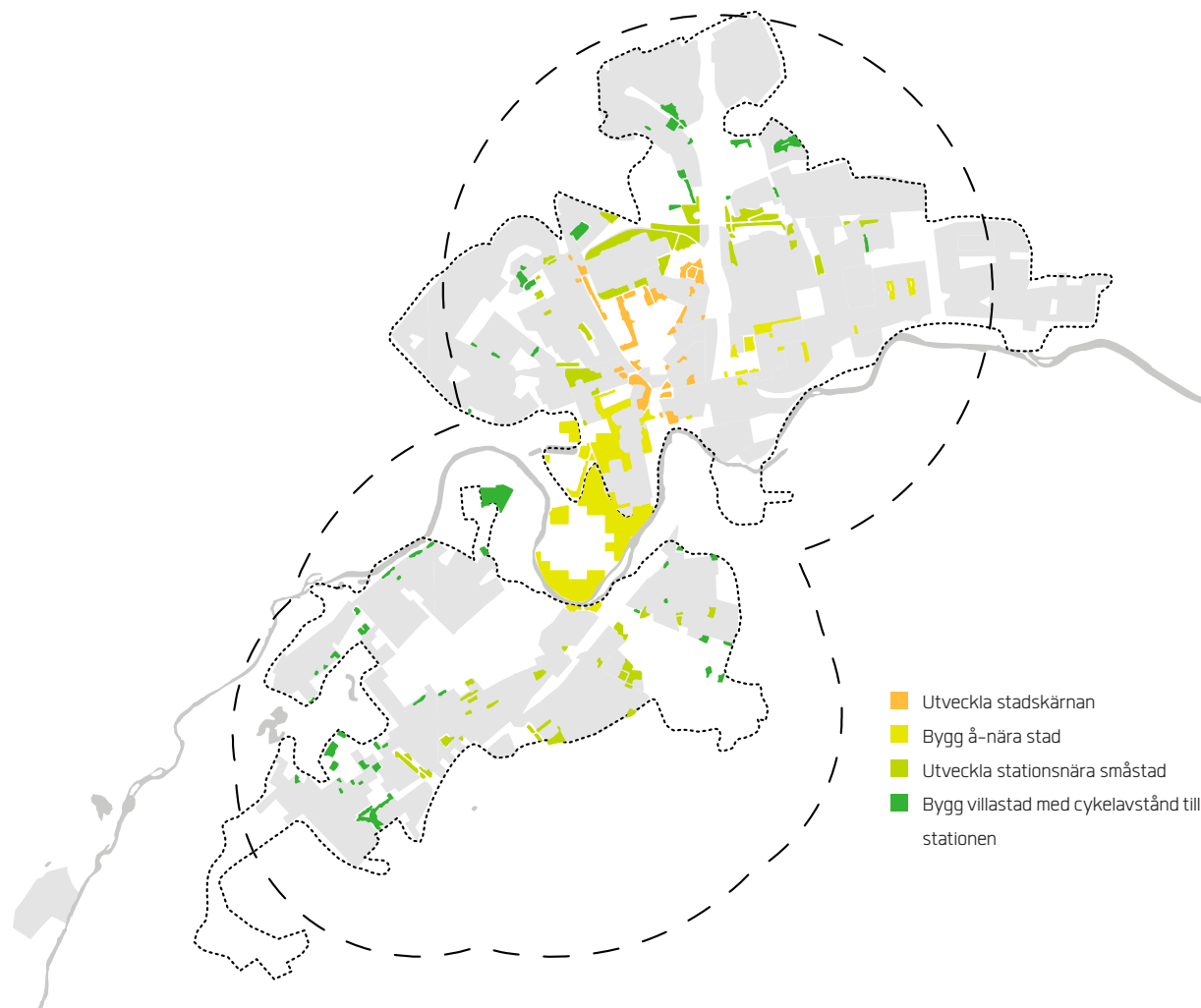
Solanumområdet, Södra stationsstaden och mindre ytor nära ån och stadskärnan har stor potential för att erbjuda boende som både är nära service och kollektivtrafik, och med promenadavstånd till vackra rekreativmiljöer.

3. Bygg stationsnära småstad

Korsbackaområdet samt mindre ytor centralt i Kävlinge-Furulund har potential att bidra till tryggare och mer upplevelserika stadsrum, samtidigt som de ligger nära järnvägsstationerna.

4. Bygg villastad med cykelavstånd till stationen

Mellan 1 och 1,5 kilometer från järnvägsstationerna finns mindre ytor som lämpar sig för småhusbebyggelse.



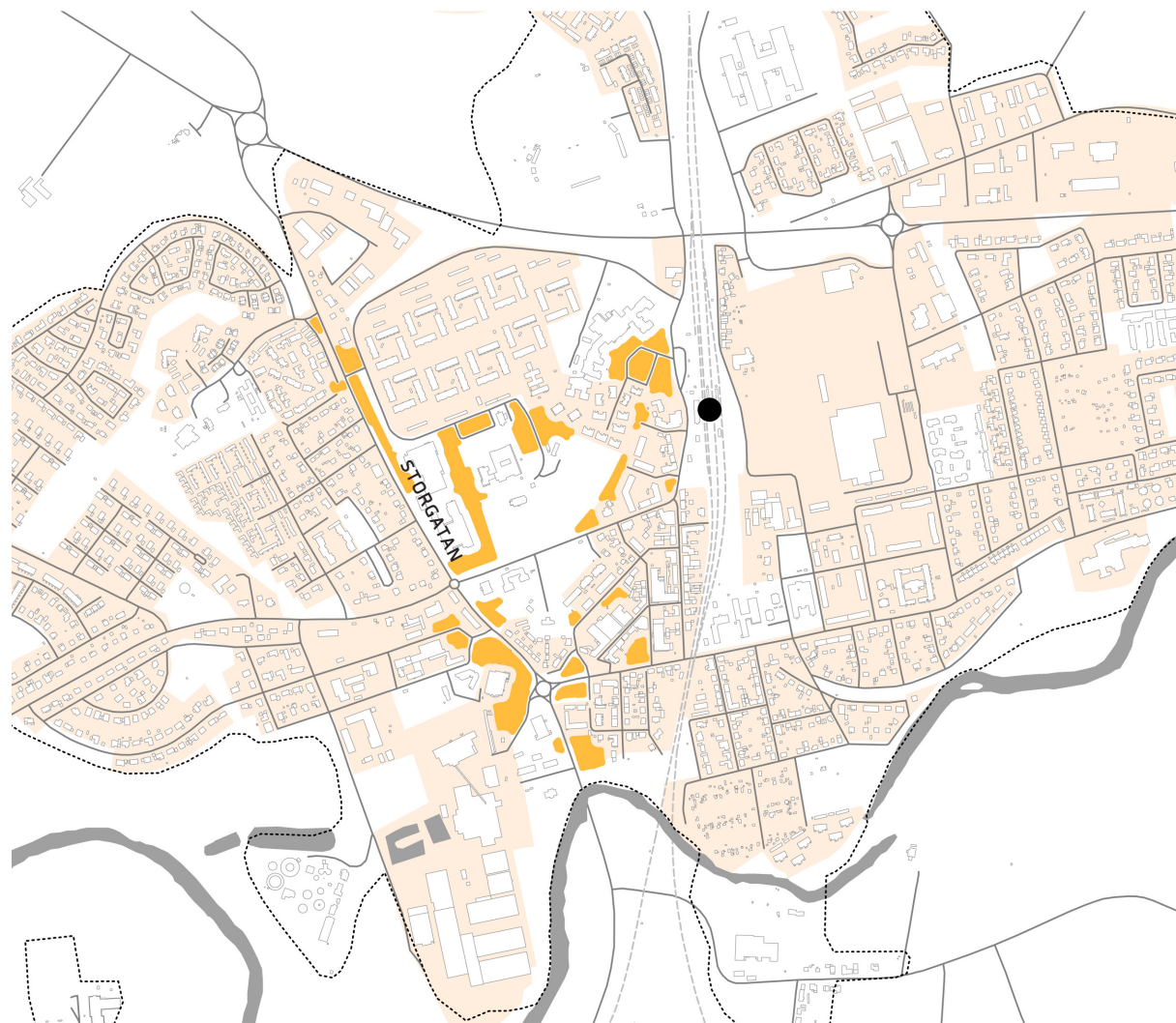
KÄVLINGE-FURULUND DELSTRATEGI 1: UTVECKLA STADSKÄRNAN

Genom att bygga om Storgatan till stadsgata och utnyttja obebyggd mark nära den gamla stadskärnan kan centrala Kävlinge utvecklas till en levande och promenadvänlig stadsdel.

MERVÄRDEN

Storgatan har med sitt centrala läge potential att bli ett viktigt gång- och cykelstråk genom Kävlinge och vidare till det framtida Solanumområdet och Furulund. Den har idag mer karaktär av väg än gata, med stora trafikytor och kantas av parkeringsytor och impedimentytor. Genom att bygga på dessa ytor och forma bebyggelsen så den skapar tydliga stadsrum kan Storgatan utvecklas och bli en viktig stadsgata genom Kävlinge. I den äldre stadskärnan finns en del obebyggd mark. Genom att bygga här kan stadsbilden läkas och marknadsunderlaget för handel i stadskärnan öka.

Denna delstrategi bidrar till en mer levande stadskärna eftersom tätheten i stadskärnan ökar och stadsrummen utvecklas. Tätorten blir mer sammanhängande i och med att ett viktigt stråk till Furulund och Solanumområdet utvecklas. Den bidrar till mer attraktiv stadsmiljö och till att viktiga stråk får tydliga bebyggelsekanter vilket bidrar till trygghet och upplevelserikedom. Förtätningsytorna



ligger i mycket goda kollektivtrafiklägen, och också nära befintlig handel och service vilket gör att potentialen för hållbart resande utvecklas. Tryggare och trevligare miljöer för gående och cyklister bidrar också till detta. De södra delarna av området ligger nära rekreationsområdena vid ån.

GENOMFÖRBARHET

Hälften av bostäderna ligger på kommunal mark där genomförbarheten är större. Begränsningarna för byggande är framförallt stora naturvärden samt måttliga begränsningar för kulturvärden (forntiden). Flera ytor saknar helt begränsningar. Vissa ytor ligger på befintliga parkeringsplatser. Om dessa parkeringsplatser bedöms behövas även med tätare bebyggelse behöver möjligheter för till exempel parkeringshus utredas. Det kan också finnas möjlighet att placera parkeringsytor i lägen som inte lämpar sig för bostadsbebyggelse, till exempel nära järnvägsspår.

RIKTLINJER FÖR BEBYGGELSE OCH OFFENTLIGA RUM

- Tätt bebyggelse, exploateringsstal på kvartersmark runt 2 (3-4 våningar).
- Byggnader ska ligga i gatuliv.
- Max 20 meter mellan entréer. Samtliga entréer ska veta mot gatan.
- Lokaler i gatuplan längs centrala stråk.
- Minst 20 % lokalyta av total BTA.



I Rosendal i Uppsala byggs en väg om till gata med bebyggelse invid gatan, tätt med entréer och lokaler i goda lägen.

| | |
|-----------------------|-------------------|
| Förtätningsyta | 57 000 kvm |
|-----------------------|-------------------|

| | |
|-------------------------|------------|
| Antal bostäder * | 950 |
|-------------------------|------------|

| | |
|--|------------|
| Antal bostäder på kommunal mark | 500 |
|--|------------|

* Beräknat enligt 100 kvm BTA per bostad

KÄVLINGE-FURULUND DELSTRATEGI 2: BYGG Å-NÄRA STAD

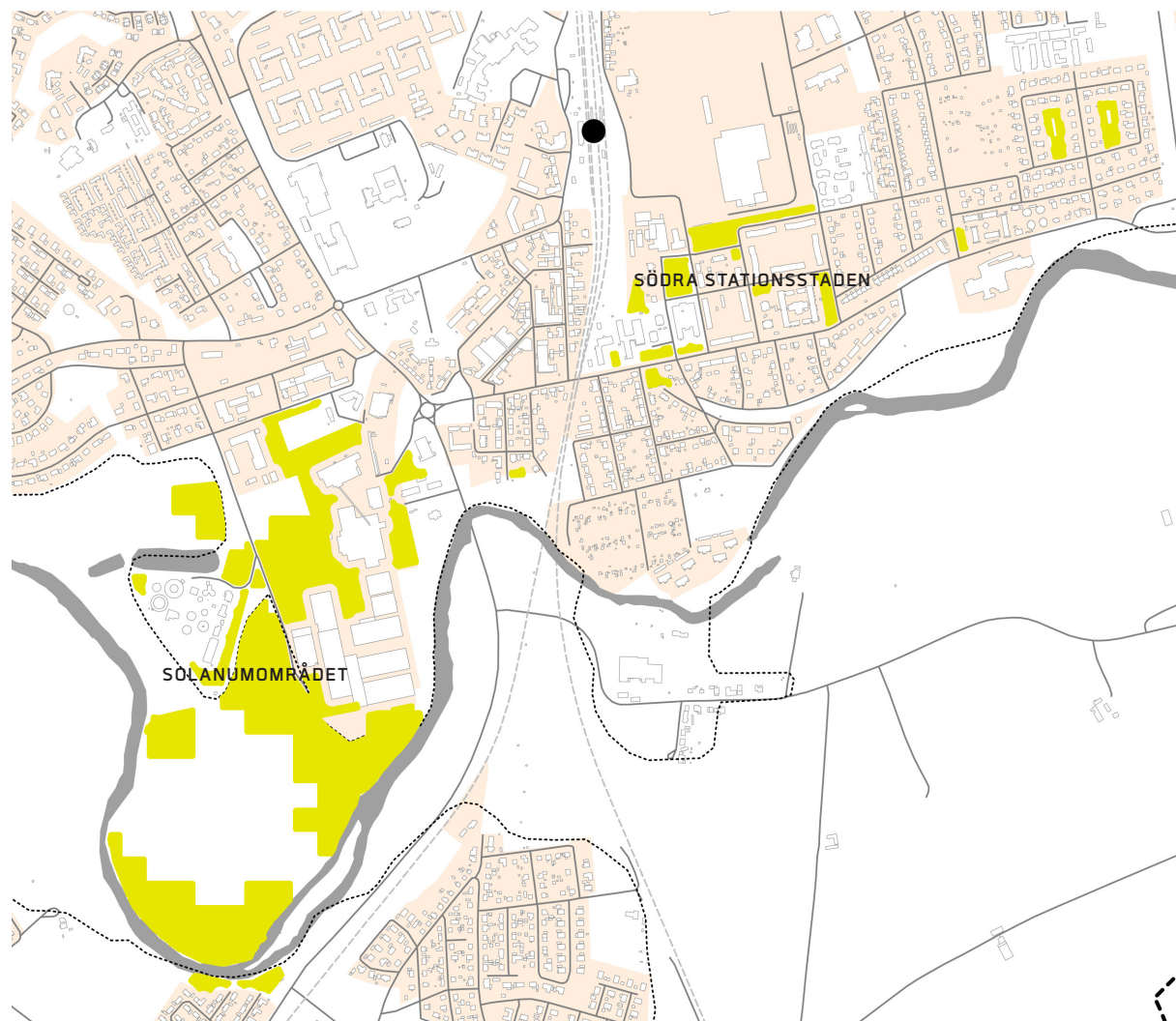
Solanumområdet, Södra stationsstaden och mindre ytor nära ån och stadskärnan har stor potential för att erbjuda bostäder som både är nära service och kollektivtrafik, och med promenadvstånd till vackra rekreationsmiljöer.

MERVÄRDEN

Förtätningsytorna ligger på promenadvstånd från rekreationsområdet vid ån. Vissa ytor ligger precis invid ån och har möjlighet till vattenutsikt. Norra delarna av Solanumområdet och Södra stationsstaden ökar tätheten i stadskärnan vilket bidrar till en mer levande stadskärna. Förtätningsytorna i den här delstrategin är centralt belägna vilket ökar förutsättningarna för hållbara transporter. Framförallt Solanumområdet bidrar till en mer sammanhängande tätort i och med att Kävlunge och Furulund byggs samman. Det finns goda förutsättningar att utveckla en attraktiv stadsmiljö i och med att Solanumområdet utvecklas en ny stadsdel. Även Södra stationsstaden bidrar till en bättre stadsmiljö när befintliga gator kantas av ny bebyggelse med entréer mot gatan.

GENOMFÖRBARHET

Bara en liten andel av bostäderna ligger på kommunal mark vilket kan försvåra genomförbarheten. Samtidigt är Solanumområdet en stor samman-



hängande yta vilket torde förenkla planprocessen. Den största begränsningen är värdefull jordbruksmark i Solanumområdet. Södra stationsstaden saknas i princip helt begränsningar i förtätningsmodellen.

RIKTLINJER FÖR BEBYGGELSE OCH OFFENTLIGA RUM

Ytorna i delstrategi 2 har potential att skapa bostäder med både urbana och rekreativa kvaliteter. För att uppnå detta behöver bebyggelsen vara tillräckligt tät och utformad för att skapa tydliga gränser mot det offentliga rummet. För att skapa en sammanhängande tätort är det viktigt att gatunätet är orienterbart och finmaskigt. De rekreativa kvaliteterna blir tillgängliga för fler när det finns tydliga gränser mellan kvartersmark och offentlig strandpromenad.

- **Medeltät bebyggelse, exploateringstal på kvartersmark runt 1-2 (stadsradhus och 3-4 våningars flerbostadshus).**
- **Förläng befintliga gator in i Solanumområdet för att tydligt koppla samman det med den befintliga staden.**
- **Byggnader ska ligga i gatuliv och ha entréer mot gatan. Max 20 meter mellan entréer.**
- **Minst 20 % lokalyta av total BTA.**
- **Lokaler i gatuplan längs centrala stråk.**
- **Utveckla offentliga strandpromenader och parker längs ån.**
- **Tydliga gränser mellan kvartersmark och offentlig mark (parker, gator, strandpromenad).**



Bebyggelse med tydliga gränser mot å-promenaden i Trosa

| | |
|--|--------------------|
| Förtätningsyta | 240 000 kvm |
| Antal bostäder * | 3 150 |
| Antal bostäder på kommunal mark | 300 |

* Beräknat enligt 100 kvm BTA per bostad

KÄVLINGE-FURULUND DELSTRATEGI 3: BYGG STATIONSNÄRA SMÅSTAD

Korsbackaområdet, ytor längs Harjagersvägen samt mindre ytor centralt i Kävlunge-Furulund ligger nära järnvägsstationerna och har också potential att bidra till tryggare och mer upplevelserika stadsrum.

MERVÄRDEN

Förtätningssytorna i delstrategin ligger inom en kilometer från stationerna i Kävlunge och Furulund vilket gör att de har goda förutsättningar att öka andelen hållbara transporter. Ytorna i Kävlunge tätort kan också bidra till en tätare och mer levande stadskärna. Eftersom ytorna till stora delar ligger intill befintliga gator finns möjligheten att skapa tryggare och mer upplevelserika gatumiljöer för gående och cyklister, det vill säga bidra till en mer attraktiv stadsmiljö. Ytorna kring Harjagersvägen har vissa frågetecken vad gäller den här aspekten. Skulle Harjagersvägen omvandlas till stadsgata med täta korsningspunkter och bebyggelse med entréer längs gatan har ytorna stor potential att bidra till en bättre stadsmiljö. Om Harjagersvägen inte förändras har dessa ytor liten potential att skapa mervärden.

GENOMFÖRBARHET

Ungefär hälften av bostäderna kan byggas på kommunal mark. Begränsningarna i förtätningsmodel-



len handlar framförallt om naturvärden och kulturvärden. Fler ytor saknar helt begränsningar.

Genomförbarheten för att bygga längs Harjagersvägen är stor om man inte omvandlar vägen till gata. Merparten av ytorna ligger på kommunal mark. Å andra sidan blir mervärdena få om man inte omvandlar vägen.

RIKTLINJER FÖR BEBYGGELSE OCH OFFENTLIGA RUM

Ytorna i delstrategi 3 bidrar till mervärden när bebyggelsen kantar gatorna och byggnadernas entréer vetter mot gatan.

- **Medeltät bebyggelse, exploateringstal på kvartersmark runt 1-2 (stadsradhus och 3-4 våningars flerbostadshus). Tätare närmare stationerna.**
- **Nya byggnader ska ligga i gatuliv eller med maximalt två meters indrag från gatan.**
- **Samtliga nya byggnader ska ha entréer mot gatan. Max 20 m mellan entréerna.**
- **Lokaler i gatuplan längs centrala stråk.**



Ny bebyggelse stärker befintligt gaturum i Kärrtorp i Stockholm.

| | |
|--|--------------------|
| Förtätningssyta | 166 000 kvm |
| Antal bostäder * | 2 200 |
| Antal bostäder på kommunal mark | 1 000 |

* Beräknat enligt 100 kvm BTA per bostad

KÄVLINGE-FURULUND DELSTRATEGI 4: BYGG VILLASTAD MED CYKELAVSTÅND TILL STATIONEN

Mellan 1 och 1,5 kilometer från järnvägsstationerna finns mindre ytor som lämpar sig för småhusbebyggelse.

MERVÄRDEN

De senaste åren har man framförallt byggt småhus i Kävlings kommun, och det finns en stor efterfrågan på detta. Samtidigt innebär småhusens låga täthet att den här typen av bebyggelse sällan bidrar till levande stadsmiljöer eller tillräckligt underlag för kollektivtrafik eller service. En mer hållbar typ av småhusbebyggelse ligger ändå på gång- eller cykelavstånd från bra kollektivtrafik och byggs intill befintlig bebyggelse för att spara värdefull mark. Förtätningssytorna i delstrategi 4 ligger mellan 1 och 1,5 kilometer från stationerna i Kävlings och Furulund och samtliga ligger inom tätort. De bidrar därför i viss del till hållbara transporter och erbjuder också ett efterfrågat boendalternativ.

GENOMFÖRBARHET

Omkring två tredjedelar av bostäderna ligger på kommunal mark, och för dessa är genomförbarheten troligtvis större. De flesta ytor av den här typen saknar helt begränsningar i förtätningsmodellen vilket också gör att genomförbarheten borde vara stor.

RIKTLINJER FÖR BEBYGGELSE OCH OFFENTLIGA RUM

Genom att bygga småhus med relativt höga exploateringsstal utnyttjas marken bättre. Även fristående småhus kan placeras så att de skapar tydliga gaturum.

- Bygg småhus med exploateringsstal mellan 0,3 och 0,5 (fristående villor och radhus).
- Placera byggnaderna maximalt 3 meter från gatan.
- Byggnadernas entréer ska vetta mot gatan.



Exempel på tätare småhusbebyggelse.

| | |
|--|--------------------|
| Förtätningssyta | 107 000 kvm |
| Antal bostäder* | 460 |
| Antal bostäder på kommunal mark | 310 |

* Beräknat enligt 100 kvm BTA per bostad

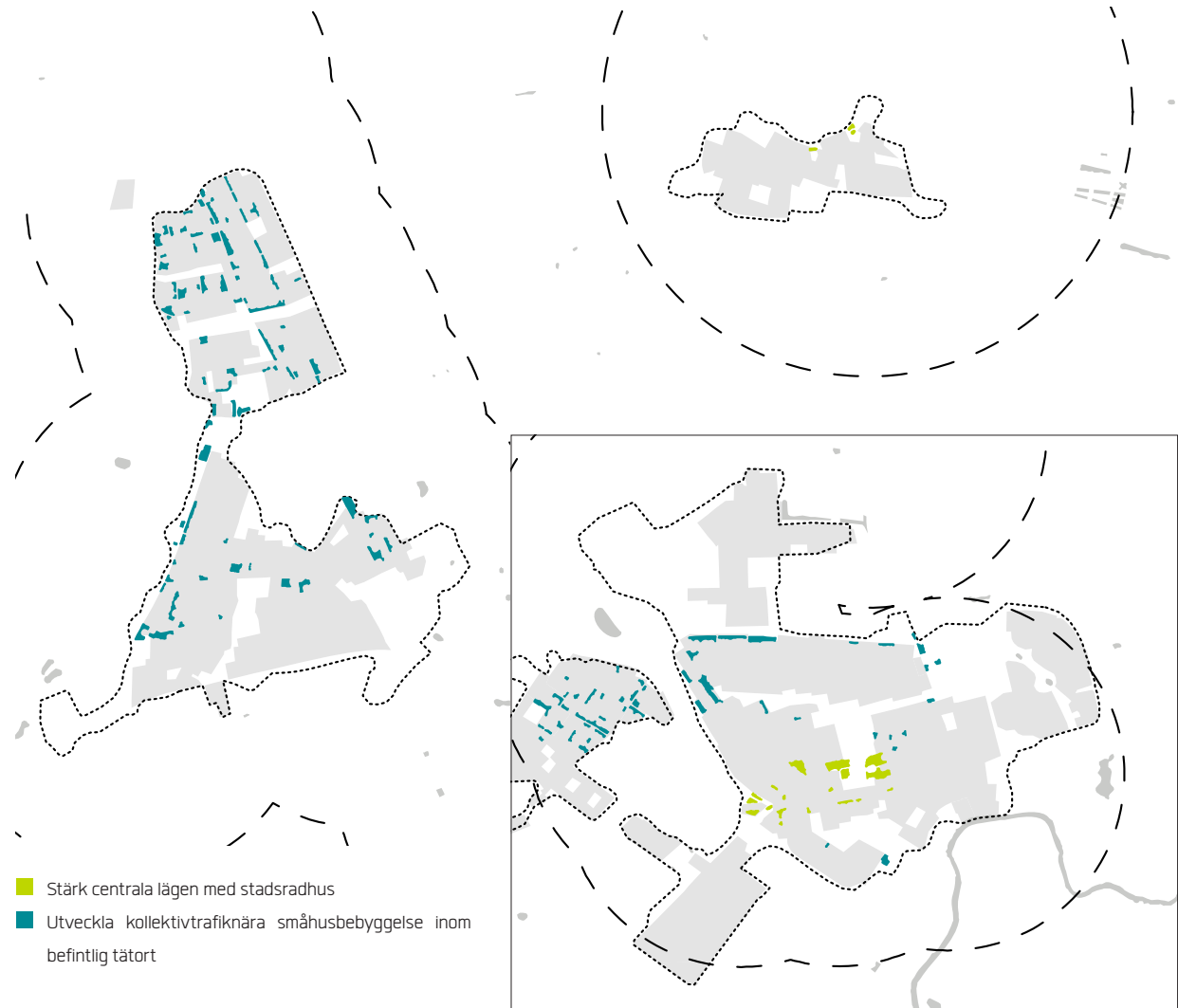
DELSTRATEGIER FÖR LÖDDEKÖPINGE, HOFTERUP OCH DÖSJEBRO

5. Stärk centrala lägen med stadsradhus

Drivkrafterna är som störst kring Löddeköpings stadskärna och längs Centralvägen i Dösjebro. Genom att bygga stadsradhus ökar tätheten och gaturummen blir tryggare och mer upplevelserika

6. Utveckla kollektivtrafikhäna småhusbebyggelse inom befintlig tätort

Mindre ytor inom 1 kilometer från pendlingsbuss och inom befintlig tätort utvecklas med effektiva småhus.



DELSTRATEGI 5: STÄRK CENTRALA LÄGEN MED STADSRADHUS

Drivkrafterna är som störst kring Löddeköpings gamla stadskärna och längs Centralvägen. Genom att bygga stadsradhus ökar tätheten och gaturummen blir tryggare och mer upplevelserika.

MERVÄRDEN

Delstrategin bidrar till en mer levande stadskärna i Löddeköpinge i och med att tätheten ökar centralt vilket skapar bättre förutsättningar för handel och service och förutsättningar för att fler människor ska röra sig i stadskärnan. Strategin förbättrar också stadsmiljön i och med att befintliga gator blir tryggare och mer upplevelserika när de kantas av bebyggelse.

GENOMFÖRBARHET

Ett antal större sammanhängande tomter i Löddeköpinge ligger på kommunal mark vilket förenklar genomförbarheten. Flera ytor saknar helt begränsningar i modellen. De begränsningar som finns handlar om måttliga naturvärden.

RIKTLINJER FÖR BEBYGGELSE OCH OFFENTLIGA RUM

Ytorna i delstrategin bidrar till mervärden när bebyggelsen kantar gatorna och byggnadernas entréer vetter mot gatan.

- **Medeltät bebyggelse, exploateringsgrad på kvartersmark 1-1,2 (stadsradhus).**
- **Nya byggnader ska ligga i gatuliv eller med maximalt två meters indrag från gatan.**
- **Samtliga nya byggnader ska ha entréer mot gatan.**



Stadsradhus i Västra hamnen i Malmö

Förtättningsyta 38 000 kvm

Antal bostäder * 350

Antal bostäder på kommunal mark 170

* Beräknat enligt 100 kvm BTA per bostad

DELSTRATEGI 6: UTVECKLA KOLLEKTIVTRAFIKNÄRA SMÅHUSBEBYGGELSE INOM BEFINTLIG TÄTORT

Mindre ytor inom 1 kilometer från pendlingsbuss och inom befintlig tätort utvecklas med effektiva småhus.

MERVÄRDEN

Genom att bygga ny småhusbebyggelse i kollektivtrafikhärlägen och inom befintlig tätort ökar förutsättningarna för hållbart resande och värdefull mark kan sparas. I Sandskogen och Hofterup innebär närheten till skogsområden ett mervärde för framtida boende och i norra Löddeköpinge finns förtätningssytor med gångavstånd till Centrum Syd.

GENOMFÖRBARHET

Merparten av förtätningssytorna ligger på enskilda fastigheter, ofta villatomter. Det innebär att kommunens styrmedel framförallt handlar om att se över detaljplaner för att skapa incitament för förtätning som drivs av enskilda småhusägare. Förändringar i detaljplanen kan till exempel handla om att utöka byggrätterna, förändra pricktäckning eller maximalt tillåtet våningsantal.

Ytor har inga begränsningar enligt förtätningssmodellen.

RIKTLINJER FÖR BEBYGGELSE OCH OFFENTLIGA RUM

Genom att bygga småhus med relativt höga exploateringsstall utnyttjas marken bättre. Även fristående småhus kan placeras så att de skapar tydliga gatorum.

- Bygg småhus med exploateringsstall kring 0,3.
- Placera byggnaderna maximalt 3 meter från gatan.
- Byggnadernas entréer ska veta mot gatan.



Exempel på organisk förtätning i villaområde. (Kajer mot det gröna)

| | |
|--|--------------------|
| Förtätningssyta | 193 000 kvm |
| Antal bostäder * | 550 |
| Antal bostäder på kommunal mark | 60 |

* Beräknat enligt 100 kvm BTA per bostad



KONSEKVENSANALYS

BOSTADSVOLYM

Totalt innefattar strategin 7 600 bostäder. Tillsammans med kommunens pågående planering, inklusive Stationsstaden, innebär det att det finns en bostadspotential för 9 200 bostäder, vilket överskrider prognosen fram till 2035 med cirka 30 %.

Kommunens nuvarande bostadsprognos sträcker sig fram till 2025 och man räknar med att till dess bygga cirka 2240 bostäder. Till detta prognostiserar Skåneregionen för ytterligare 130 bostäder per år. Förtättningsstrategin sträcker sig fram till år 2035. Med samma utbyggnadstakt innebär det att det totalt behöver byggas 7 100 bostäder till 2035.

Ytorna i förtättningsstrategin innehåller totalt 7 600 bostäder (100 kvm BTA per bostad), varav 6 700 i Kävlinge och Furulund. De pågående planprojekt som i modellen har ansetts kommit så långt att förändringar av planerna inte är möjlig innefattar 1 600 bostäder fram till 2035. Merparten av dessa finns inom Stationsstaden. En karta över dessa pågående planer finns på sidan 88.

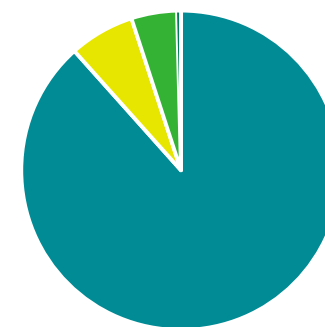
Ytorna i förtättningsstrategin tillsammans med de pågående planerna innebär att Kävlinge kommun totalt kan bygga cirka 9 200 bostäder till 2035, vilket är cirka 30 procent mer än prognosen. Överskottet innebär att kommunen har möjlighet att ta höjd för förändringar i prognosen.



FÖRDELNING MELLAN OLIKA DELSTRATEGIOMRÅDEN SAMT PÅGÅENDE PLANER.

| | |
|--|--------------|
| Kommunens prognos t.o.m. 2035 | 2 040*2 |
| Region Skånes prognos | 130*20 |
| Totalt antal bostäder i prognos | 7 100 |

BOSTADSPROGNOS TILL OCH MED 2035



| | |
|-------------------|----------|
| Kävlinge-Furulund | 6 700 st |
| Löddeköpinge | 500 st |
| Hofterup | 350 st |
| Dösjebro | 30 st |

FÖRDELNINGEN MELLAN OLIKA KOMMUNDELAR

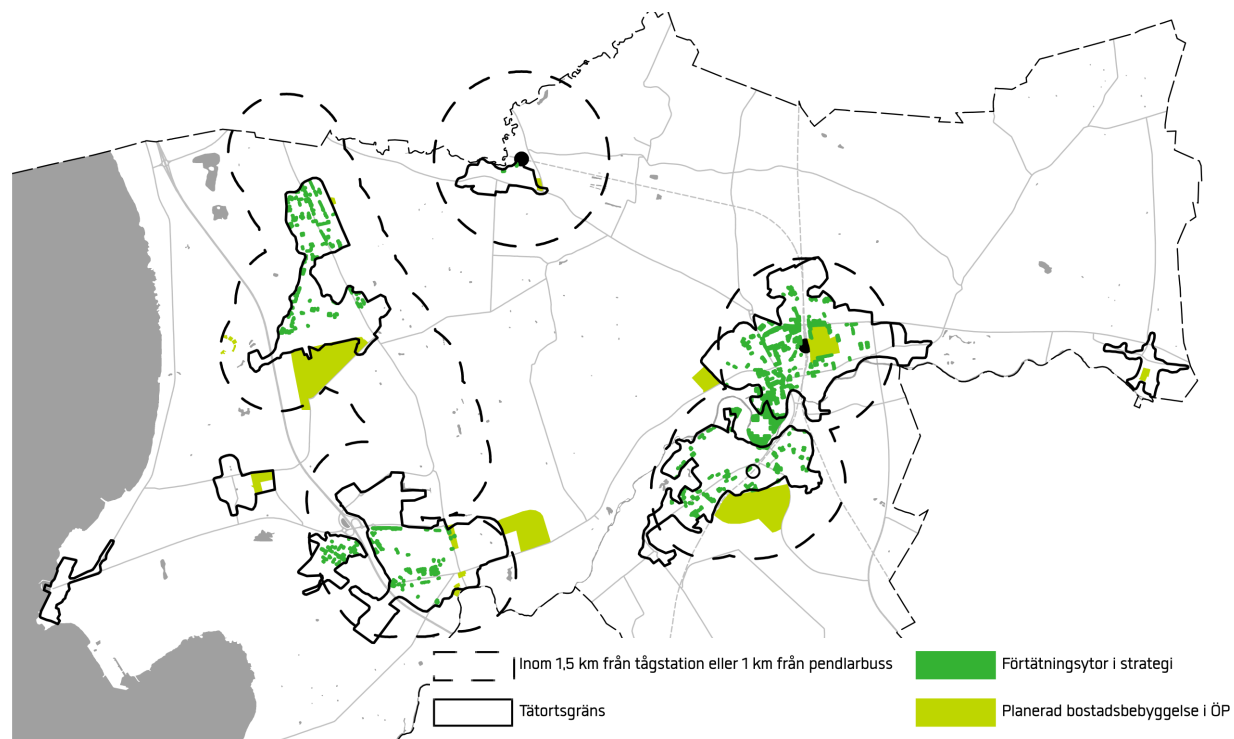
| | |
|--|--------------|
| Planerade bostäder i Stationsstaden t.o.m. 2035 | 1 300 |
| Övriga bostäder i pågående planer | 300 |
| Totalt antal bostäder i kommunens pågående planer | 1 600 |

PÅGÅENDE PLANER I KOMMUNEN

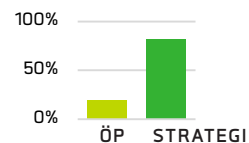
JÄMFÖRELSE MED ÖVERSIKTSPLANEN

Förtätningsstrategin har jämförts med den planerade bostadsbebyggelsen i översiktsplanen utifrån målen om att bygga kollektivtrafikhärlägen, inom befintlig tätort samt att spara värdefull jordbruksmark. I översiktsplanen anges inte planerade bostadsvolymer utan enbart områdets storlek. Det är därför markytan som har jämförts.

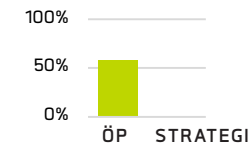
73 procent av översiktsplanens utbyggnadsytor ligger i kollektivtrafikhärlägen (1,5 kilometer från tågstation eller 1 kilometer från pendlarbuss) medan 100 procent av utbyggnadsstrategin ligger i kollektivtrafikhärlägen. 20 procent av utbyggnadsytorna i översiktsplanen ligger inom befintlig tätortsgräns, medan 80 procent av förtätningsstrategin ligger inom befintlig tätortsgräns. De ytor som ligger utanför tätort finns inom Solanumområdet. I översiktsplanen ligger 60 procent av utbyggnadsytorna på värdefull jordbruksmark (klass 8-10) medan inga ytor i förtätningsstrategin ligger på jordbruksmark.



Andel av utbyggnadsytorna som ligger i kollektivtrafikhärlägen.



Andel av utbyggnadsytorna som ligger inom befintlig tätort.

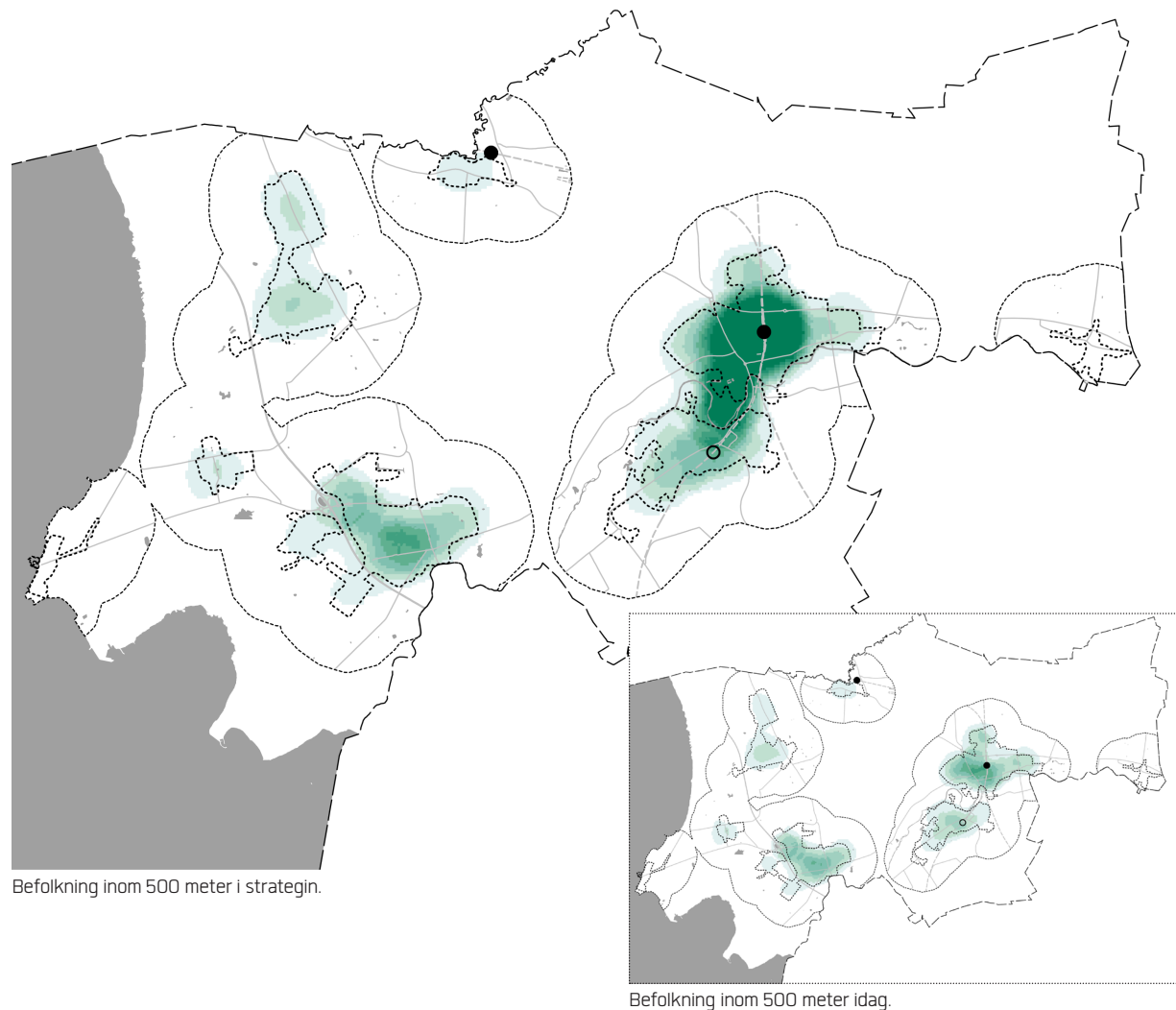


Andel av utbyggnadsytorna som ligger på värdefull jordbruksmark.

HUR TÄTT BLIR KÄVLINGE?

Analysbilden visar befolkning (boende och arbetande) inom 500 meter från varje ruta i bilden. I analysen finns både förtätning enligt förtättningsstrategin med och pågående kommunal planering (framförallt Stationsstaden, se karta på s. 88). Tätheten ökar mest i centrala Kävlunge. Intentionen att binda ihop Kävlunge och Furulund syns tydligt i analysen. Furulund blir också tätare men är fortfarande en relativt gles stadsdel. I Furulund finns inga större förtättningsytor vilket beror på att lägen med stora drivkrafter för förtätning också har stora begränsningar. Centralt i Furulund ligger Furulunds fure som på grund av stora rekreativsvärden inte anses byggbart.

Analysen visar tydligt att tätheten ökar inom befintliga tätorter, vilket stämmer väl med kommunens mål.



HUR GRÖNT BLIR KÄVLINGE?

Grönområden har klassificerats utifrån naturvärden och rekreativvärden. I strategin bebyggs inga ytor som har mycket stora begränsningar eller som har klassificerats som ej byggbara vad gäller natur- eller rekreativvärden. 13,9 hektar grönområden med måttliga eller stora begränsningar på grund av naturvärden bebyggs i strategin. Det innebär 0,3 procent av alla värdefulla naturområden i kommunen. 1,6 hektar rekreativområden med måttliga eller stora begränsningar bebyggs. Det utgör knappt 0,1 procent av alla värdefulla rekreativområden i kommunen.

Förtättningsmodellen räknar också med att ny grönyta tillkommer i lägen med grönytebrist. Grönytebrist har här definierats som mindre än 10 kvadratmeter grönyta per person. Eftersom merparten av analysområdet uppfyller det kravet även efter förtätning tillkommer bara 0,6 hektar grönyta. Delar av analysområdet har idag dålig tillgång till närrekreativområden. Vid förtätning här krävs mer noggranna utredningar om hur parker och grönområden bör lokaliseras för att vara tillgängliga för så många som möjligt. Här behöver man också studera möjligheter till att utveckla ekologiska funktioner där det idag finns brister. Det är också viktigt att ny bebyggelse utformas för att skapa tydliga gränser mellan privat kvartersmark och offentliga grönområden. Otydliga gränser gör grönområden svårare använda, vilket ytter-

ligare kan öka upplevelsen av brist på grönområden.

Underlag för ekologiska spridningsvägar har inte funnits tillgängligt och har därför inte kunnat tas med i modellen. Vid förtätning behöver detta utredas närmare.



Otydliga gränser gör att grönområden kan bli svårare använda.

0,3 %

AV YTOR MED VÄRDEFULL NATUR BEBYGGS

0,1 %

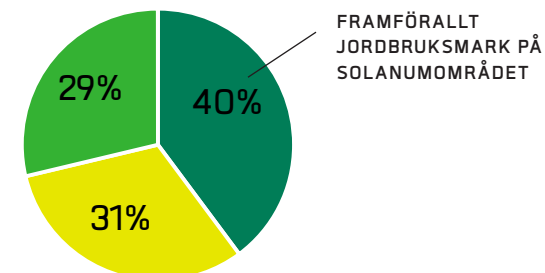
AV VÄRDEFULLA REKREATIVYTOR BEBYGGS

GENOMFÖRBARHET

Av strategins totalt 7 600 bostäder kan ungefär en tredjedel, 2 300, byggas på kommunal mark vilket förenklar genomförandet. För övriga bostäder krävs förhandlingar med andra fastighetsägare. Hur stor svårighet det är beror förstås på vilken typ av fastighetsägare det är. Till exempel finns stora förtätningssytor på parkeringsytor i Korsbacka. Här borde kommunen ha goda möjligheter att förhandla eftersom marken ägs av ett kommunalt bolag. I andra fall ligger förtätningstomterna på privata villatomter. I dessa fall kan kommunen stötta förtätning genom att se över detaljplanerna i området och på så vis förenkla möjligheterna för enskilda fastighetsägare att själva förtäta

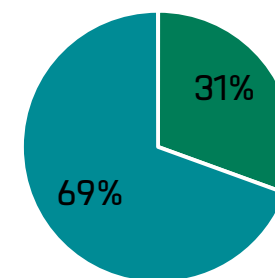
Inga bostäder byggs på mark med begränsningar som klassats som ej byggbara eller mycket stora. Det innebär till exempel att ingen jordbruksmark med klass 8-10 bebyggs och inte heller natur- och rekreationsområden med mycket stora värden. Inga bostäder placeras nära leder för farligt gods. Nästan en tredjedel av bostäderna byggs på mark helt utan begränsningar enligt modellen. Omkring 3000 bostäder i strategin byggs på mark som har stora begränsningar. Det handlar framförallt om bostäder i Solanumområdet som byggs på jordbruksmark med lägre klassning, och mindre ekologiskt värdefulla naturområden i centrala Kävlunge som ianspråkats. För att värdera naturområdets ekologiska värden

har en översiktlig bedömning gjorts. När naturområden med stora värden ianspråkats behöver deras roll utredas vidare, avseende till exempel spridningsvägar.



- Bostäder på mark med stora begränsningar
- Bostäder på mark med måttliga begränsningar
- Bostäder på mark utan begränsningar

FÖRDELNING AV BOSTÄDERNA PER BEGRÄNSNINGSTYP



- Bostäder på kommunal mark
- Bostäder på mark med annan ägare

FÖRDELNING AV BOSTÄDERNA EFTER MARKÄGOFÖRHÅLLANDE

KÄLLOR

KÄLLFÖRTECKNING

Bettencourt, L, 2007. Growth, innovation, scaling, and the pace of life in cities, (PNAS 104 (17))

Florida, R, 2006. Den kreativa klassens framväxt. (Göteborg: Daidalos)

Halmstads kommun, 2014. Bostadskvaliteter i Halmstad.

IPCC, 2015. Climate change 2014: Mitigation of Climate Change

LEED, 2009. For Neighborhood Development: Rating System

Speck, J, 2012. Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time. (New York: Farrar, Straus and Giroux)

Svenska Naturskyddsföreningen. Tio grundprinciper för en bättre stadsregion.

Sveriges Arkitekter, 2008. Hållbar stadsutveckling. En politisk handbok från Sveriges Arkitekter.

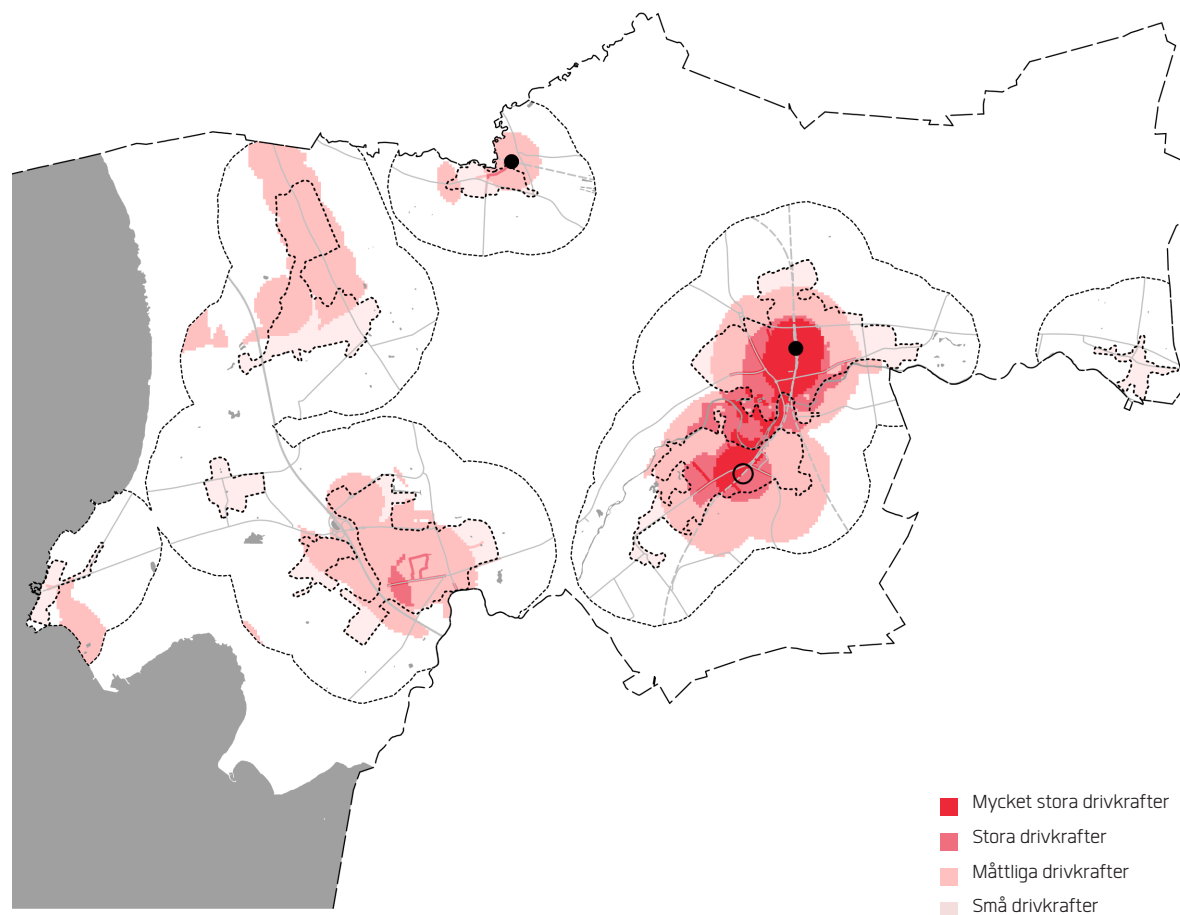
TMR, 2012. Värdering av stadskvaliteter i Stockholmsregionen.

UN Habitat, 2012. Urban Planning for City Leaders.

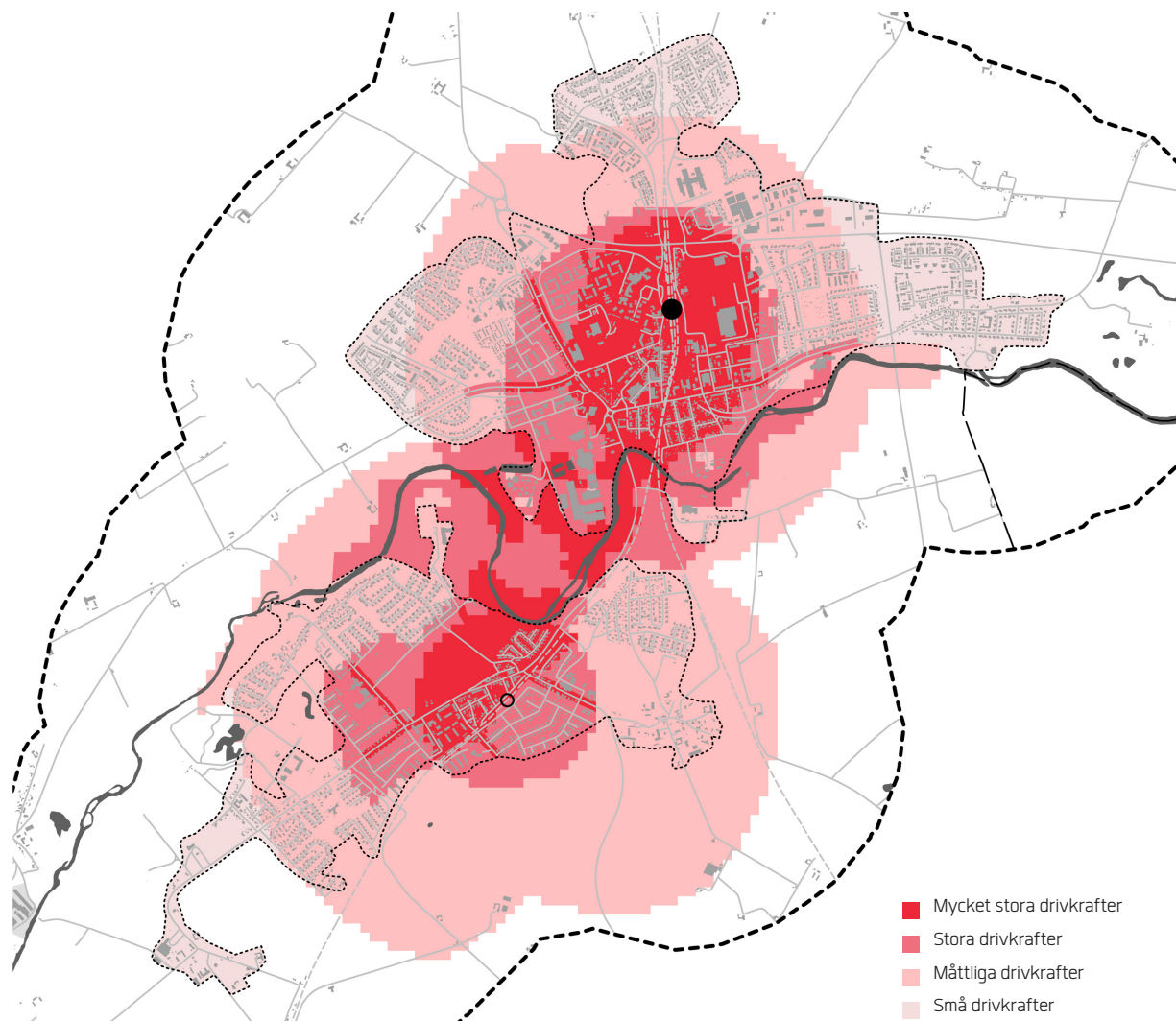
Här presenteras samtliga analyskartor som ingår i förtätningsanalysen. Kartorna beskriver olika aspekter av drivkrafter och begränsningarna. I modellen överlagras dessa vilket gör det möjligt att analysera potentialen för förtätning.

KARTUNDERLAG

SUMMERING AV DRIVKRAFTER: KÄVLINGE-FURULUND



SUMMERING AV DRIVKRAFTER: KÄVLINGE-FURULUND



NÄRHET TILL TÅGSTATION



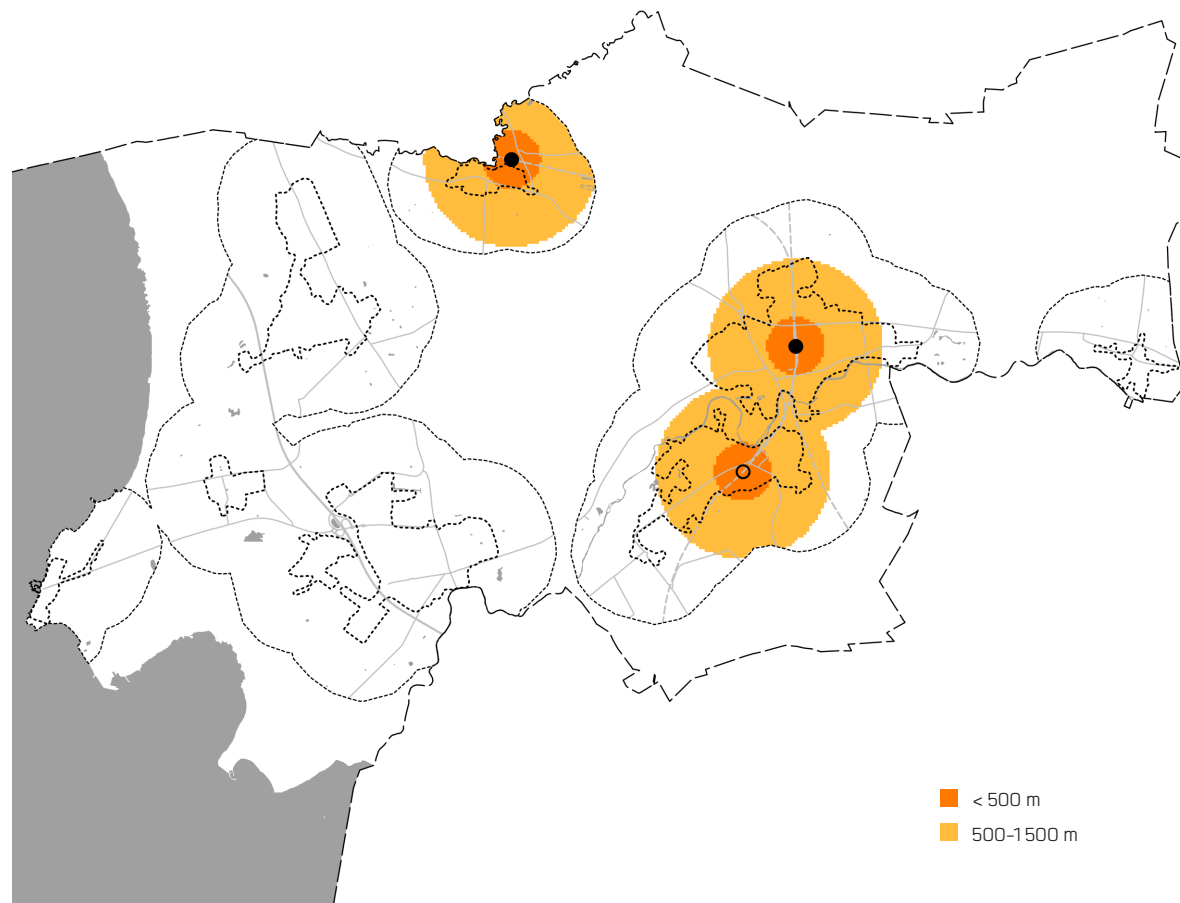
Att bygga kollektivtrafiknära är ett av översiktsplanens viktigaste mål. Här har spårtrafiken en särskilt viktig roll då den oftast är det snabbaste transportmedel, och också en långsiktig och stabil lägesfaktor, den så kallade spåreffekten. Enligt Skånetrafiken är 1 500 meter från en spårstation att betrakta som kollektivtrafiknära. Flera studier (bl.a. Värdering av stadskvalitet, TMR/SLI 2011) har visat att ännu kortare avstånd till kollektivtrafik ökar attraktiviteten i boendet. Därför har området inom 500 meter från spårstationen viktats upp i modellen. I modellen finns även den framtida stationen i Furulund med.

MÅTT

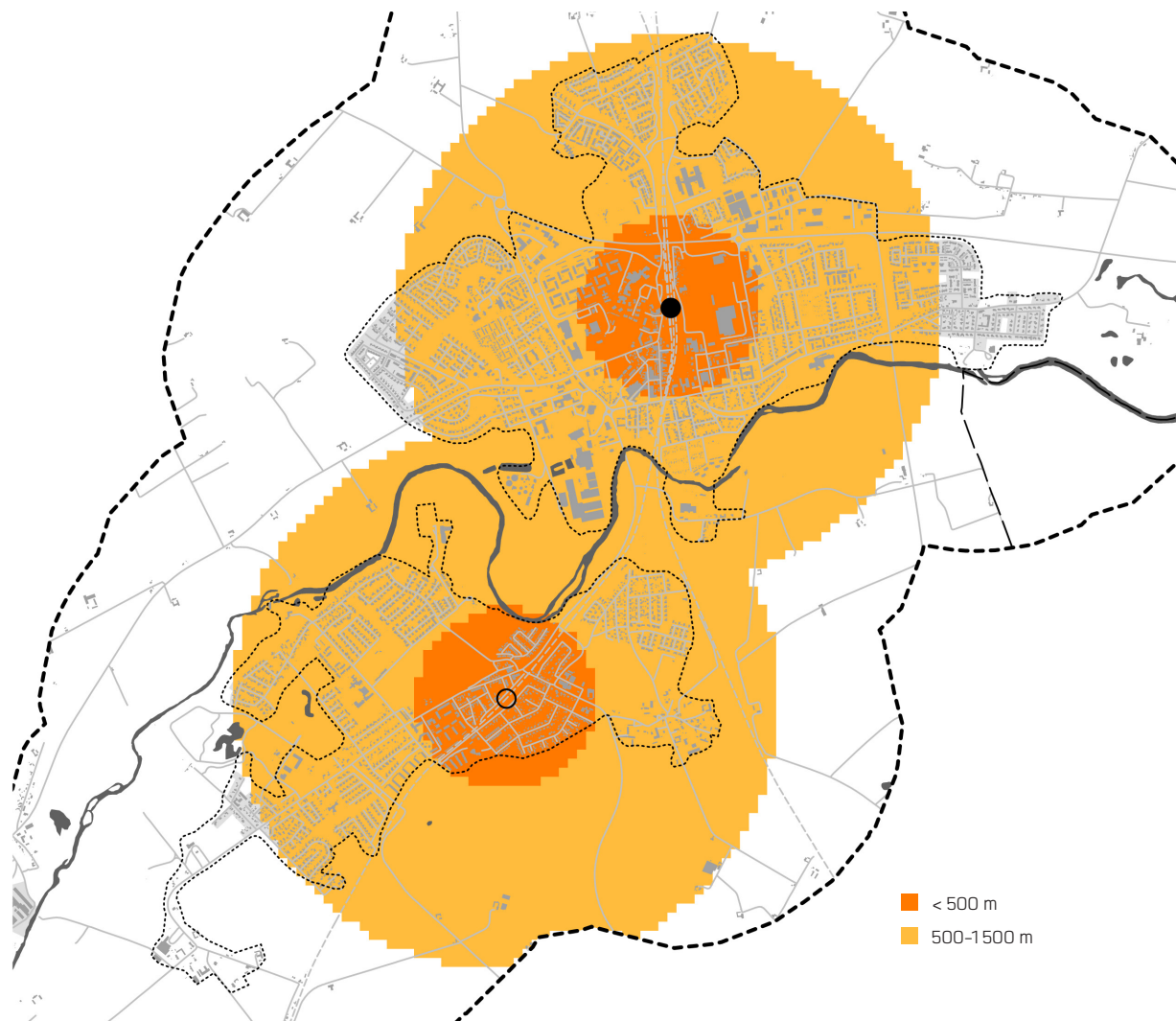
Avstånd till närmsta tågstation

UNDERLAG

Samtliga spårstationer inom kommunen och ett omland på 1500 m utanför kommungräns finns med i modellen. Även den kommande stationen i Furulund finns med.



NÄRHET TILL TÅGSTATION: KÄVLINGE-FURULUND



NÄRHET TILL PENDLARBUSS



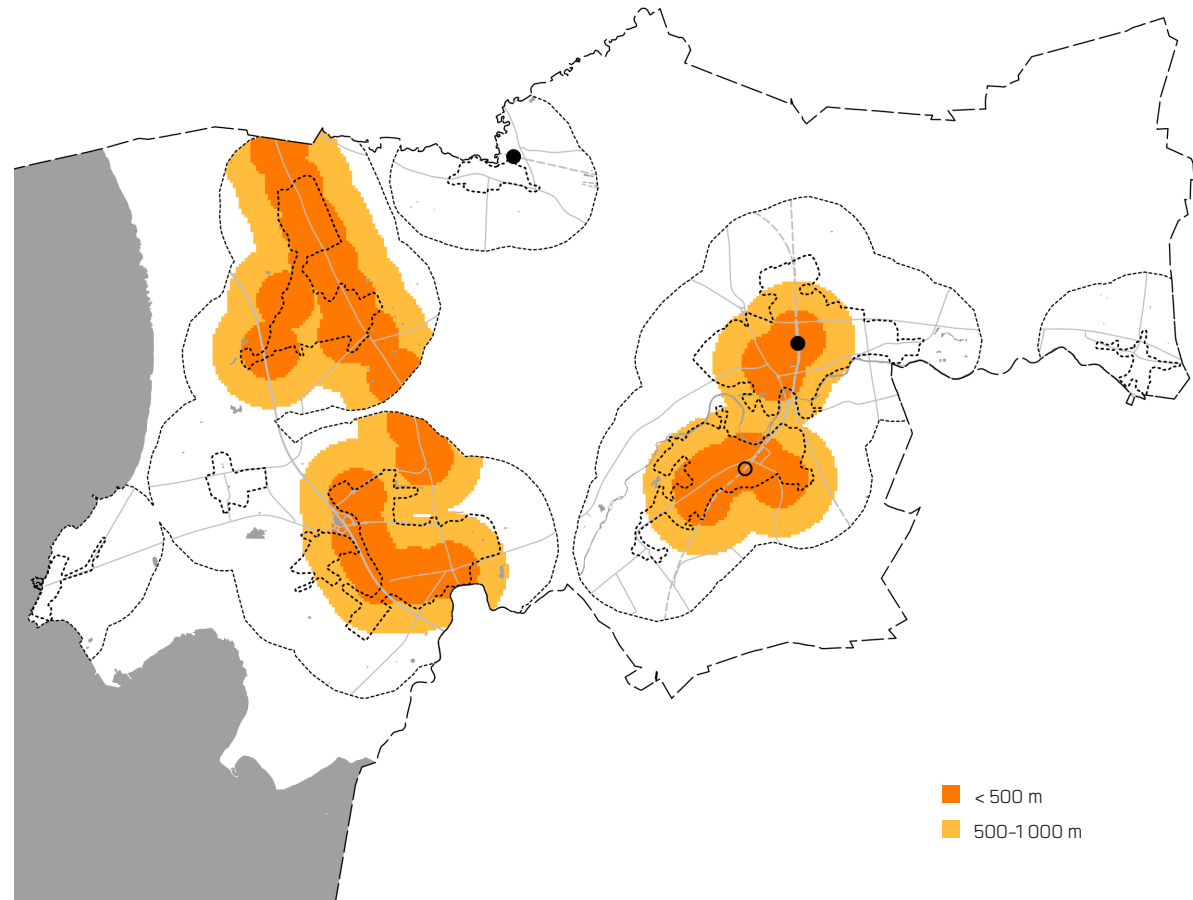
Snabba och regelbundna busslinjer till Malmö och Lund har stor betydelse i en pendlingskommun som Kävlinge. Enligt Skånetrafiken är en kilometer från en regionbuss att betrakta som kollektivtrafknära. Precis som när det gäller spårstation läggs en särskild vikt vid områden med mindre än 500 m till en pendlingsbuss.

MÅTT

Avstånd till närmsta pendlarbuss

UNDERLAG

Hållplatser som trafikeras av linje 123, 126, 132, 134 och 138 finns med i analysen.



NÄRHET TILL PENDLARBUSS: KÄVLINGE-FURULUND



TILLGÅNG TILL OFFENTLIG SERVICE



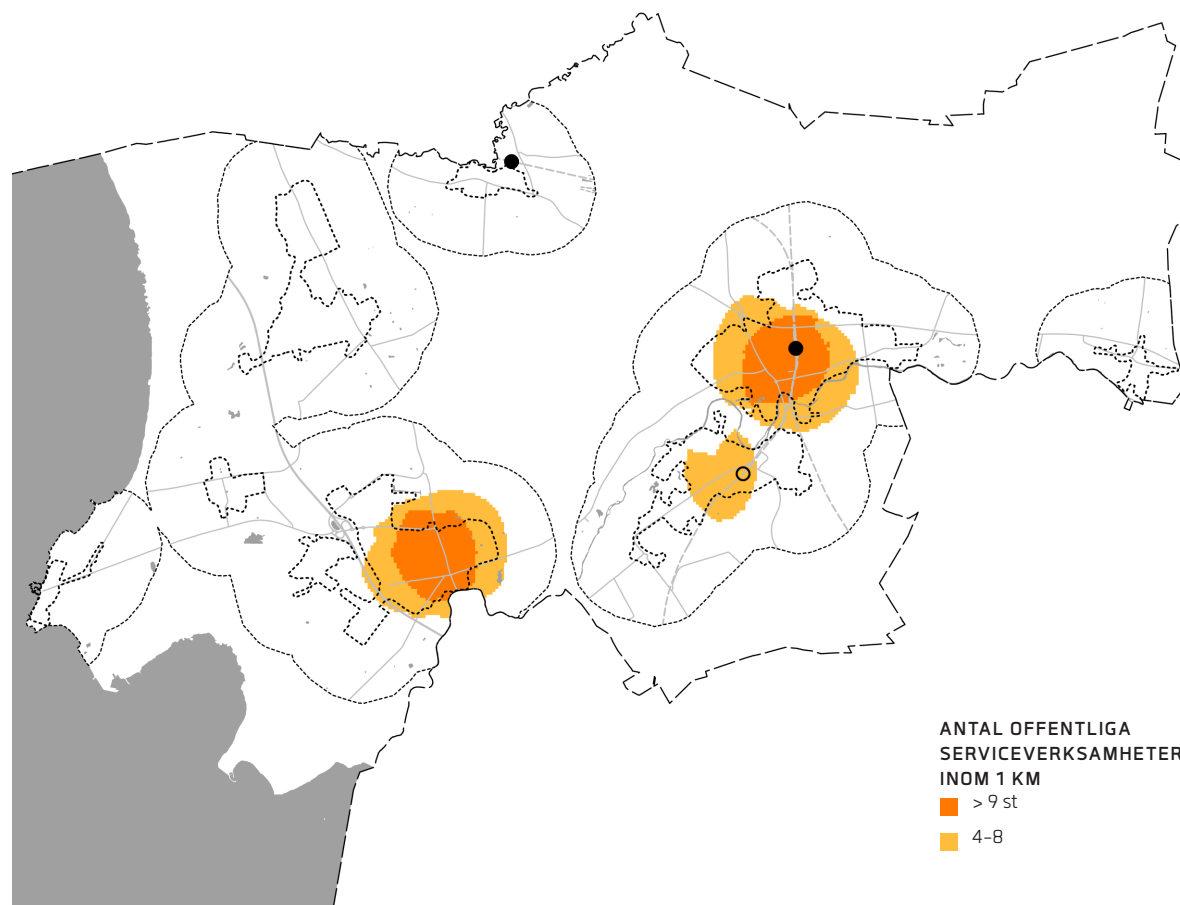
Att bygga nära befintlig offentlig service innebär att redan gjorda investeringar kan utnyttjas bättre. Det innebär också att fler får nära till vardagsmålpunkter vilket är i linje med kommunens mål att öka andelen gång- och cykelresor.

MÅTT

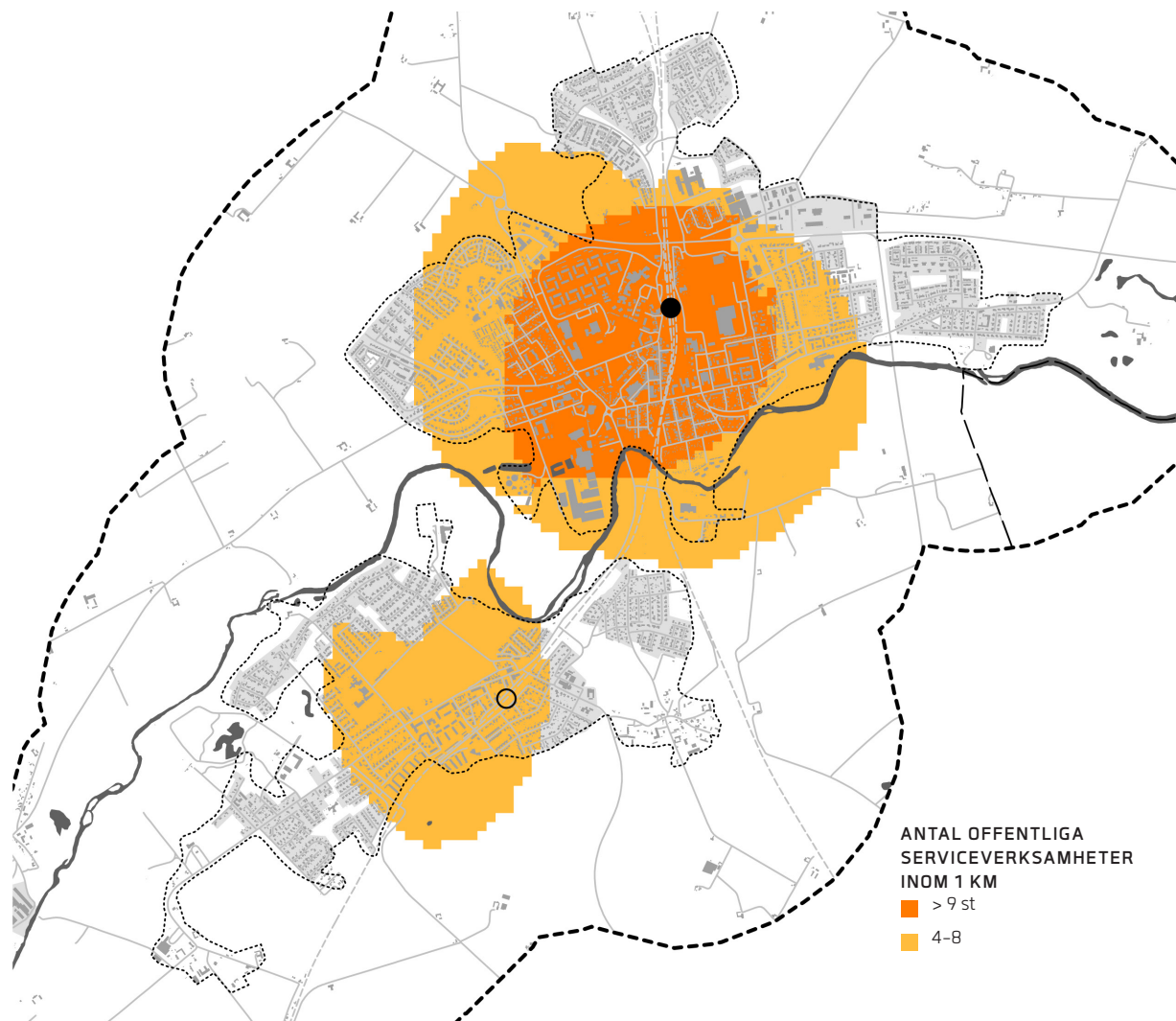
Antal offentliga serviceverksamheter (förskolor, grundskolor, kommunala kulturskolan, vårdcentral och tandläkare) inom 1 km

UNDERLAG

Arbetsställeregister Källa: Marknadsinformation



TILLGÅNG TILL OFFENTLIG SERVICE: KÄVLINGE-FURULUND



NÄRHET TILL LOKAL STADSKÄRNA



Översiktsplanen anger att kommunen vill verka för att de lokala tätortscentrumen ska utvecklas.

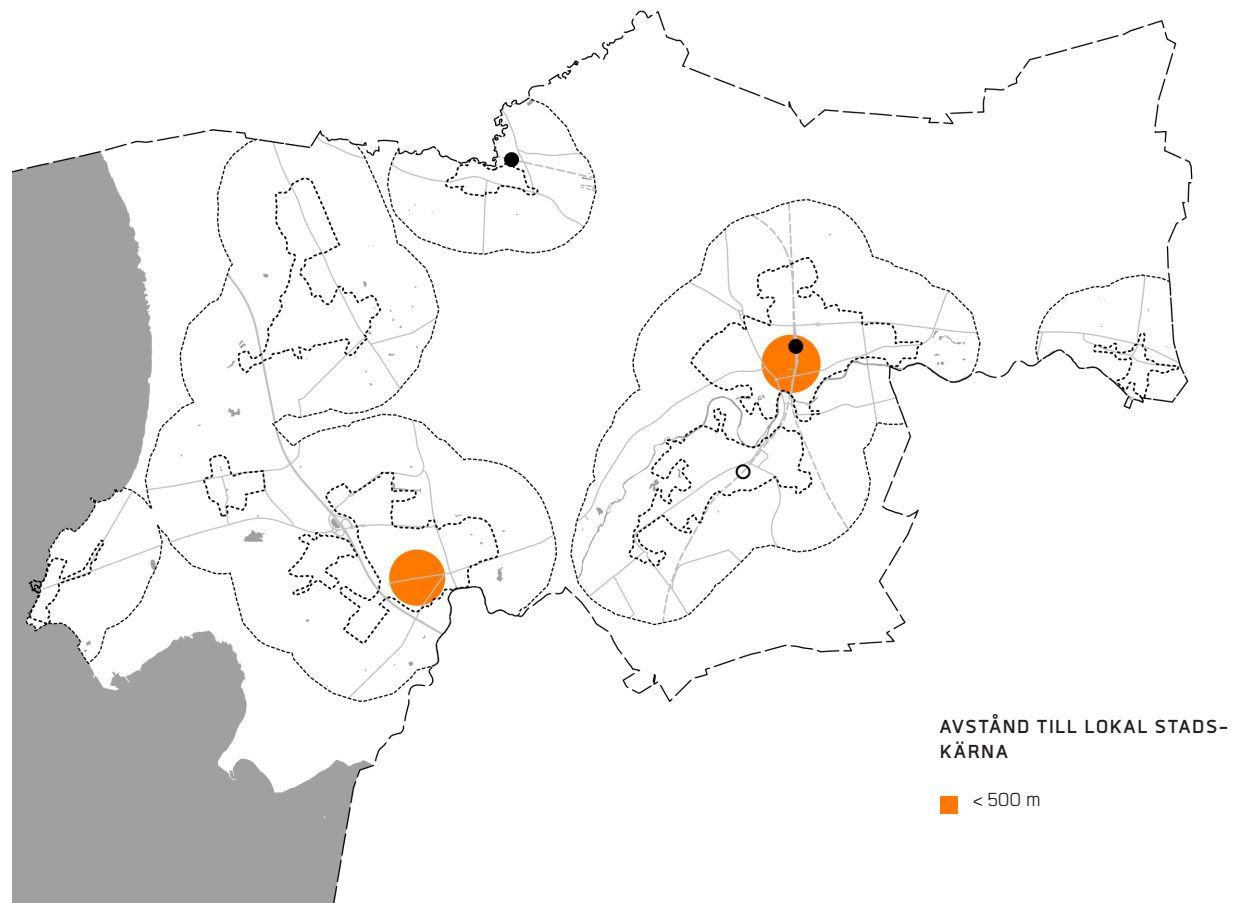
MÅTT

Avstånd till Kävlinge eller Löddeköpinge stadskärna

UNDERLAG

Kävlinge stadskärna: korsningen Mårtensgatan–Bruksgatan

Löddeköpinge stadskärna: Barsebäcksvägen utanför Lödde centrum.



AVSTÅND TILL LOKAL STADSKÄRNA

■ < 500 m

KÄVLINGE-FURULUND, EN STAD



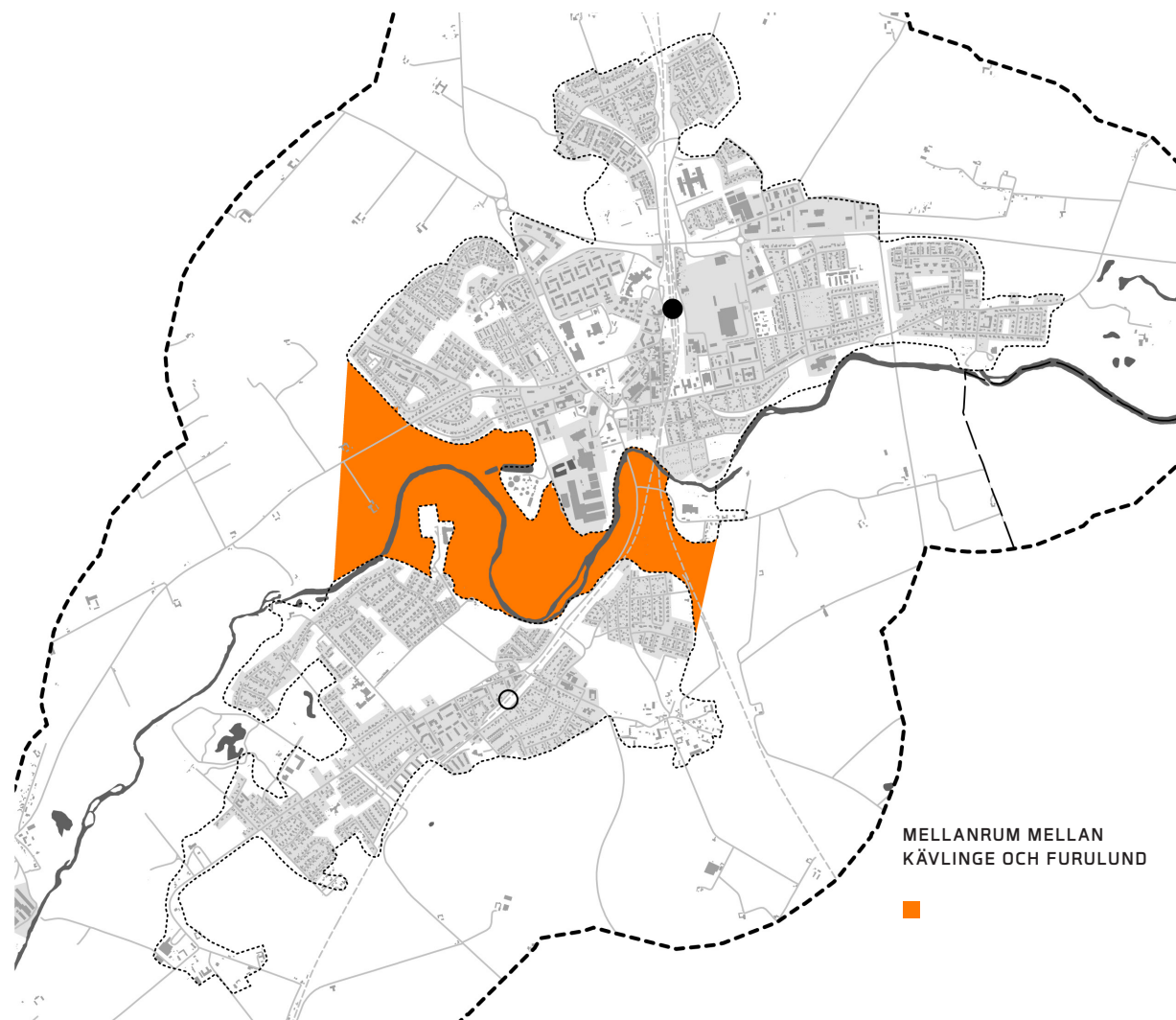
Att bygga ihop Kävlinge och Furulund är ett uttalat mål i kommunens planering.

MÅTT

Yta mellan Kävlinge och Furulund

UNDERLAG

Tätortsgränser. Källa: Kävlinge kommun



CENTRALA STRÅK



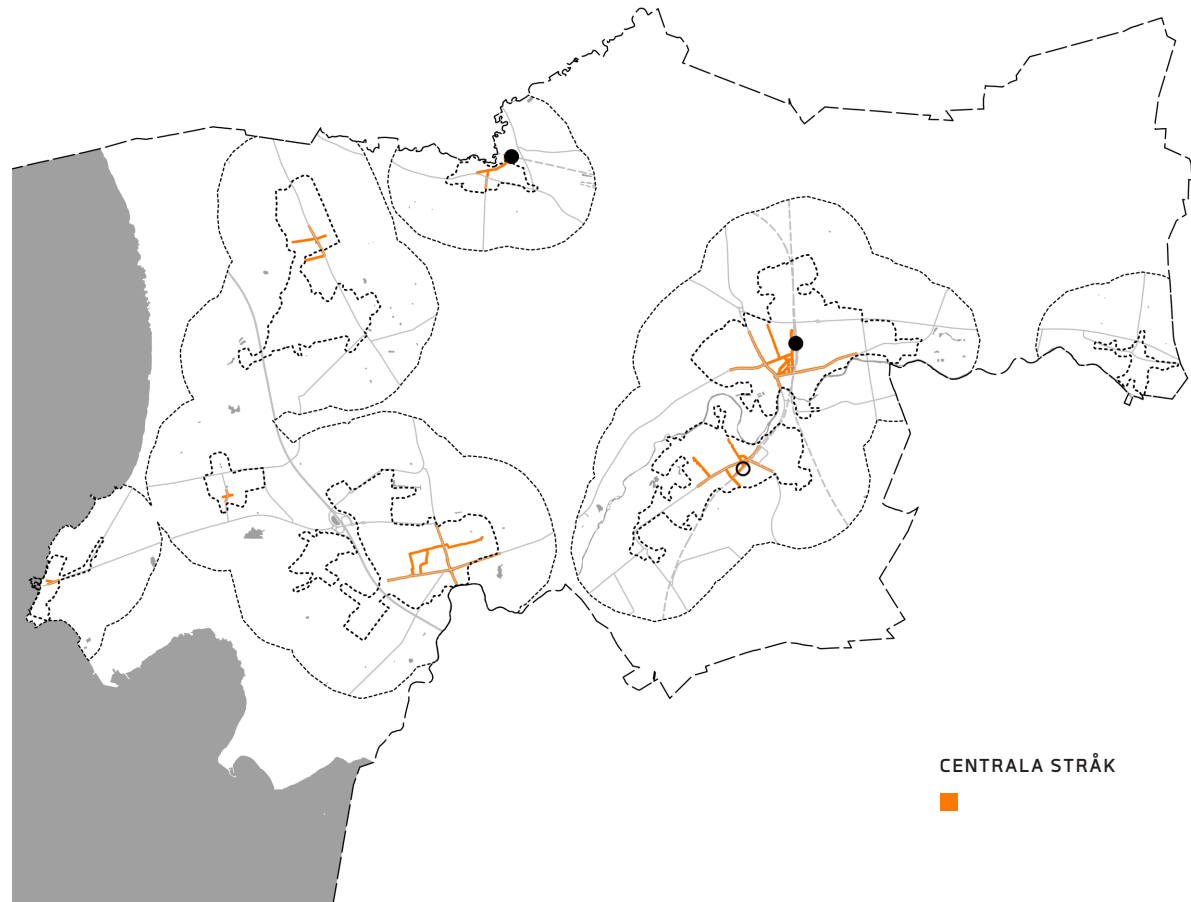
Att bygga nya hus med utåtvända entréer längs viktiga gång- och cykelstråk ökar tryggheten i det offentliga rummet. Stråk med potential att vara viktiga gångstråk har valts ut.

MÅTT

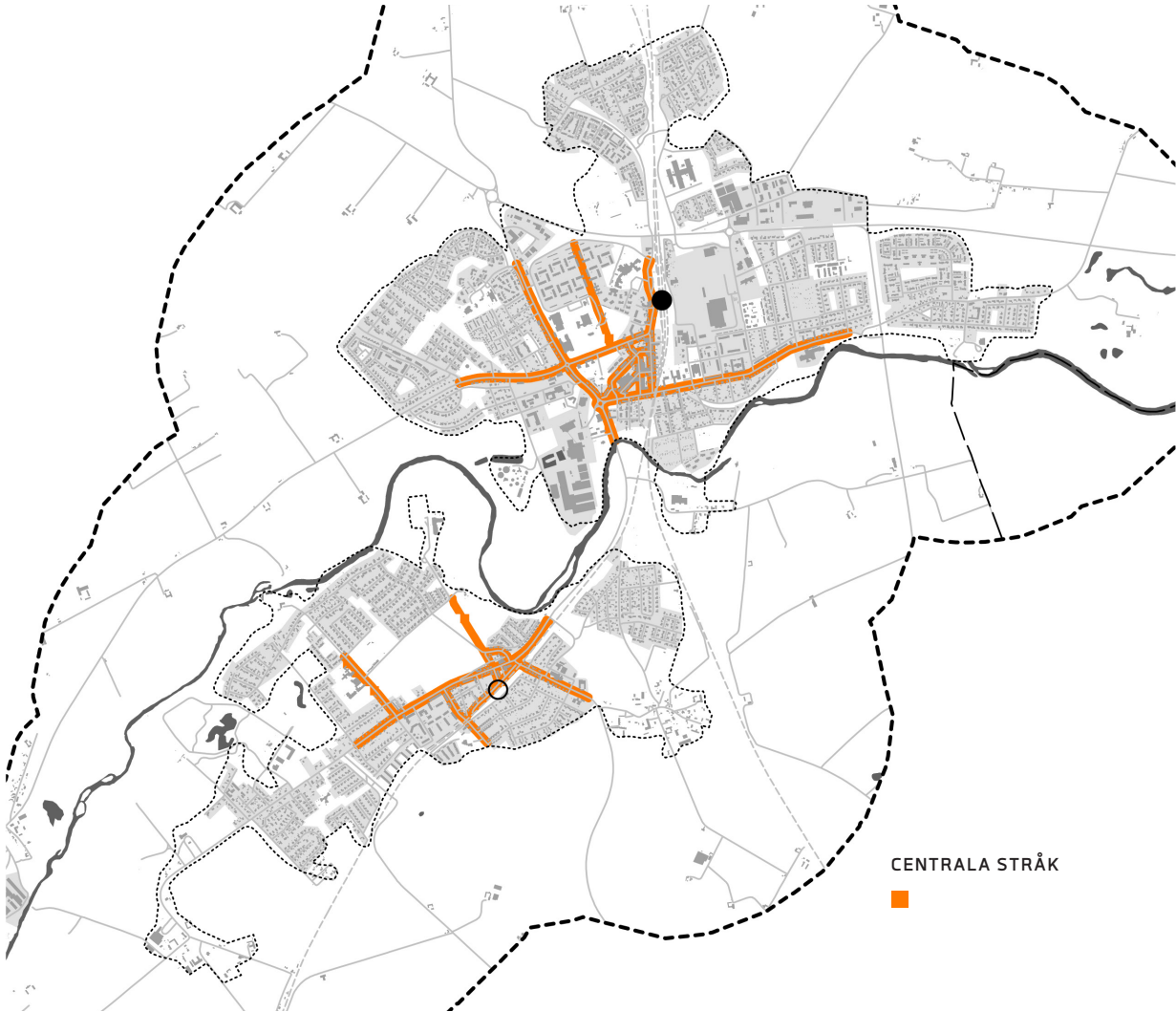
20 meter runt centrala stråk.

UNDERLAG

Väggmittlinjer. Källa: Kävlinge kommun



CENTRALA STRÅK: KÄVLINGE-FURULUND



NÄRHET TILL KUSTEN



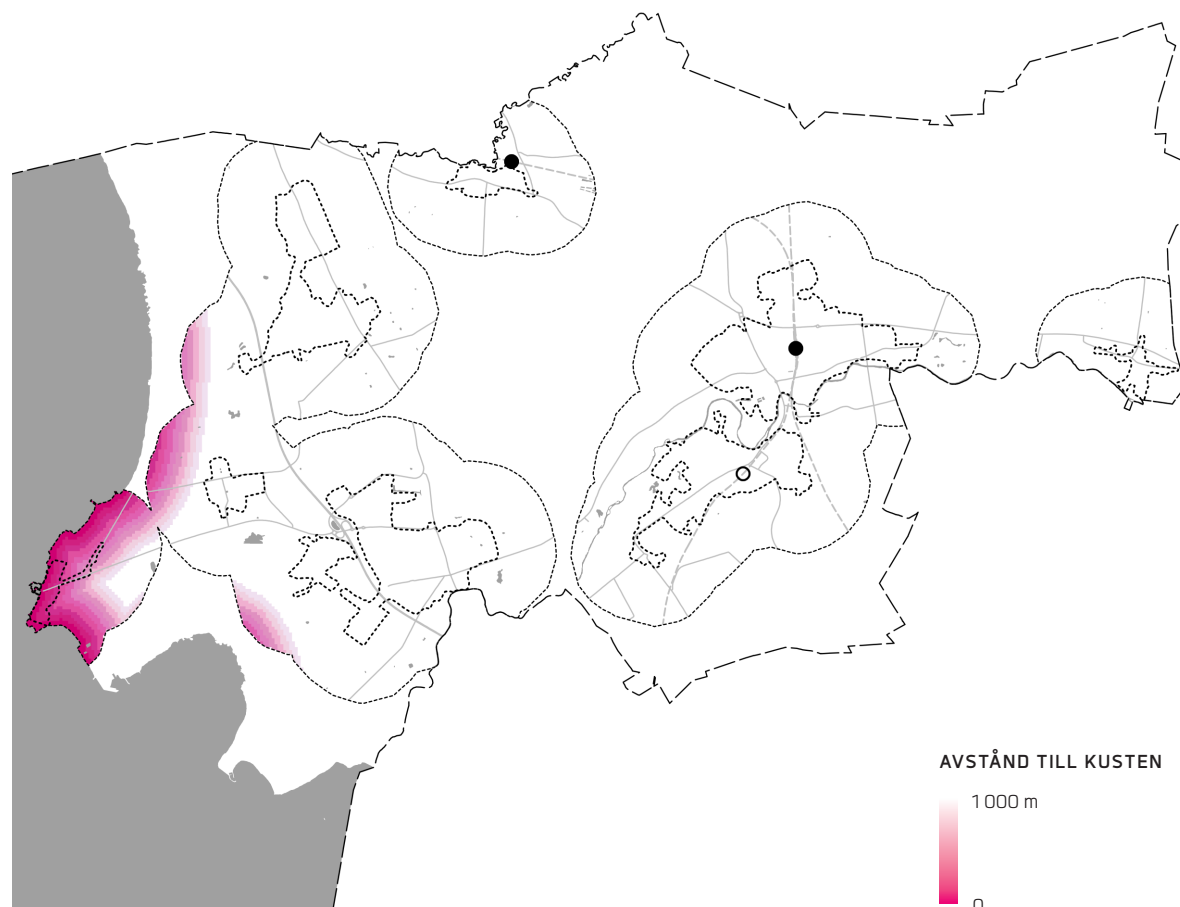
Närhet till kusten är en variabel som påverkar betalningsviljan för bostäder, både i Stockholm Göteborg och Varberg. En fastighetsekonomisk bedömning av Kävlinge kommun tyder på att det även har betydelse här.

MÅTT

Avstånd till kusten. Max 1 km

UNDERLAG

Utvalda vattenytor. Källa: Terrängkartan, Lantmäteriet



NÄRHET TILL KÄVLINGEÅN ELLER LÖDDE Å



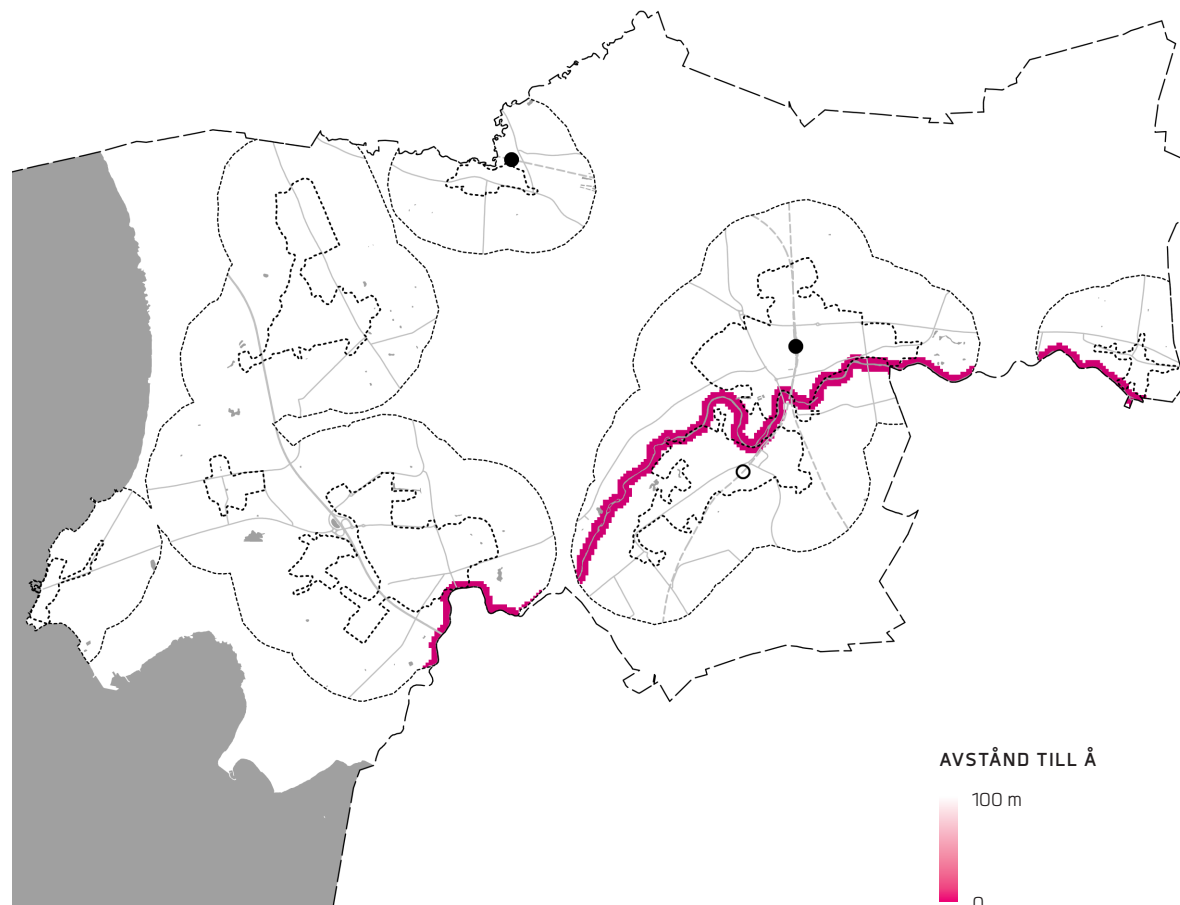
Även ån utgör en viktig kvalitet i boendemiljö, särskilt när man bor så nära att det finns möjlighet till sjöutsikt. Därför har ett gränsvärde satts till 100 m.

MÅTT

Avstånd till ån (max 100 m)

UNDERLAG

Utvalda vattenytor. Källa: Terrängkartan, Lantmäteriet



NÄRHET TILL KÄVLINGEÅN ELLER LÖDDE Å: KÄVLINGE-FURULUND



TILLGÅNG TILL KOMMERSIELL SERVICE



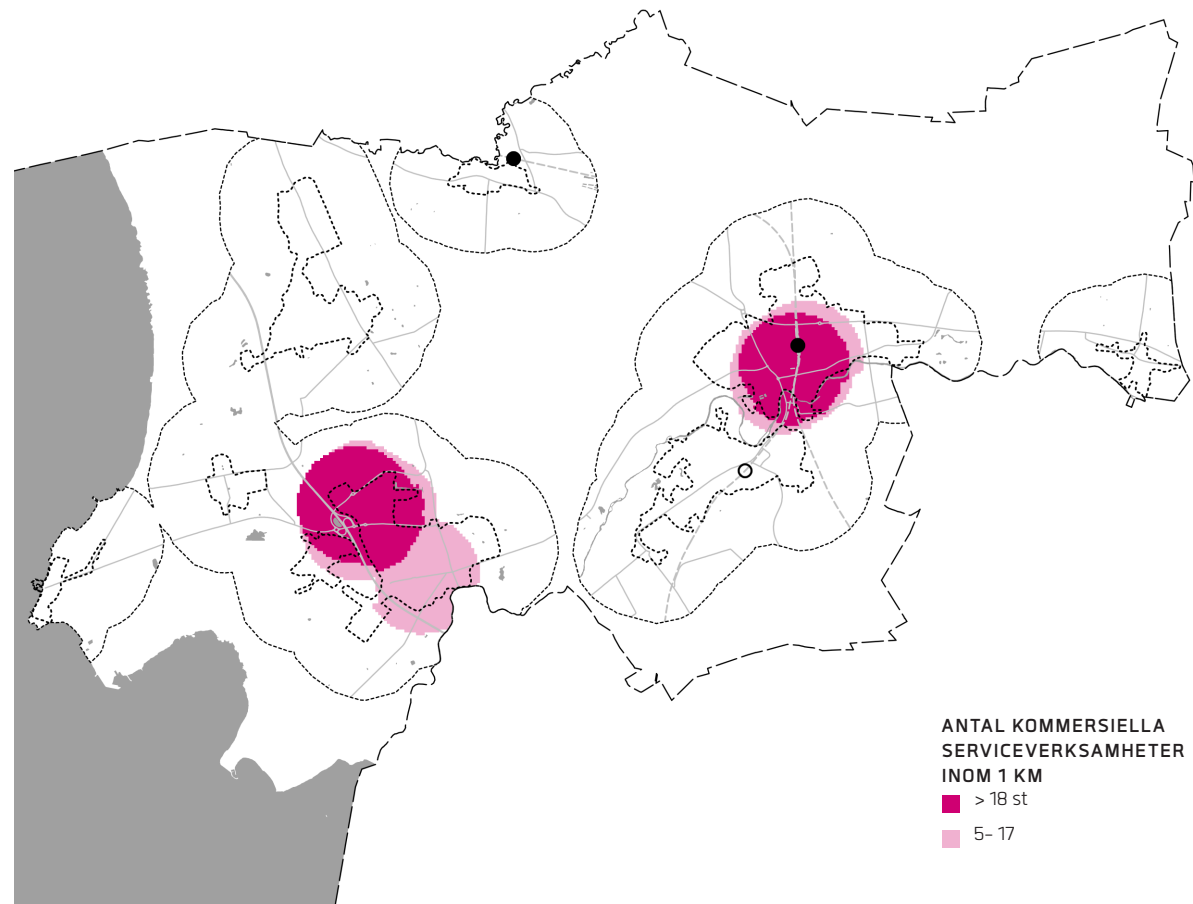
Att ha tillgång till mycket handel och service har visat sig påverka betalningsviljan för bostäder i flera studier. Det är också ett mått på att det finns vardagsmålpunkter nära vilket skapar förutsättningar för hållbart resande.

MÅTT

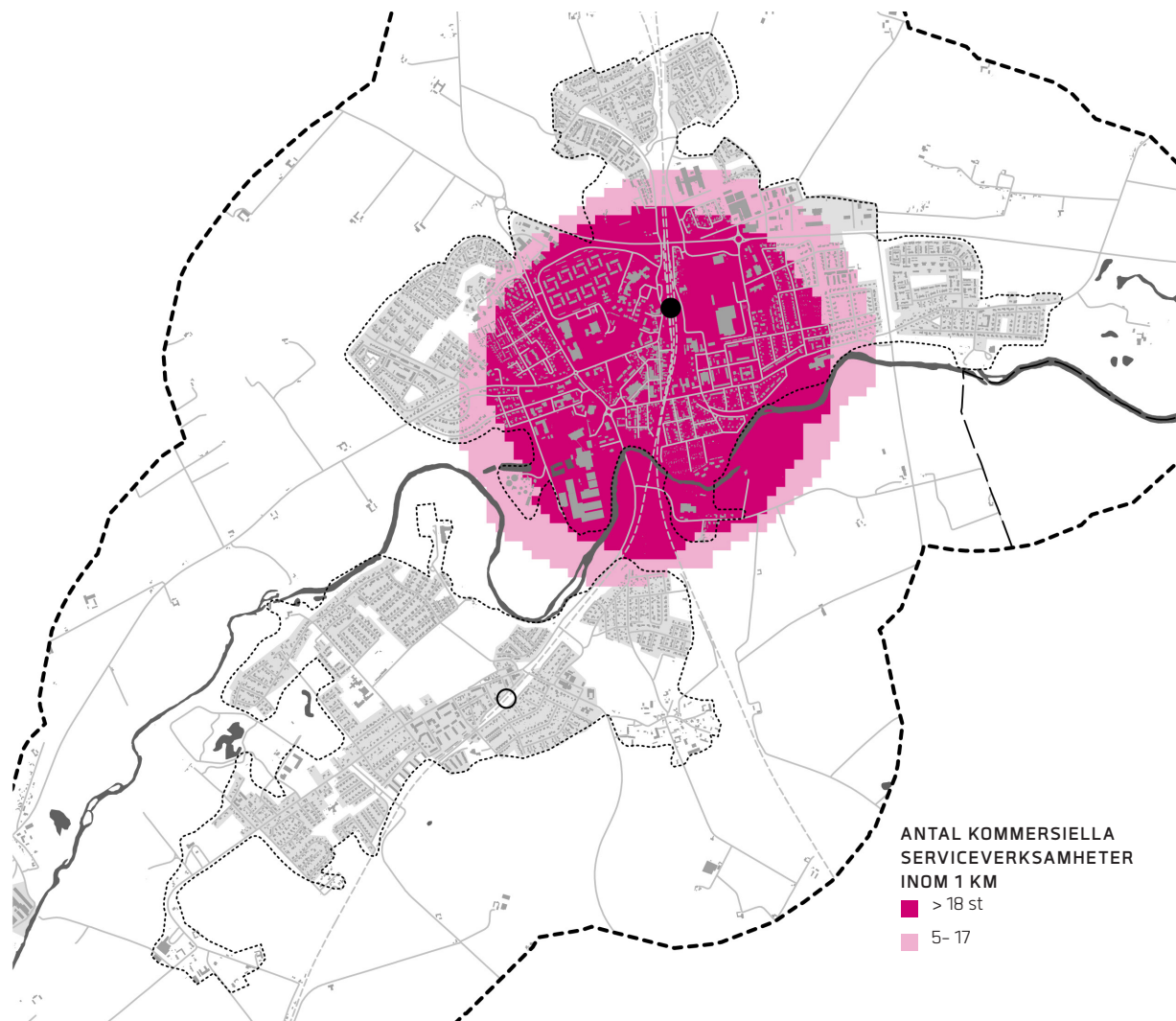
Antal verksamheter med kommersiell service (handel, kaféer, restauranger och kulturverksamheter) inom 1 km

UNDERLAG

Arbetsställeregister. Källa Marknadsinformation



TILLGÅNG TILL KOMMERSIELL SERVICE: KÄVLINGE-FURULUND



TILLGÅNG TILL REKREATIVA GRÖNOMRÅDEN



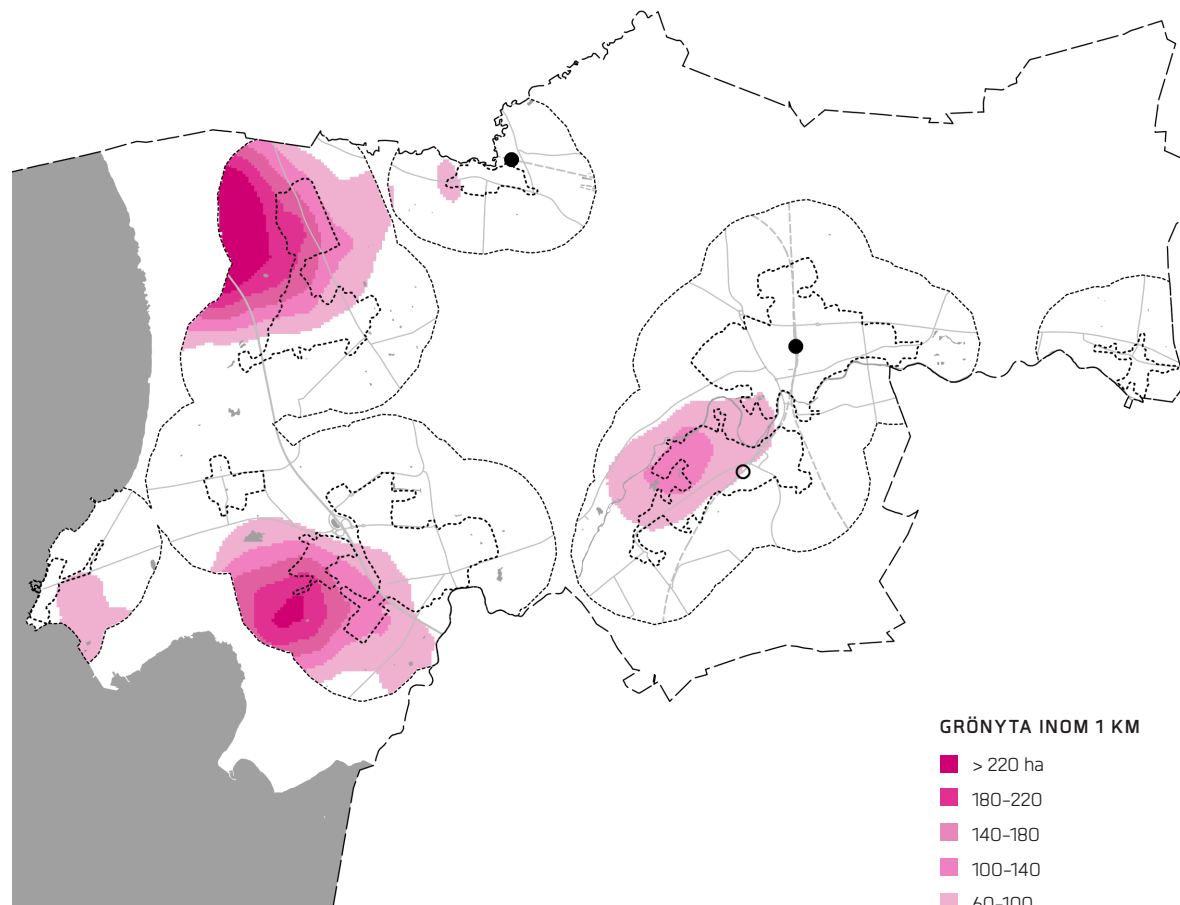
Tillgång till stora parker och andra grönytor med rekreativa kvaliteter påverkar betalningsvilja för bostäder. I analysen ingår större rekreationsområden samt ytor med parkkaraktär.

MÅTT

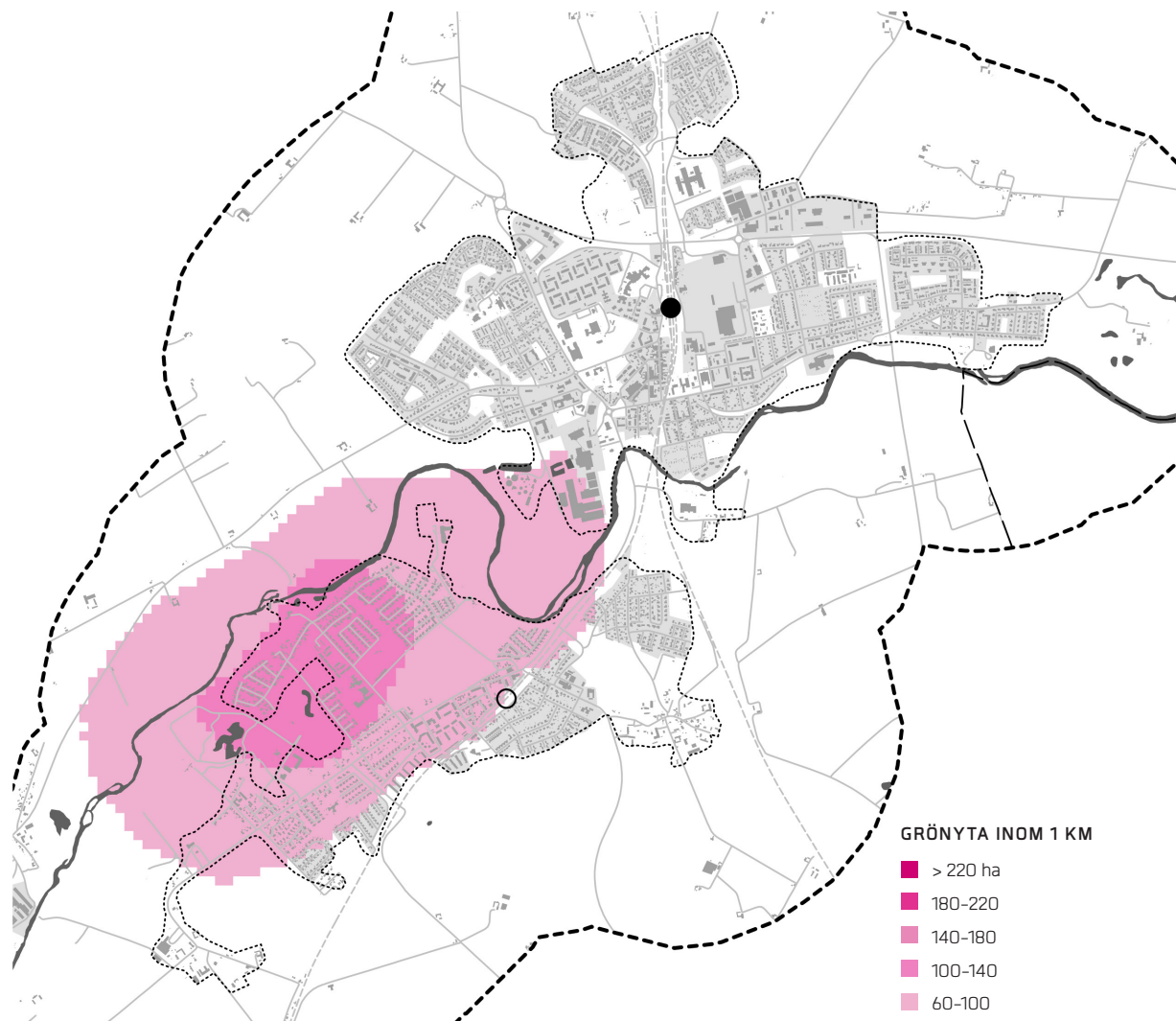
Antal kvadratmeter värdefulla rekreativa grönområden inom 1 km

UNDERLAG

Kommunens Grönstrukturinventering samt ytor från naturvårdsprogrammet. Ytorna har modifierats något i samråd med kommunala tjänstemän.



TILLGÅNG TILL REKREATIVA GRÖNOMRÅDEN: KÄVLINGE-FURULUND



NÄRHET TILL BARSEBÄCKS GOLFBANA



Senaste årens nybyggnation vid Barsebäcks golfbana visar på ett marknadstryck för att bygga här. Övriga golfbanor i kommunen finns inte med i analysmodellen. Variabeln påverkar bara en mindre del av Hofterup.

MÅTT

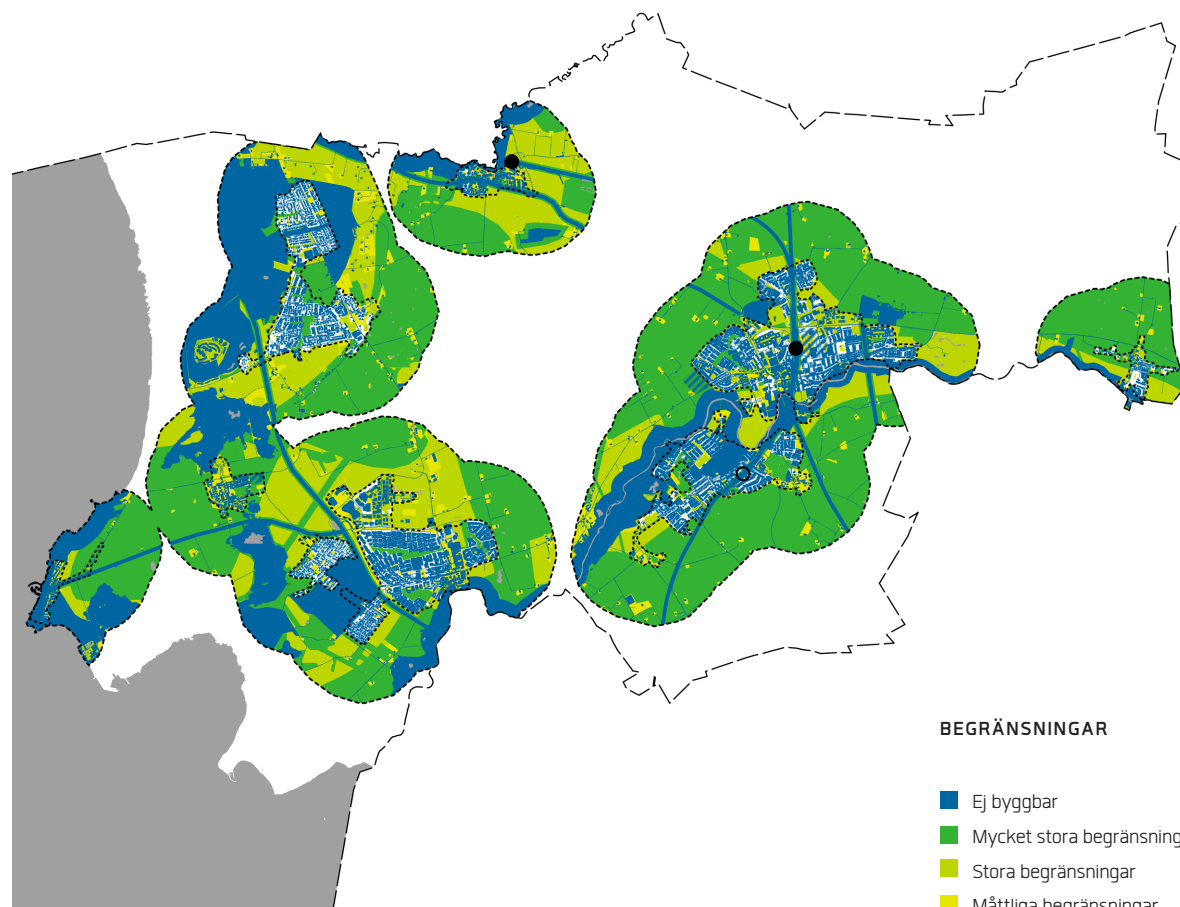
Avstånd till klubbhuset (max 1 km)

UNDERLAG

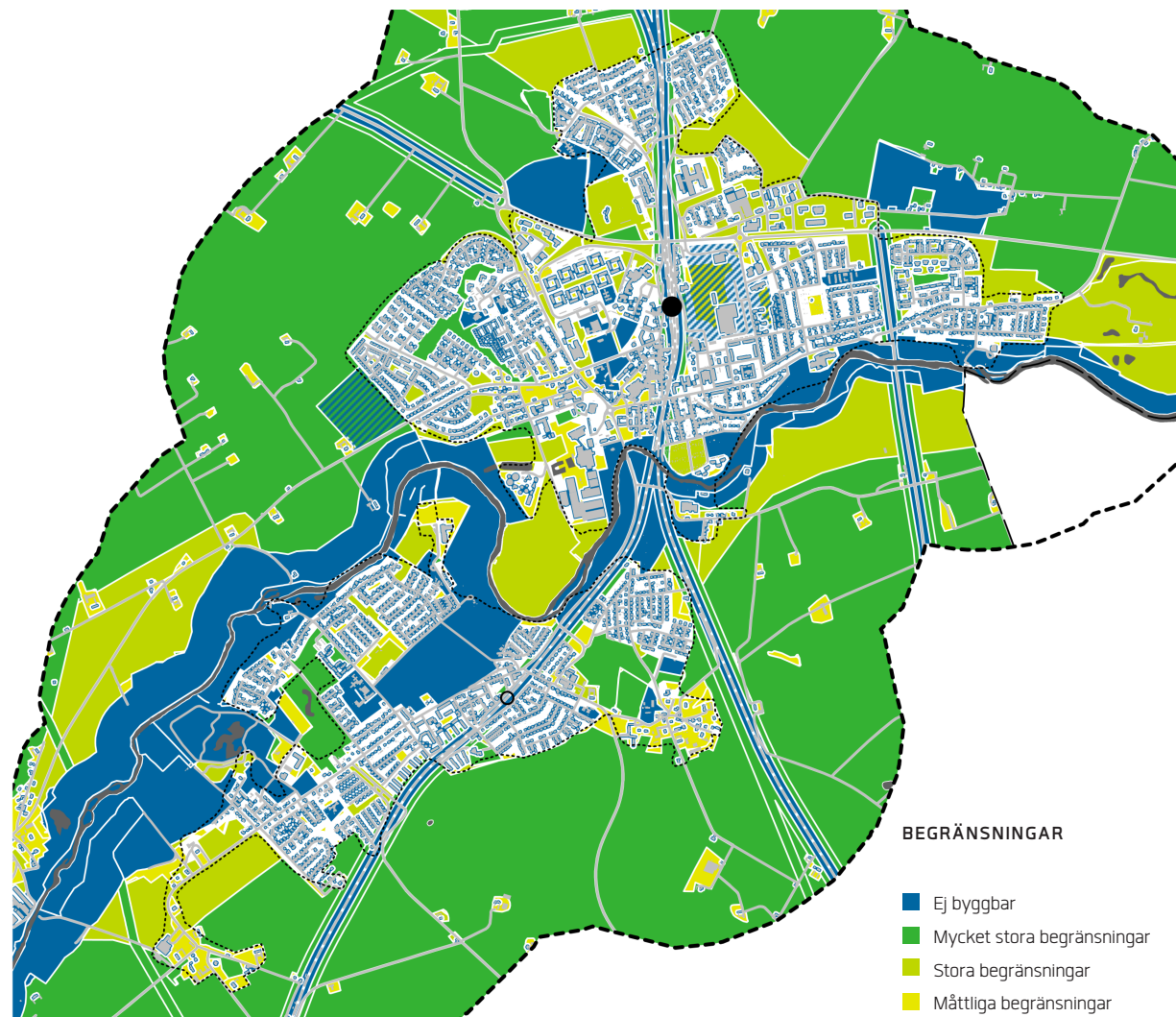
Byggnadytor. Källa: Kävlinge kommun



SAMMANLAGDA BEGRÄNSNINGAR



SAMMANLAGDA BEGRÄNSNINGAR KÄVLINGE-FURULUND



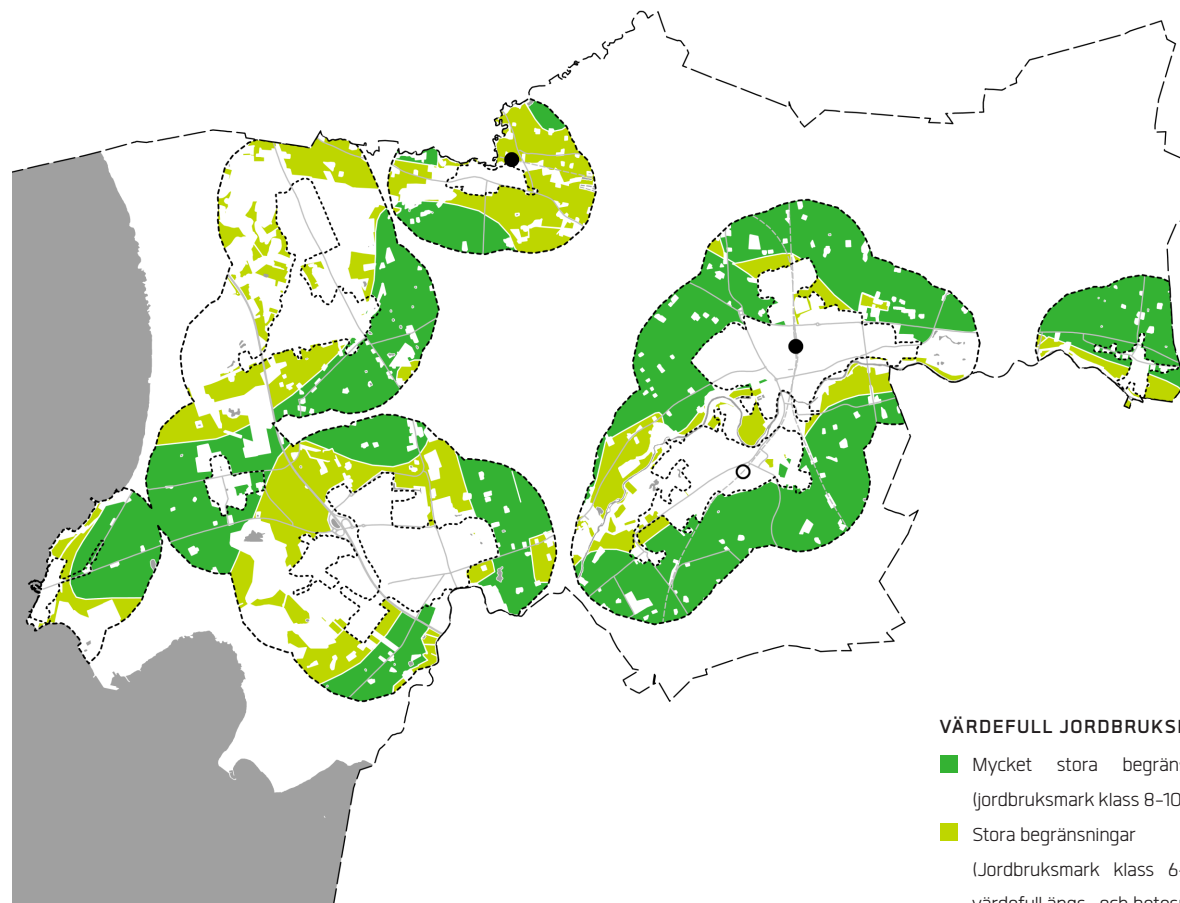
VÄRDEFULL JORDBRUKSMARK



Att spara värdefull jordbruksmark är ett av de viktigaste målen i översiktsplanen. I modellen har jordbruksmarken delats in i två begränsningskategorier: den mest värdefulla jordbruksmarken räknas som en mycket stor begränsning och jordbruksmark med lägre klassning samt värdefull ängs- och betesmark är en stor begränsning.

UNDERLAG

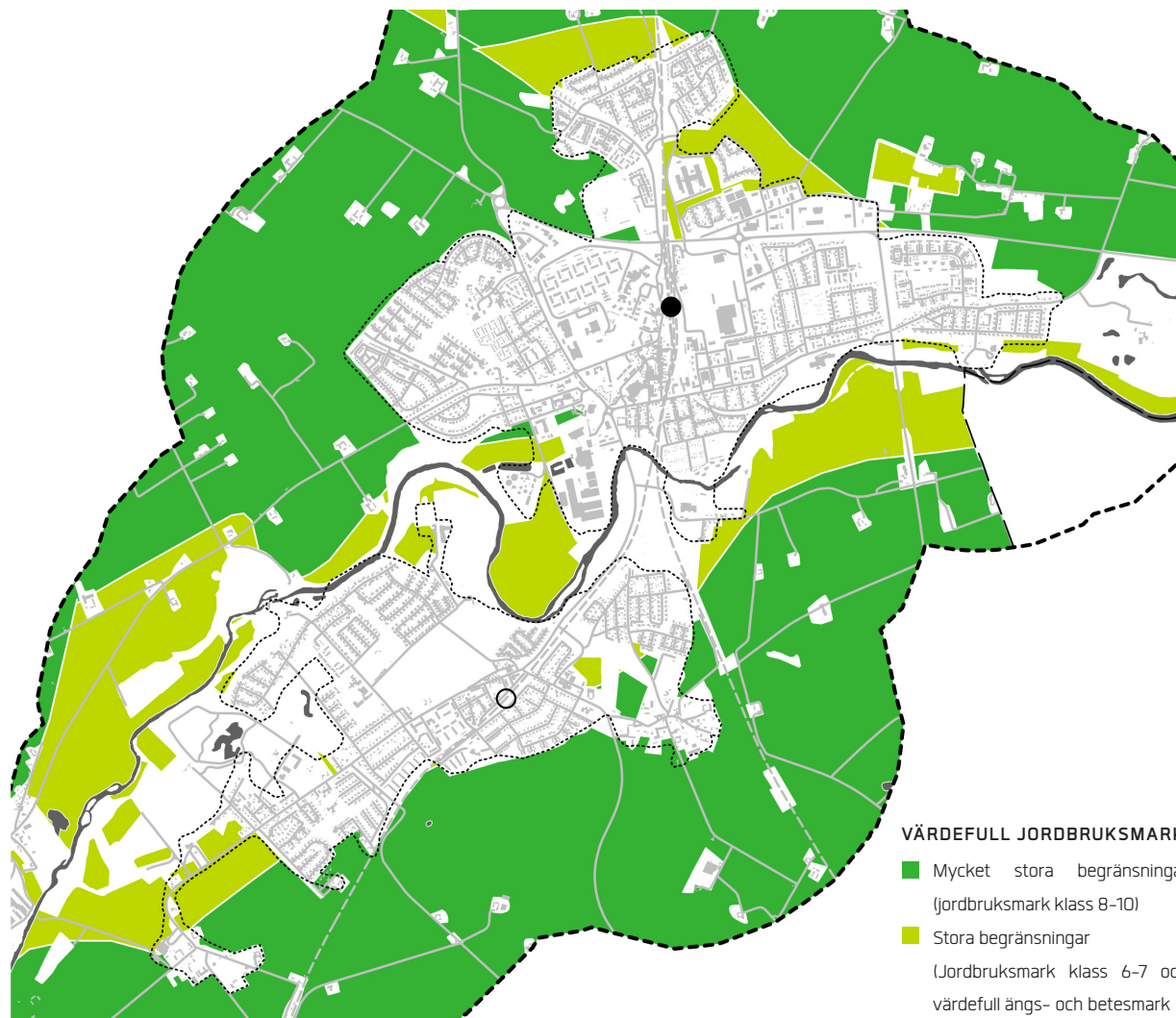
Klassning av jordbruksmark enligt Länsstyrelsen.



VÄRDEFULL JORDBRUKSMARK

- Mycket stora begränsningar (jordbruksmark klass 8-10)
- Stora begränsningar (Jordbruksmark klass 6-7 och värdefull ängs- och betesmark)

VÄRDEFULL JORDBRUKSMARK KÄVLINGE-FURULUND



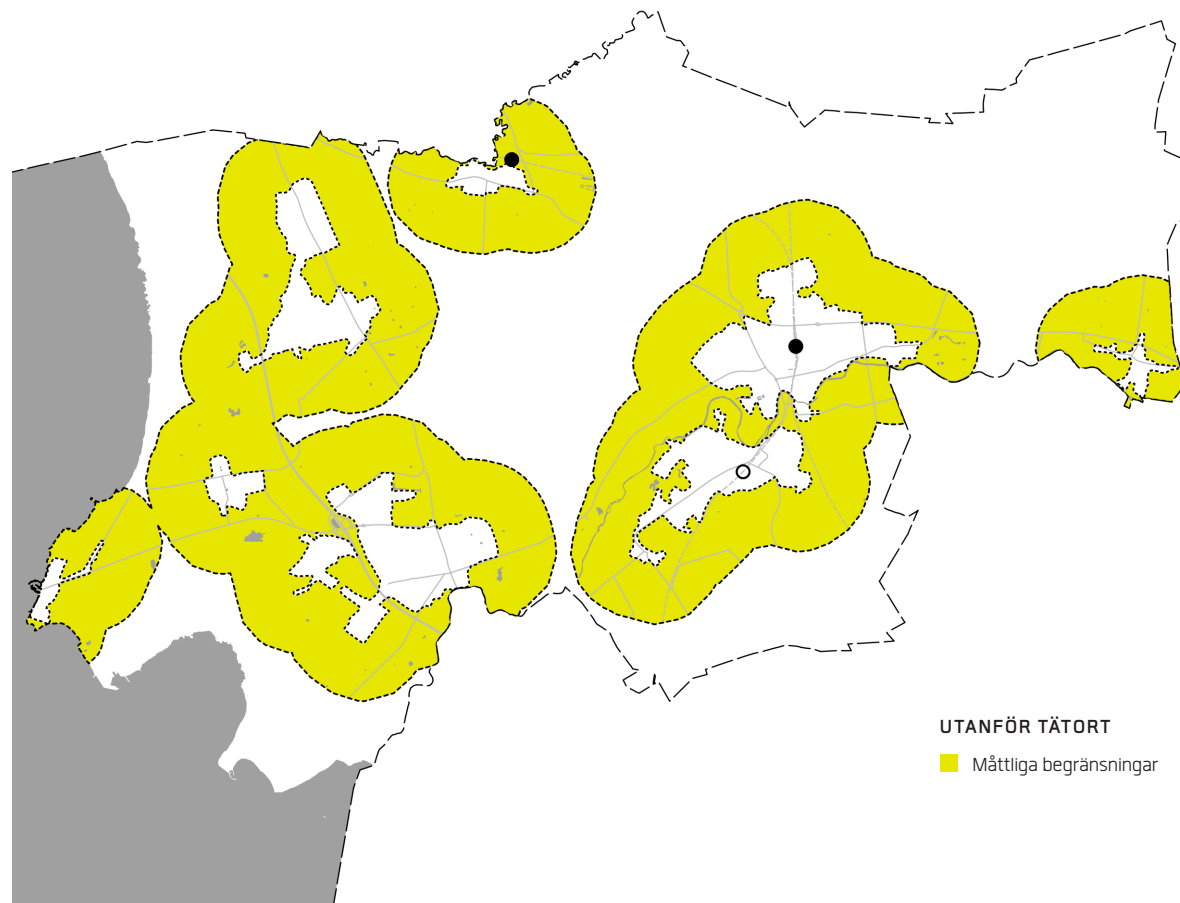
UTANFÖR TÄTORT



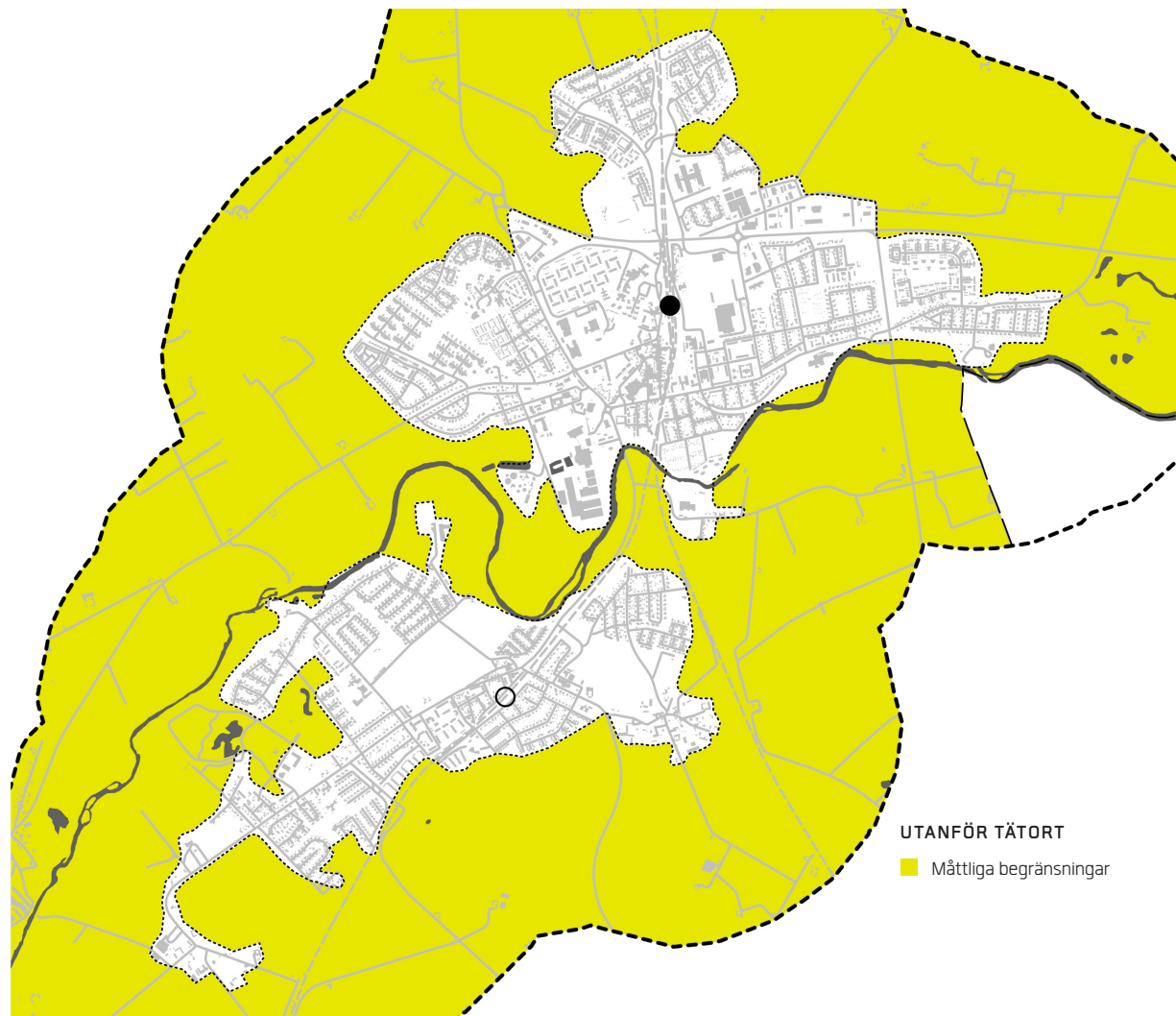
Ett mål i översiktsplanen är att koncentrera bebyggelsen inom nuvarande tätortsgränser. Det innebär en begränsning för byggande på mark som ligger utanför tätorterna.

UNDERLAG

Tätortsgränser. Källa: Kävlinge kommun



UTANFÖR TÄTORT KÄVLINGE-FURULUND



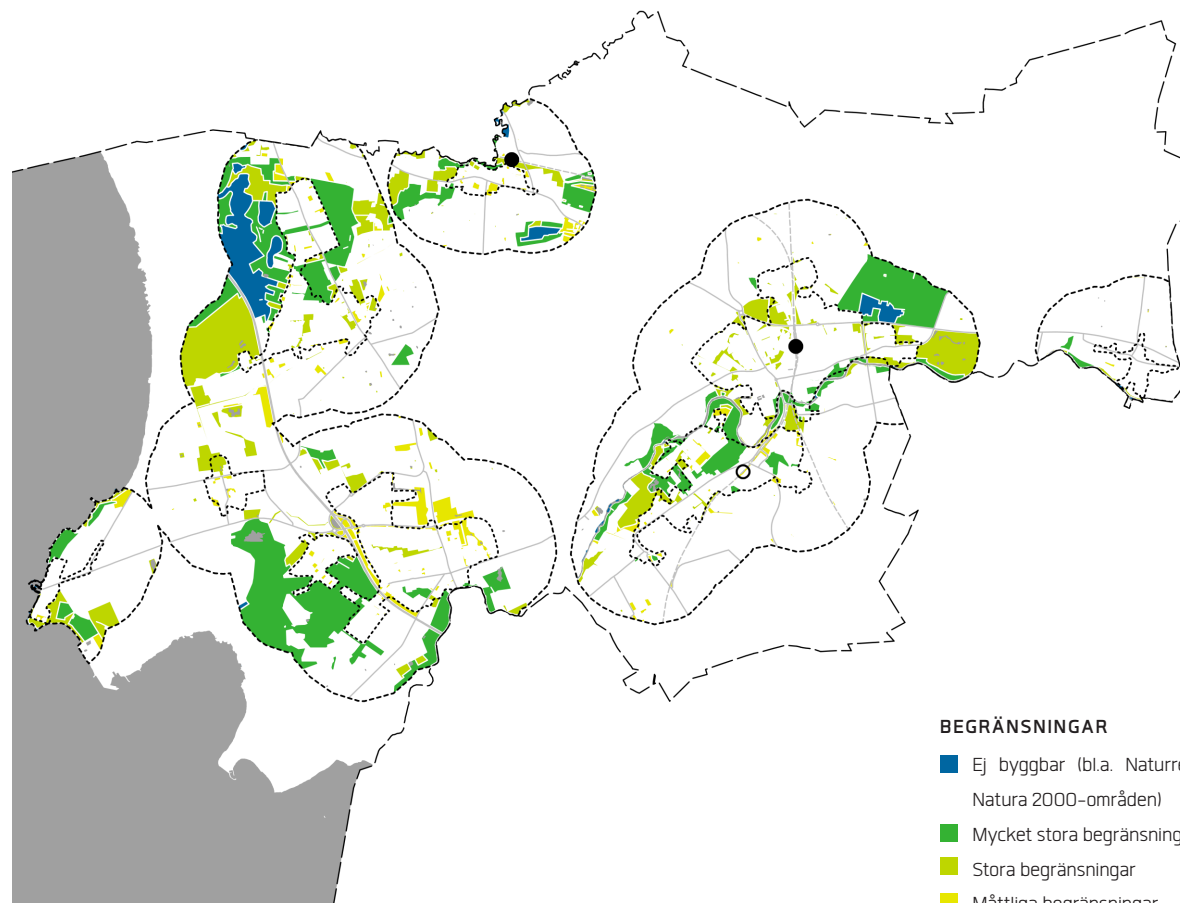
NATURVÄRDEN, NATURRESERVAT OCH NATURA 2000



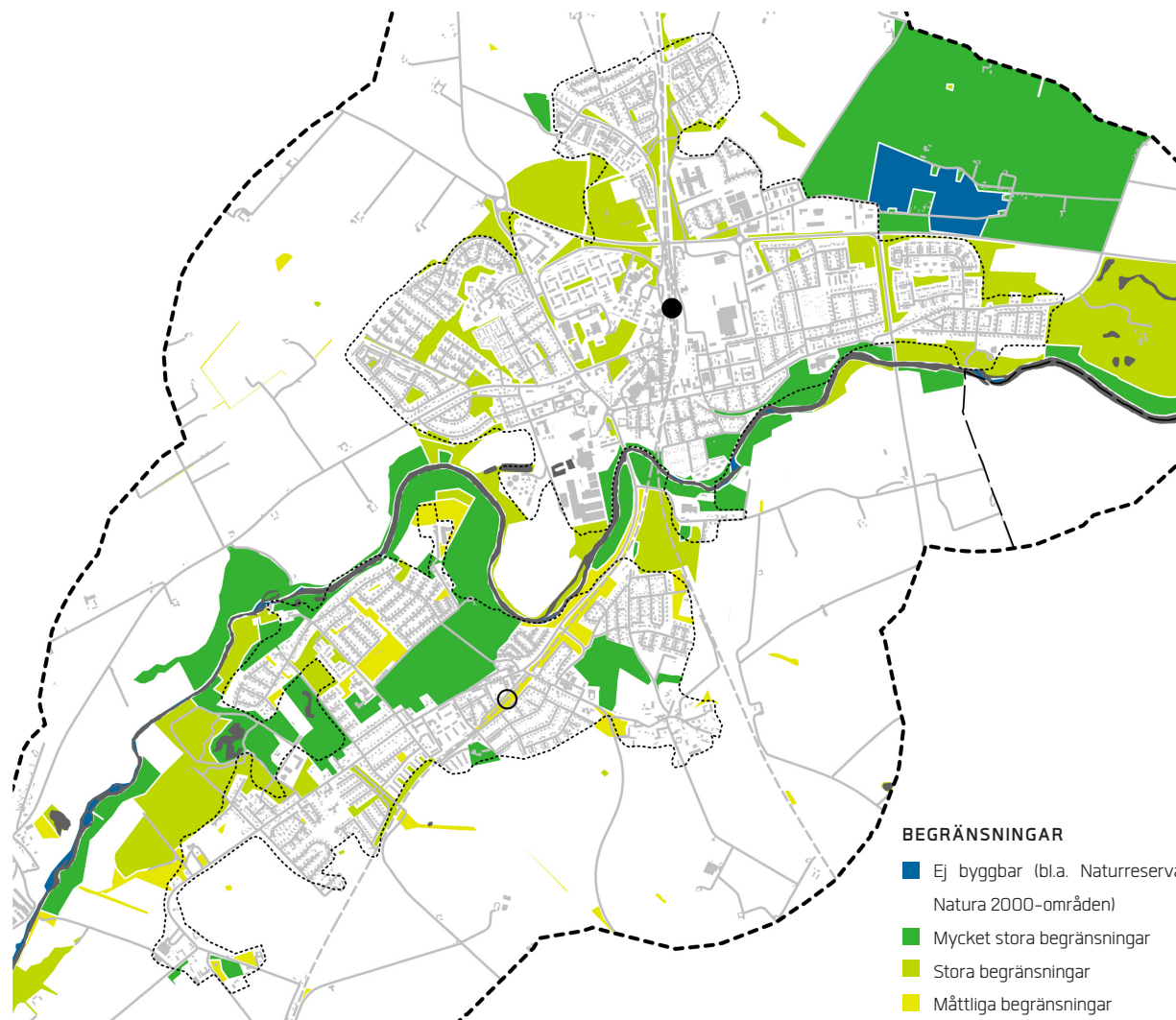
Naturområden har klassats utifrån dess naturvärden. Grunden för klassningen är Kävlinge kommuns naturvårdsprogram samt nationella data för skyddad natur, och klassningen har genomförts i samråd med en ekolog. Underlag för ekologiska spridningsvägar saknas och dessa har därför inte kunnat tas med i modellen.

UNDERLAG

Kävlinge kommuns Naturvårdsprogram samt naturreservat och Natura 2000-områden. Klassat i samråd med ekolog samt kommunala tjänstemän. Källa: Kävlinge kommun



NATURVÄRDEN, NATURRESERVAT OCH NATURA 2000 KÄVLINGE-FURULUND



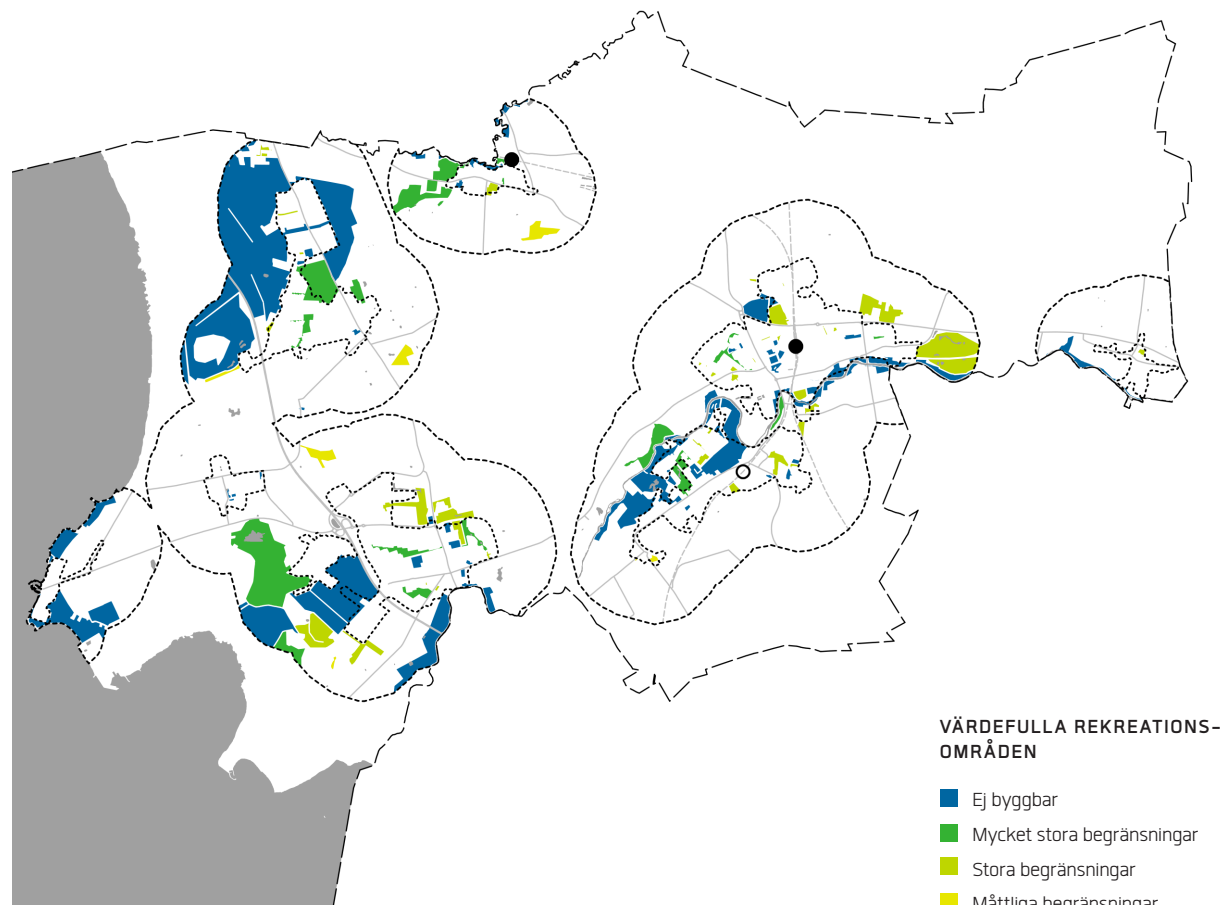
VÄRDEFULLA REKREATIONSOMRÅDEN



Värdefulla rekreationsområden utgör en begränsning för byggandet, i vissa fall en måttlig begränsning och i andra fall räknas de som ej byggbara. Störst begränsning har stora skogsområden, vatten nära natur, större bostadsnära grönytor med parkkvaliteter, skolgårdar, kyrkogårdar och Barsebäck golfbana.

UNDERLAG

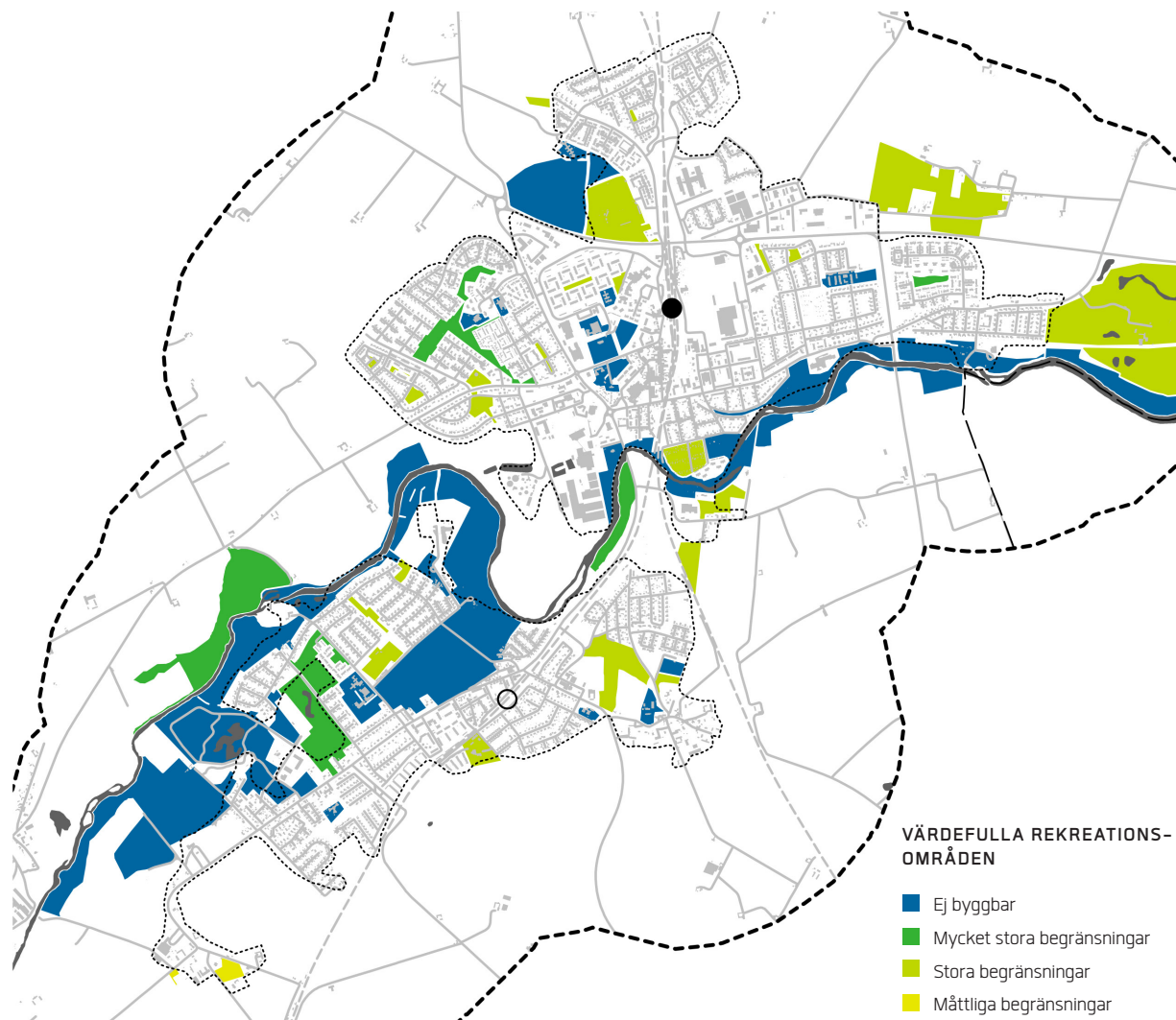
Kommunens Grönstrukturinventering och ytor från kommunens Naturvårdsprogrammet. Ytorna har modifierats något i samråd med kommunala tjänstemän.



VÄRDEFULLA REKREATIONS- OMRÅDEN

- Ej byggbar
- Mycket stora begränsningar
- Stora begränsningar
- Måttliga begränsningar

VÄRDEFULLA REKREATIONSOMRÅDEN KÄVLINGE-FURULUND



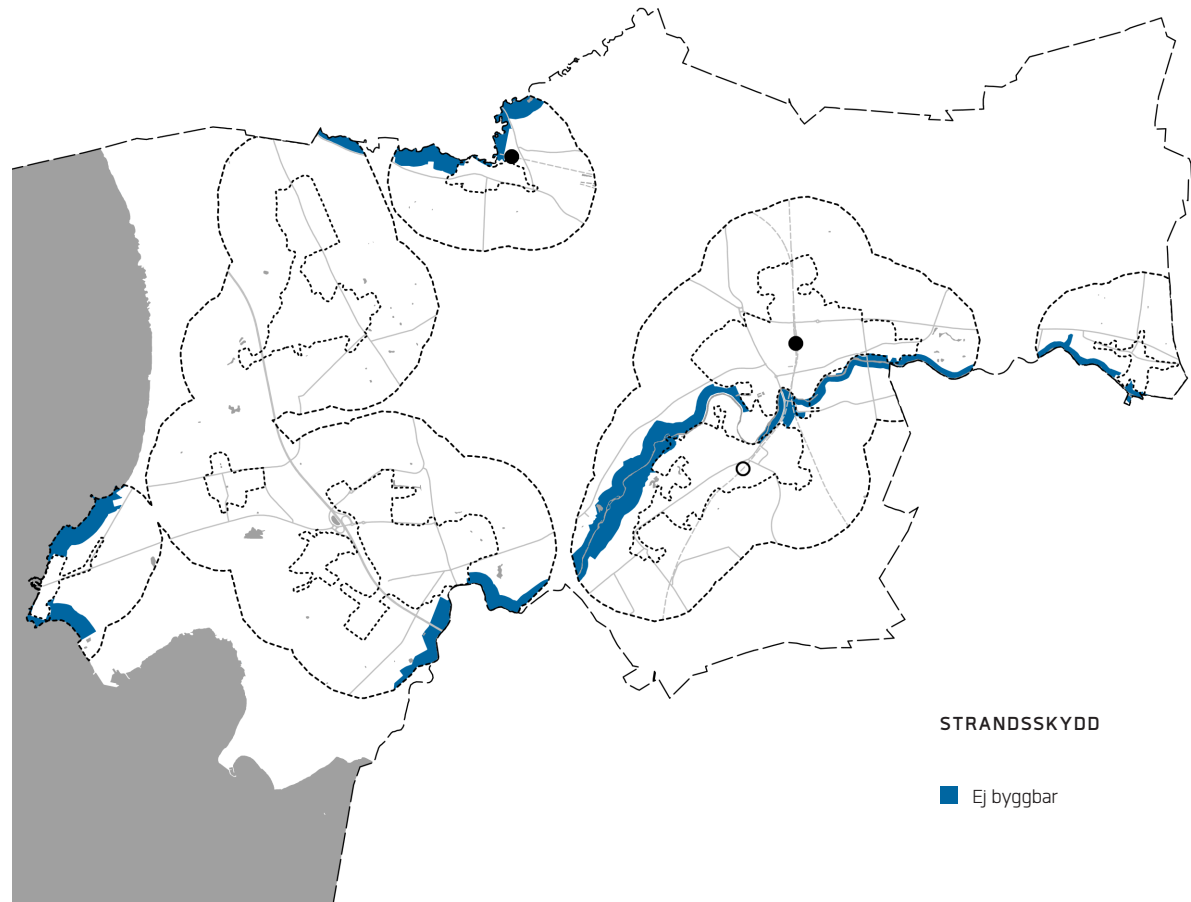
STRANDSKYDD



100 meter upp på land och lika långt ut i vattnet finns strandskydd, längs hav, sjöar och vattendrag i Sverige. På några platser är strandskyddet borttaget, exempelvis i en del planlagda områden. På känsliga platser är istället strandskyddet utökat till 200 eller 300 meter. Strandskyddet innebär att marken räknas som ej byggbar.

UNDERLAG

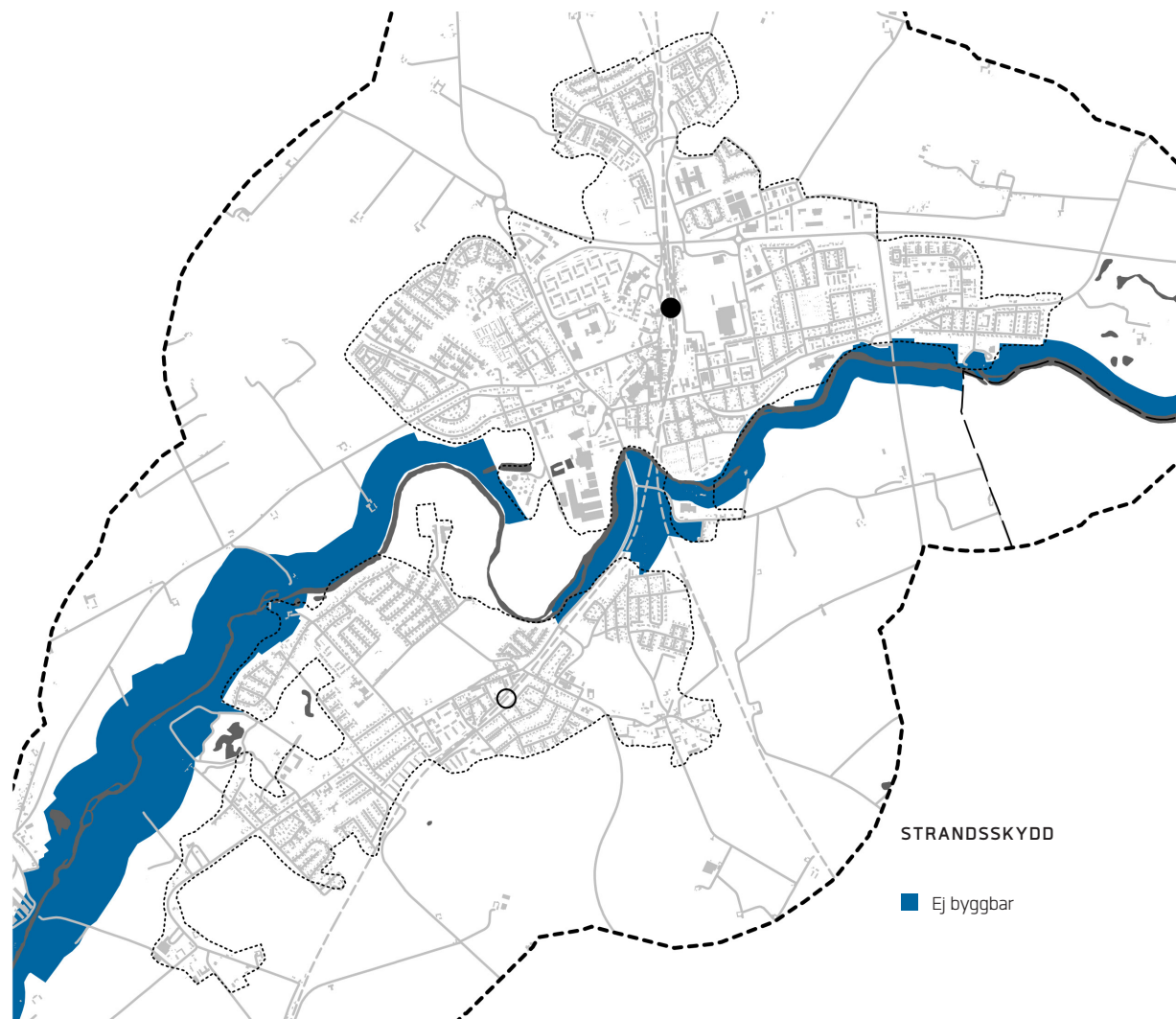
Ytor med strandskydd. Källa: Kävlings kommun



STRANDSSKYDD

■ Ej byggbar

STRANDSKYDD KÄVLINGE-FURULUND



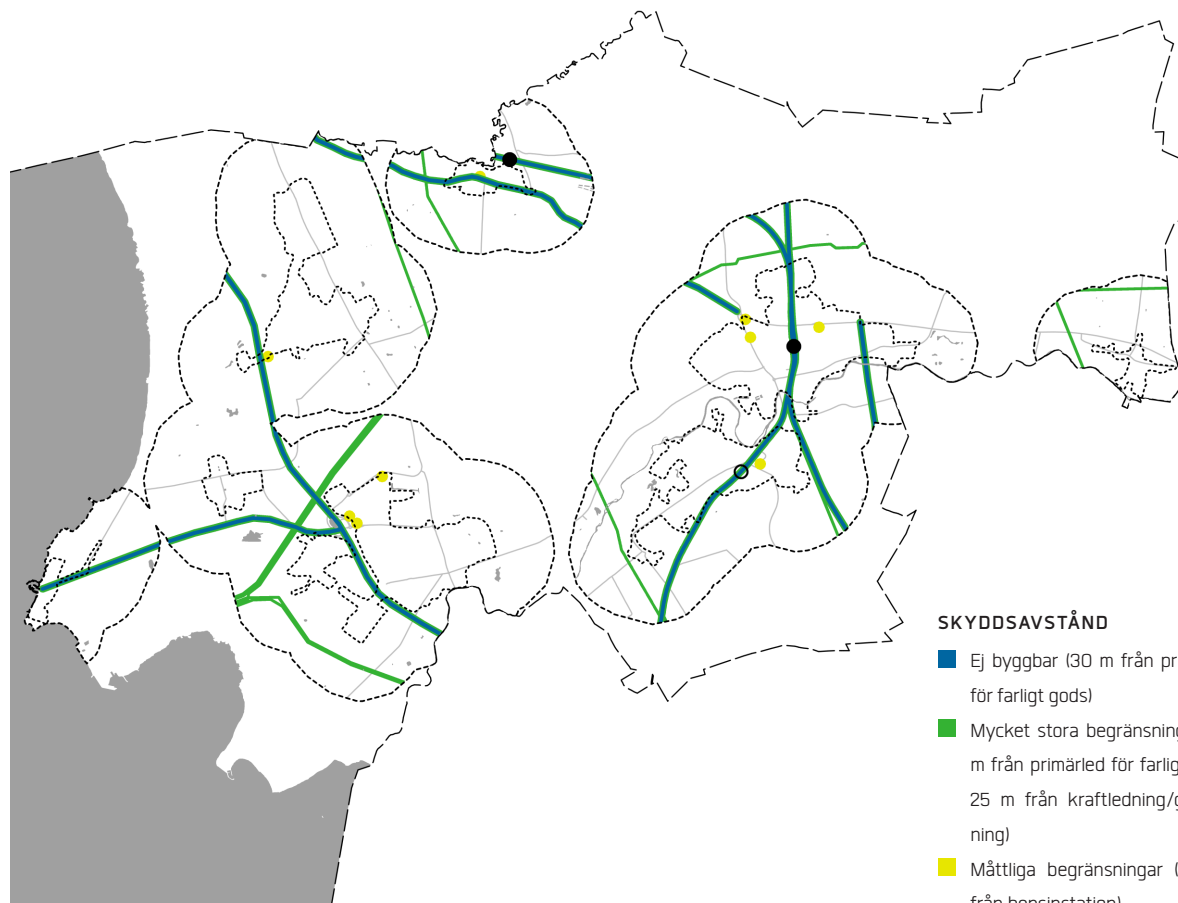
SKYDDSOMRÅDEN



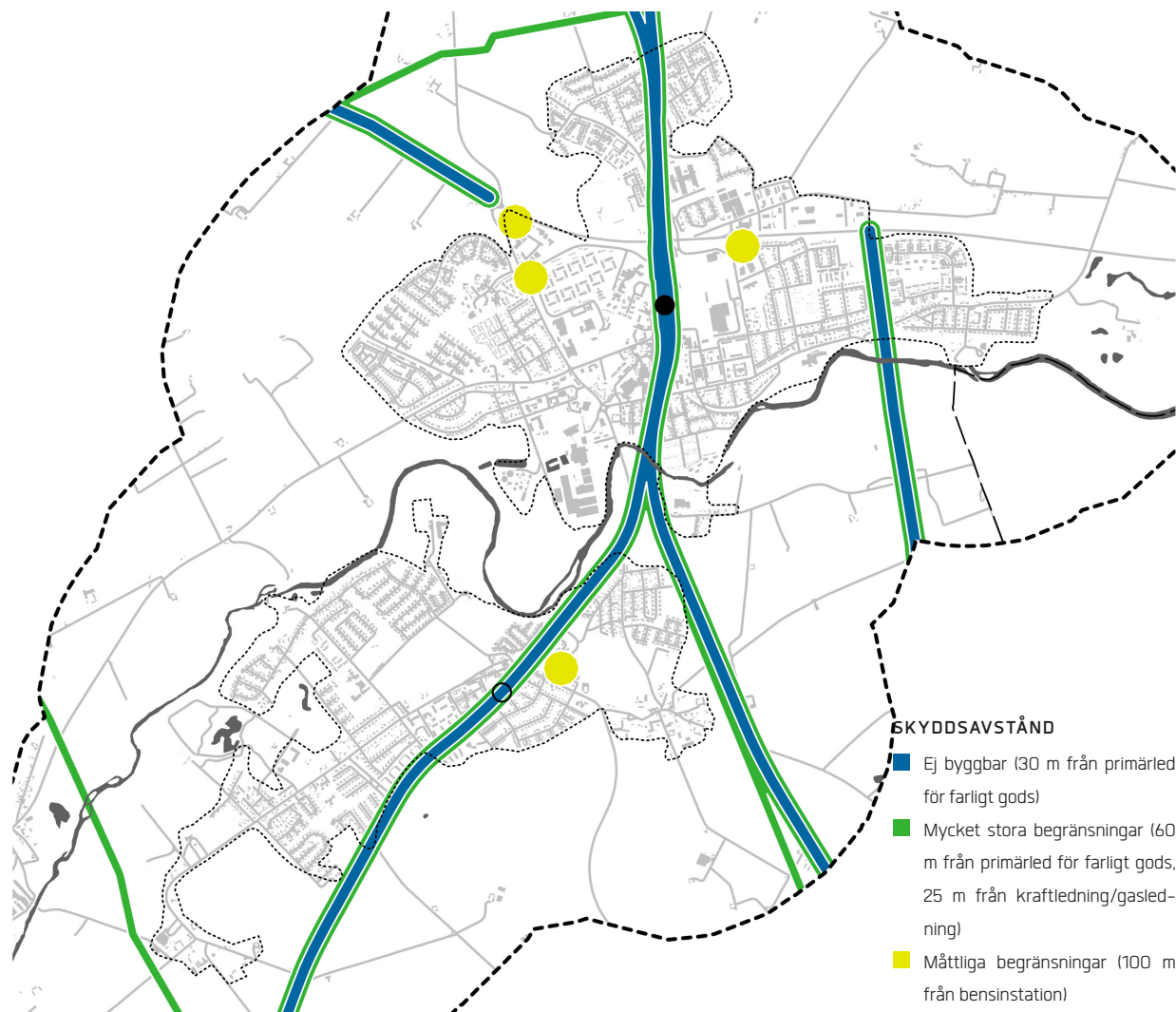
Kring transportleder för farligt gods samt nära bensinstationer finns det en olycksrisk vilket innebär en begränsning för byggandet. Hur stor begränsningen är beror på skyddsobjektet. Inom 30 meter från transportleder för farligt gods anses marken ej byggbar medan man inom 60 meter kan bygga, men det kan innebära speciella krav på byggnaderna. Bensinstationerna kan gå att omlokalisera och anses därför utgöra en måttlig begränsning.

UNDERLAG

Vägar, spår och bensinstationer med skyddsavstånd. Källa: Kävlinge kommun



SKYDDSOMRÅDEN KÄVLINGE-FURULUND



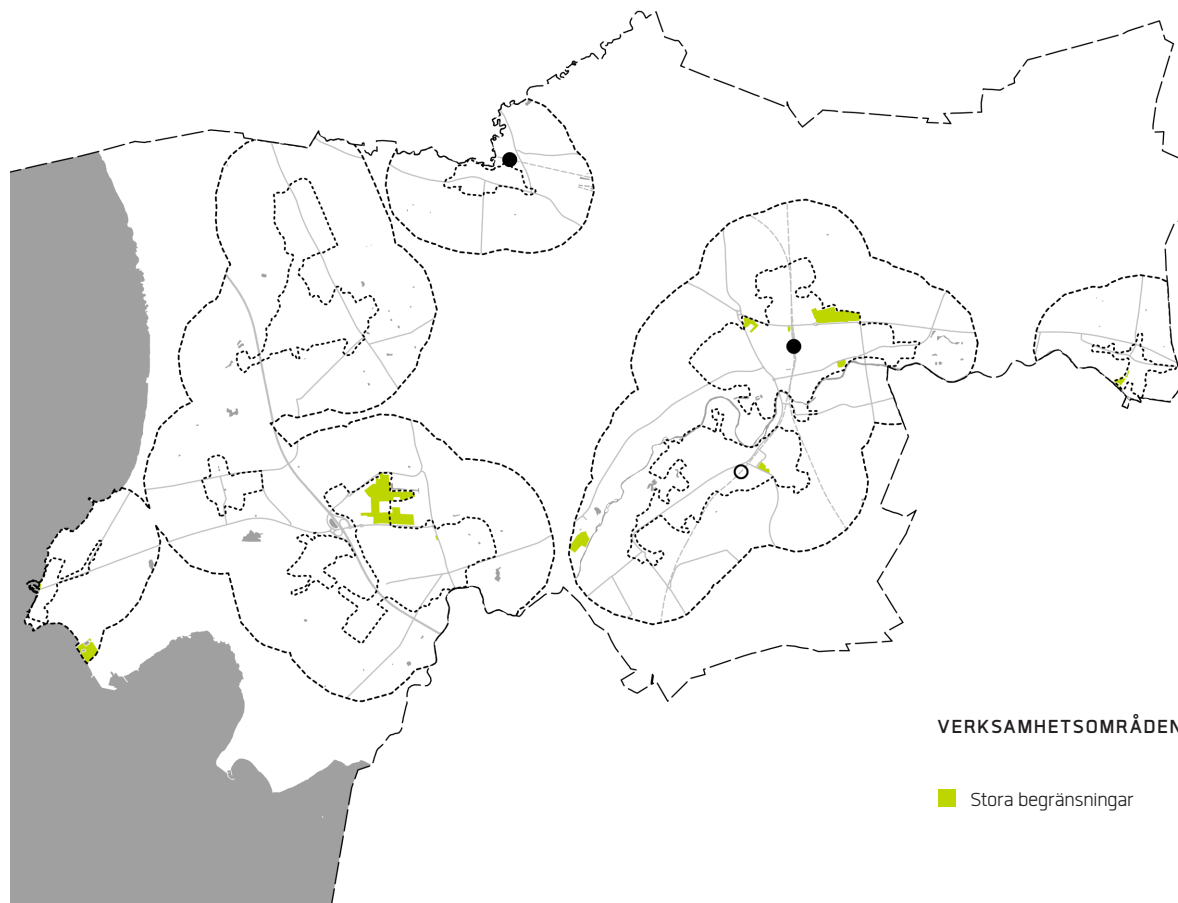
VERKSAMHETSOMRÅDEN



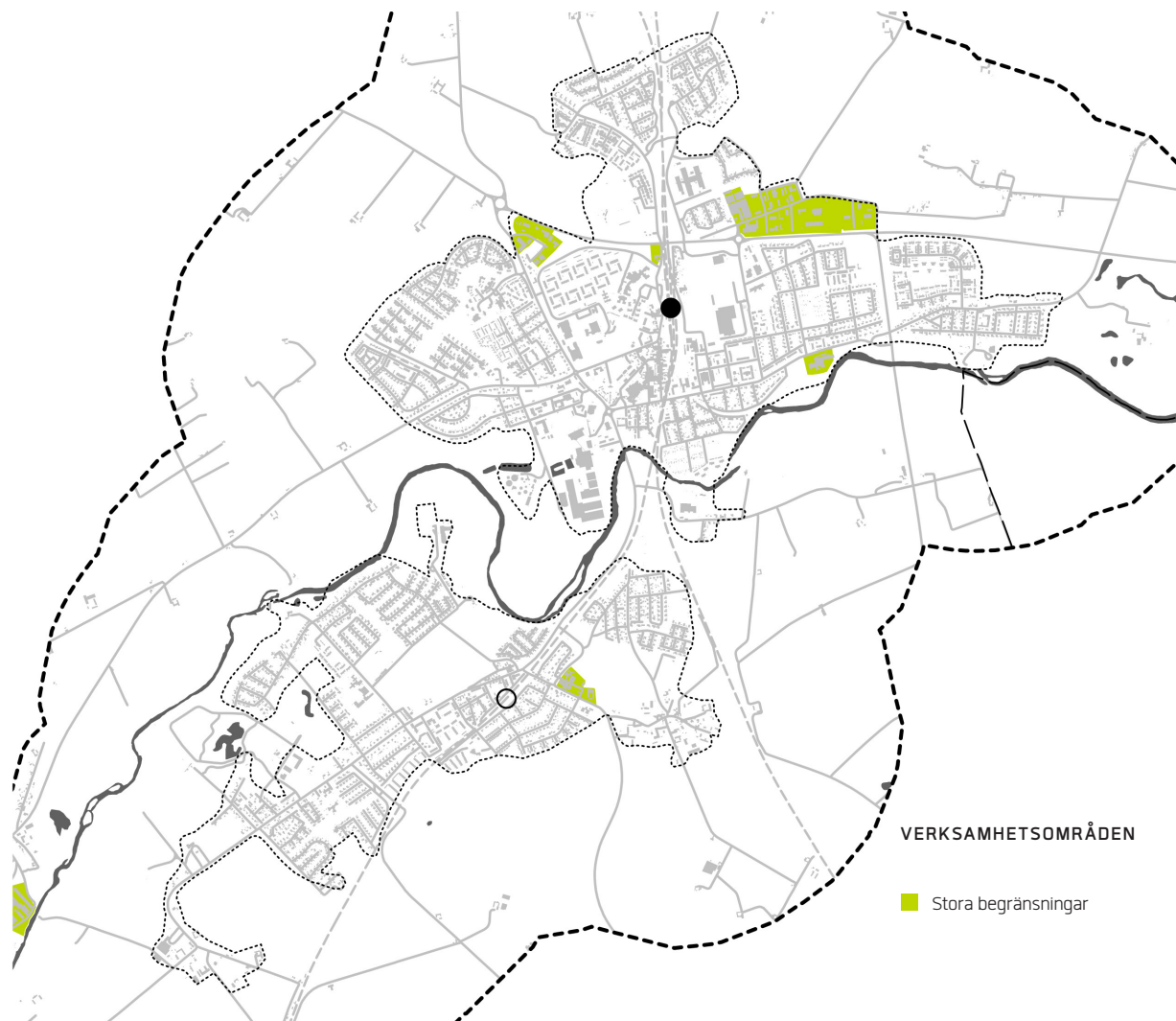
Verksamhetsområden kan innehålla störande eller skrymmande verksamheter som inte är lämpligt att blanda med bostäder.

UNDERLAG

Aktiva verksamhetsområden. Källa: Kävlinge kommun



VERKSAMHETSOMRÅDEN KÄVLINGE-FURULUND



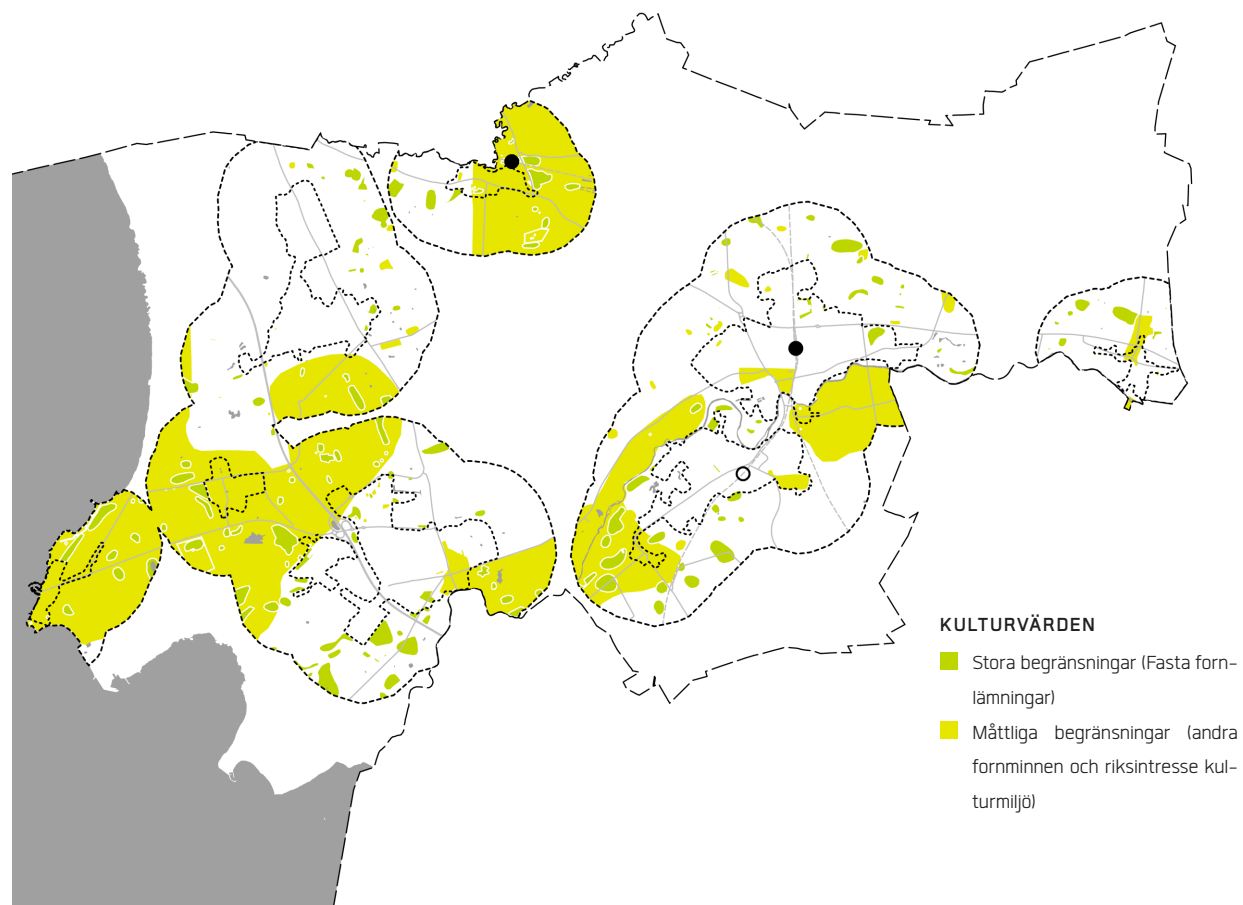
KULTURVÄRDEN



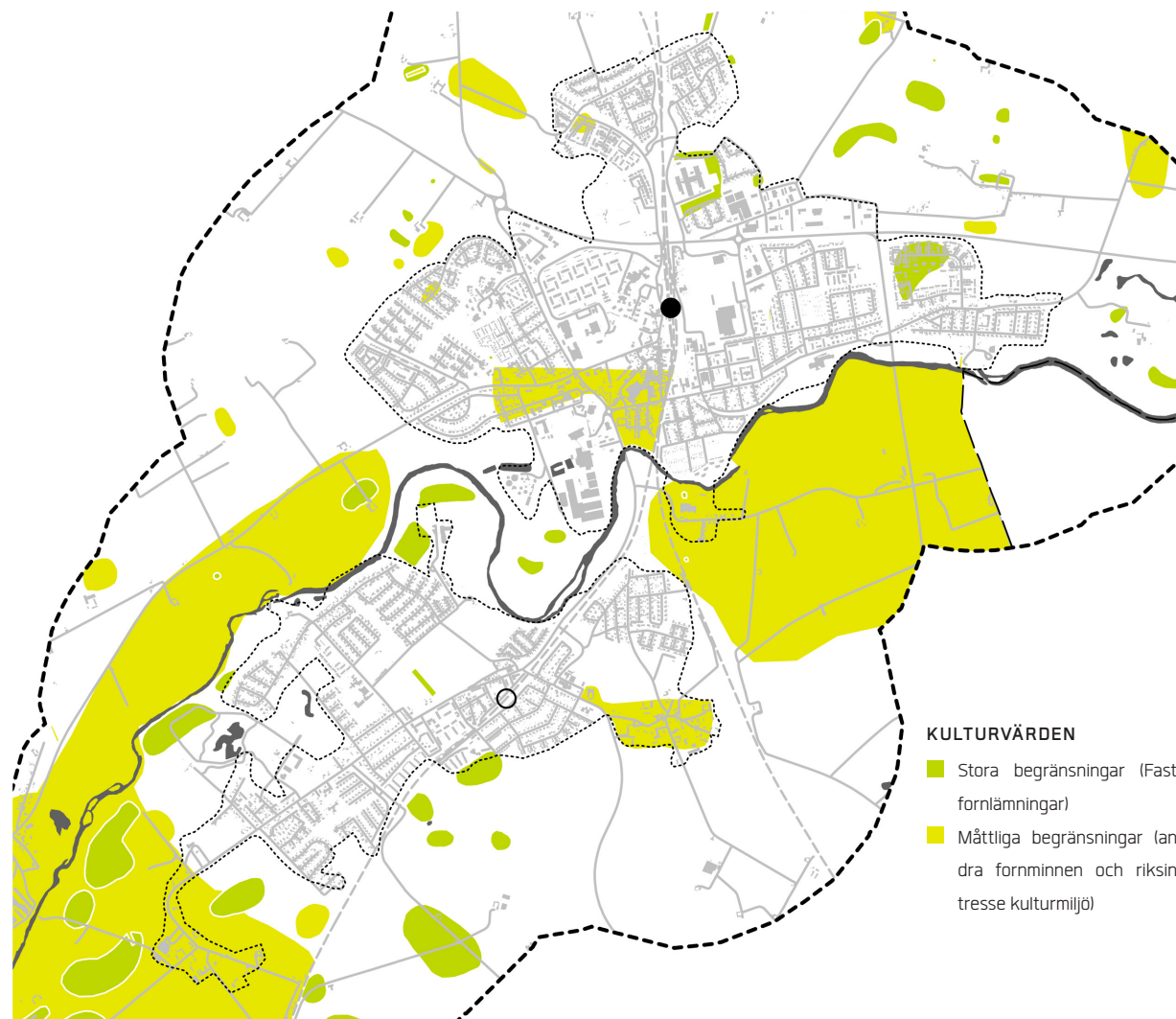
I modellen anses områden med fasta fornlämningar som en stor begränsning medan övriga kulturvärden är en måttlig begränsning.

UNDERLAG

Fasta fornlämningar, andra fornminnen samt riksintressen för kulturmiljön. Källa: Kävlings kommun



KULTURVÄRDEN KÄVLINGE-FURULUND



- KULTURVÄRDEN**
- Stora begränsningar (Fasta fornlämningar)
 - Måttliga begränsningar (andra fornminnen och riksintresse kulturmiljö)

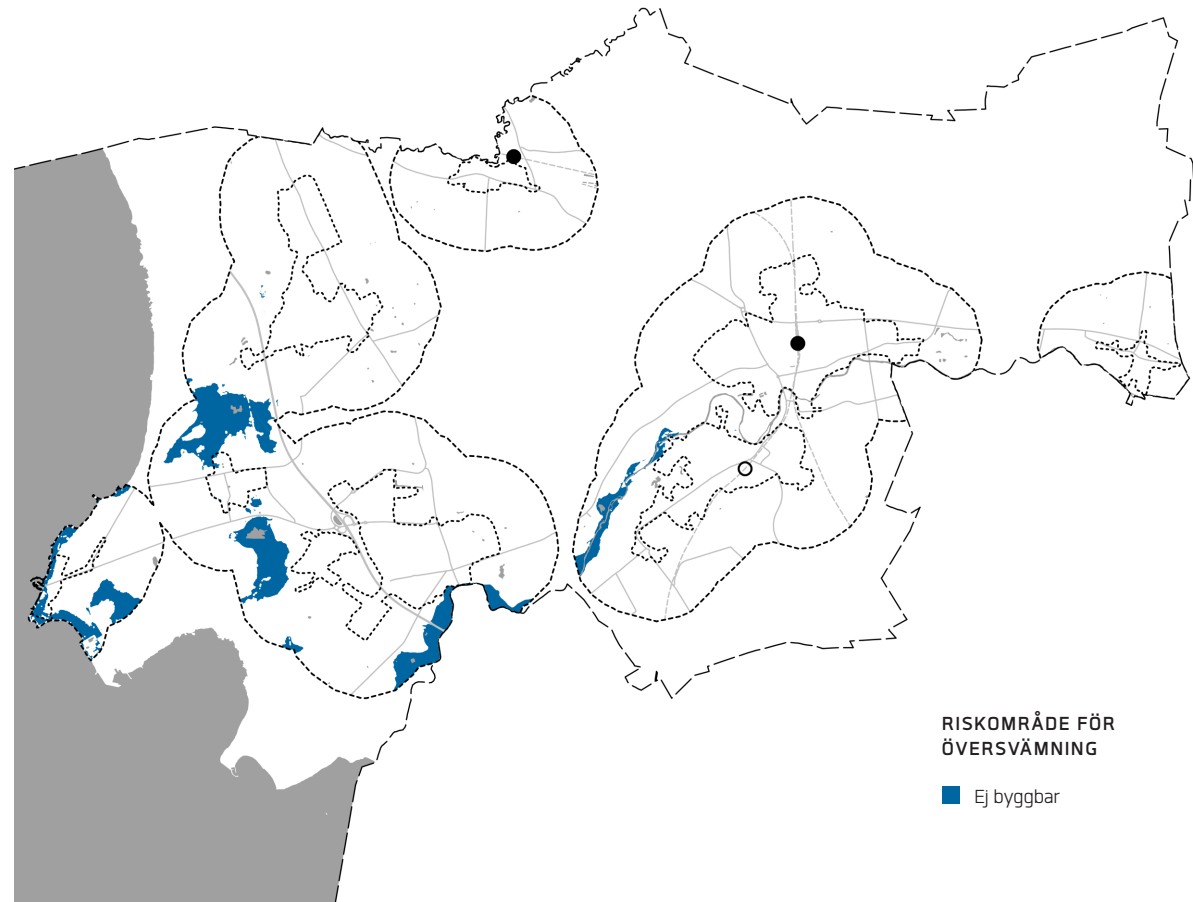
RISKOMRÅDEN FÖR ÖVERSVÄMNING



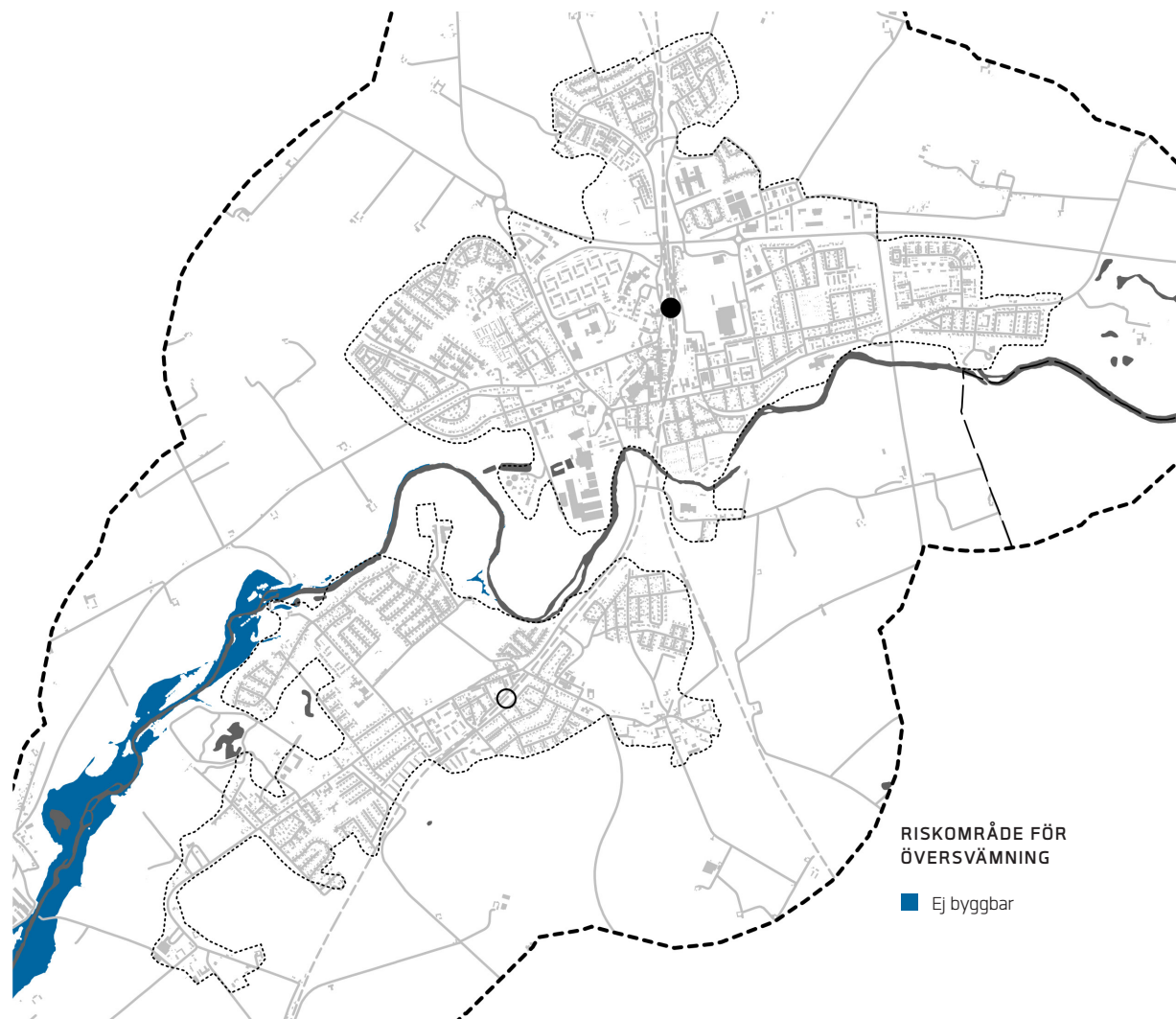
Klimatförändringarna innebär ökad risk för översvämning. Områden som kan komma att översvämmas om havsytan höjs med minst en meter anses som ej byggbara i modellen.

UNDERLAG

Ytor som riskeras att översvämmas vid havsnivåhöjning på en respektive tre meter. Källa Kävlinge kommun



RISKOMRÅDEN FÖR ÖVERSVÄMNING: KÄVLINGE-FURULUND



RISKOMRÅDE FÖR ÖVERSVÄMNING
■ Ej byggbar

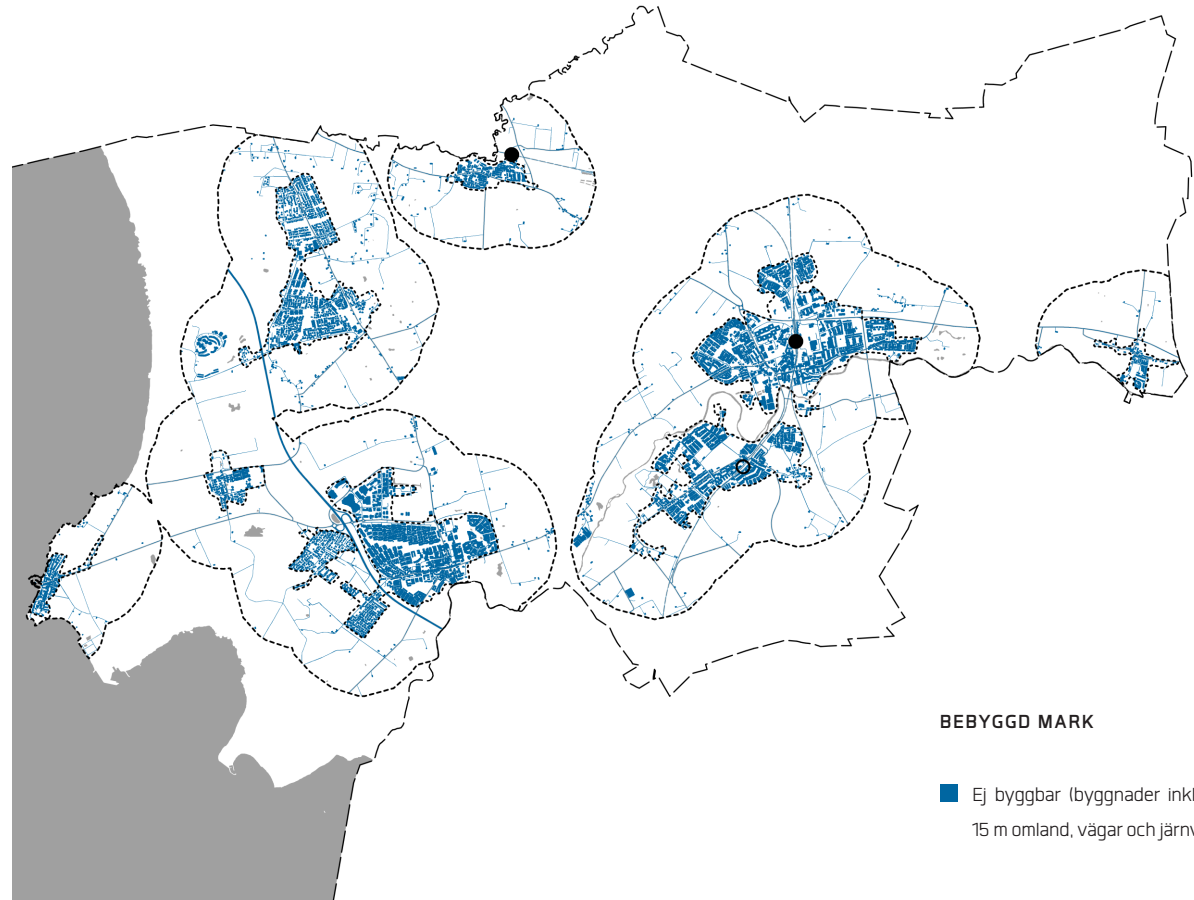
BEBYGGD MARK



Redan bebyggd mark innebär en tydlig begränsning för ny bebyggelse då den redan är i anspråktagen och har ett högt ekonomiskt värde. I modellen rivs inga byggnader förutom byggnader klassade som uthus.

UNDERLAG

Byggnadsytor, ej skärmtak, uthus samt byggnader med byggnadsarea under 20 kvadratmeter



BEBYGGD MARK

- Ej byggbar (byggnader inklusive 15 m omland, vägar och järnvägar.)

BEBYGGD MARK KÄVLINGE-FURULUND



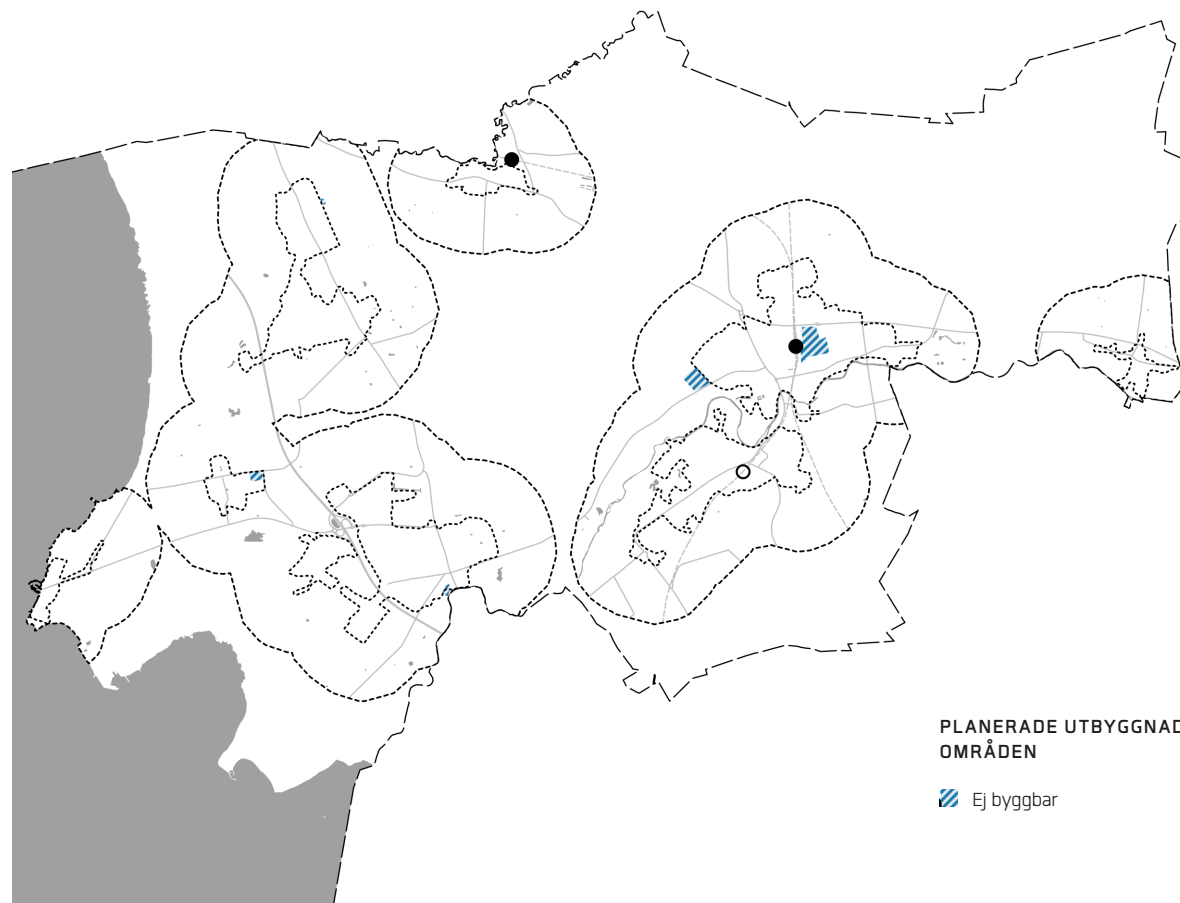
PÅGÅENDE PLANERING



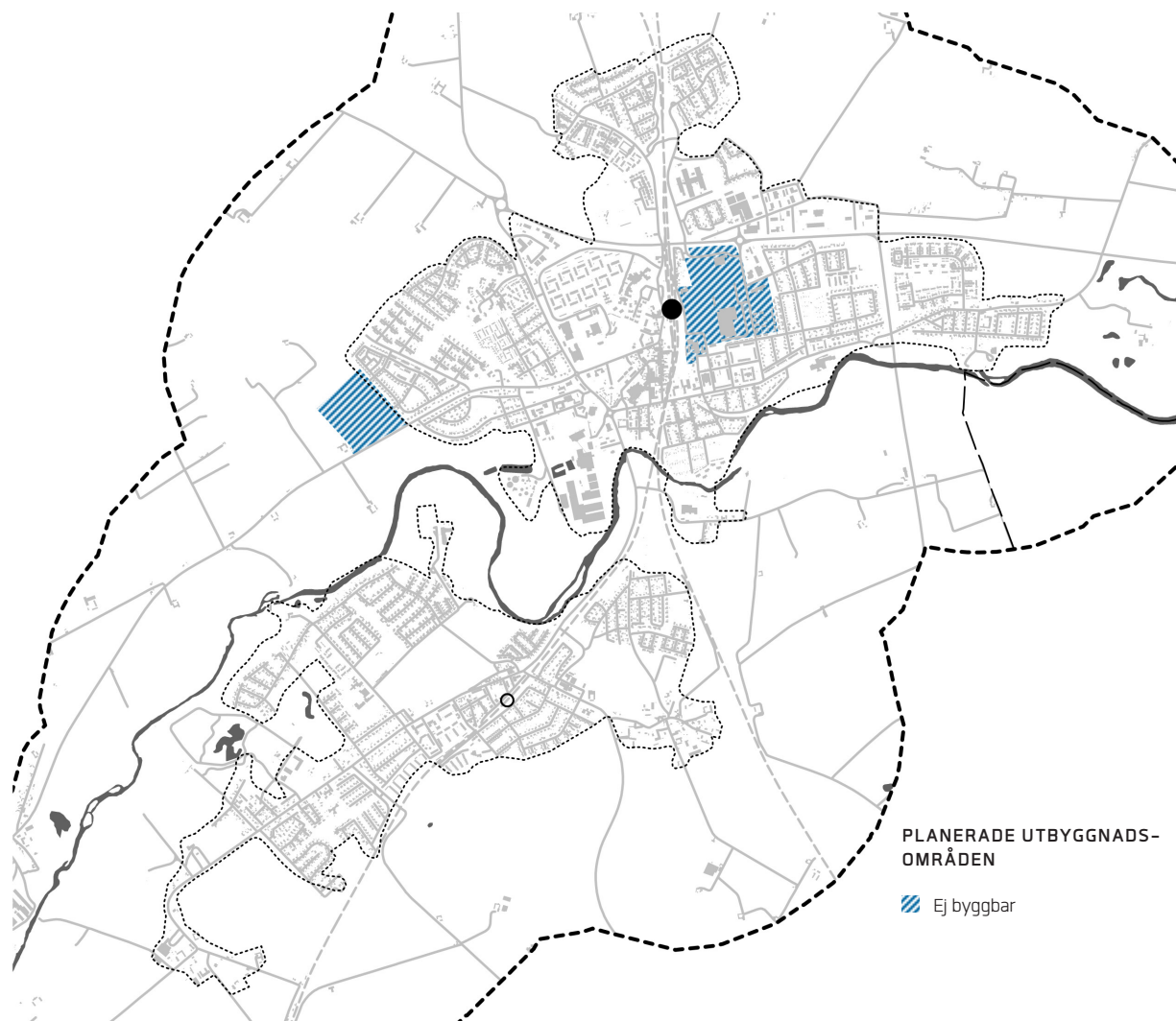
Områden som är under planering ses som reseverad för bebyggelse och kan i modellen inte pekas ut som möjliga förtätningssytor.

UNDERLAG

Ytor utpekade som utbyggnadsområden i översiktsplanen. Källa: Kävlinge kommun



PÅGÅENDE PLANERING KÄVLINGE-FURULUND



PLANERADE UTBYGGNADS-
OMRÅDEN
Ej byggbar

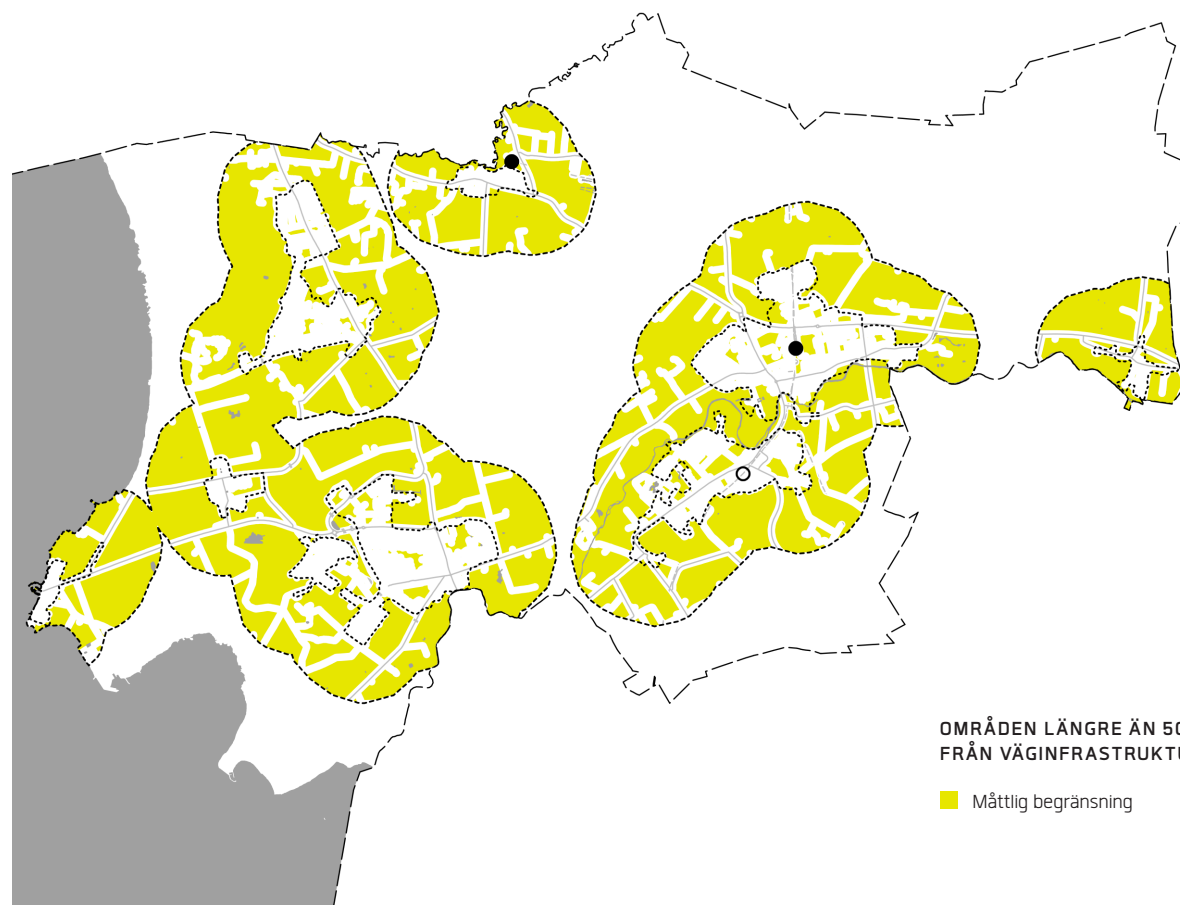
AVSAKNAD AV VÄGINFRASTRUKTUR



Avsaknad av gator i närheten av ny bebyggelse innebär ökade kostnader för infrastruktur i samband med exploatering. Att bebygga ytor med god tillgång på infrastruktur innebär både mindre kostnader och effektivare resursutnyttjning.

UNDERLAG

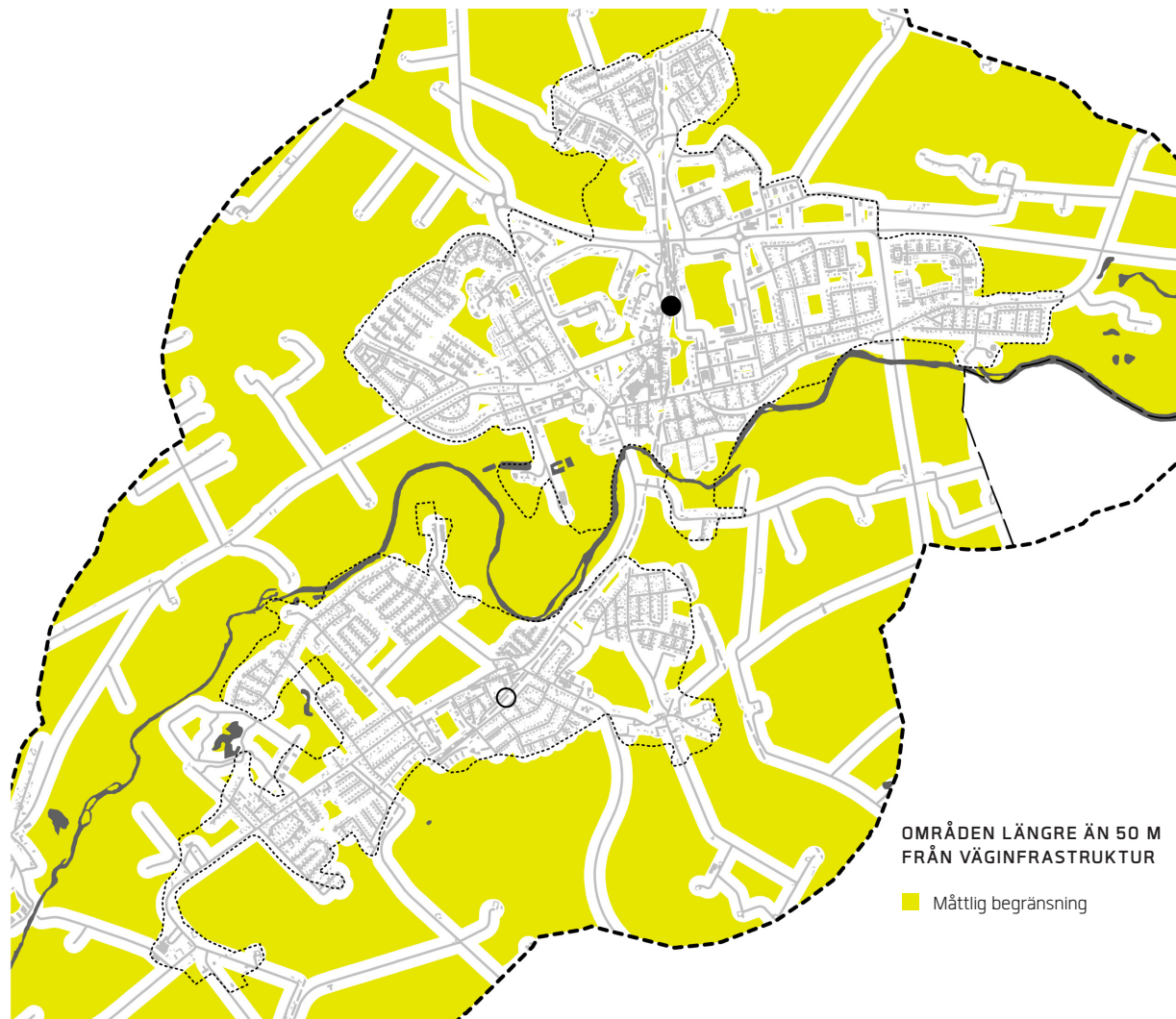
Vägmittlinjer, rensat på motorvägar. Källa: Kävlinge kommun



OMRÅDEN LÄNGRE ÄN 50 M
FRÅN VÄGINFRASTRUKTUR

■ Måttlig begränsning

AVSAKNAD AV VÄGINFRASTRUKTUR KÄVLINGE FURLUND



SPACESCAPE

Spacescape AB / Östgötagatan 100 / Box 4700 / SE-116 92 Stockholm / Sweden
Tel +46 8 452 97 67 / www.spacescape.se / info@spacescape.se