






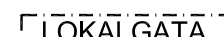
### DETALJPLANEBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Om beteckning saknas gäller bestämmelsen hela planområdet. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

-  Gräns tre meter utanför planområdet
-  Användningsgräns
-  Egenskapsgräns

### ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

#### ALLMÄN PLATSMARK

 LOKALGATA Lokaltrafik

 PARK Anlagd park

#### KVARTERSMARK

 BDH<sub>1</sub> Bostäder och vård samt handel i bottenvåningen

 J<sub>1</sub> Verksamhet och lager av sådan beskaffenhet att de kan ligga intill ett bostadskvarter

 S Skola

#### UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

+0.0 Föreskriven höjd över nollplanet

#### BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

 Marken får inte bebyggas

 Marken får endast bebyggas med uthus och garage

 u Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar

Mark för bostäder skall vara fri från föroreningar som kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö

#### MARKENS ANORDNANDE

**plantering** Marken skall till minst 50% hållas planterad med träd och buskar. Parkering och upplag får inte anordnas.

#### Utfart

 Körbar utfart får inte anordnas

#### UTFORMNING

 0,0 Högsta byggnadshöjd i meter

**II** Högsta antalet våningar

#### BYGGNADSTEKNIK

**b<sub>1</sub>** Överskrider markradonhalten 10000 Bq/m<sup>3</sup> skall bostadsbyggnader uppföras i radonskyddat utförande

**b<sub>2</sub>** Byggnad utföres så att rekommenderad ljudnivå inne 30 dB(A) och max 45 dB(A) inte överskridas. Ljudnivån 55 dB(A) vid uteplats får inte överskridas. Balkonger skall inglasas.

#### ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

#### GENOMFÖRANDETID

Genomförandetiden slutar 5 år efter planens ikraftträdande

### Förslag till detaljplan fd SAAB-området, del av Tågarp 20:7, Arlöv, Burlövs kommun, Skåne län.

Upprättad 2002-06-17  
Reviderad 2003-05-14  
Reviderad 2003-08-29

Antagen 2003-12-15  
Laga kraft 2004-02-16

Thor Heijkenskjöld  
arkitekt SAR  
Plan och Arkitektur i Malmö AB

Upprättad 2002-06-17  
Reviderad 2003-05-14  
Reviderad 2003-08-29

## ANTAGANDEHANDLING

**Förslag till detaljplan för fd. SAAB-området, del av Tågarp  
20:7, Arlov, Burlövs kommun, Skåne län.**

## PLANBESKRIVNING

### HANDLINGAR

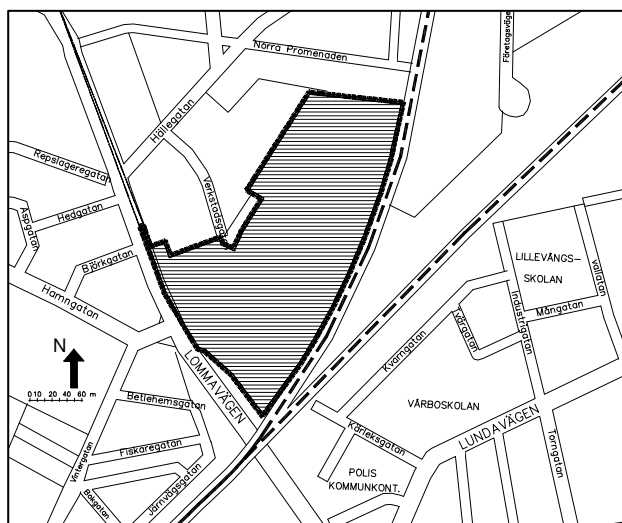
Planhandlingarna består av plankarta med bestämmelser, planbeskrivning, genomförandebeskrivning, fastighetsförteckning och bullerberäkningar.

### PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med planändringen är att förbättra stadsbilden genom att gestaltningsmässigt komplettera Lommavägen med bebyggelse. Vidare att förtydliga kraven på verksamheten som granne till skola och bostäder.

### FÖRENLIKT MED 3,4 OCH 5 KAP MB

Planförslaget bedöms förenligt med 3, 4 och 5 kap miljöbalken i enlighet med 5 § förordningen (1998:896) om hushållningen med mark och vattenområden m.m..



*Översiktsskarta, tät snedskraffering markerar planområdet*

### PLANDATA Lokalisering

Planområdet ligger nordväst om Lommajärnvägen, nordost om Lommavägen, söder om Tågarp 19:153 och 19:164, sydost om

Tågarp 20:7 och söder om Tågarp 19:175-179.

Areal

Planområdets totala areal är ca 6,8 ha.

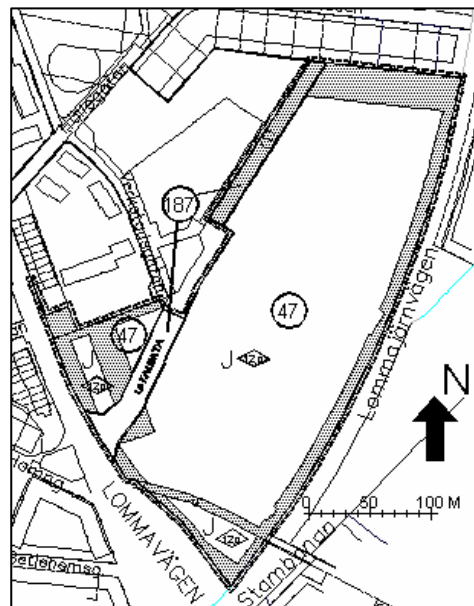
## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

I översiktsplanen-98 är kvarteret beläget inom område betecknat som sammanhållen bebyggelse med riktlinje att "Nordvästra Arlövförstärks med ny skola och idrottshall". Vidare framgår att området i södra spetsen gränsar intill mark avsatt för järnvägsutbyggnader. Södra stambanan och Lommabanan utgör stomjärnvägar och är av riksintresse. Södra stambanan avses byggas ut från två till fyra spår. Åtgärder vidtas för närvarande för att hastigheten skall kunna höjas till 200 km/h. Lommavägen miljöprioriteras och avses ingå i grönstrukturen med alléplanteringar.

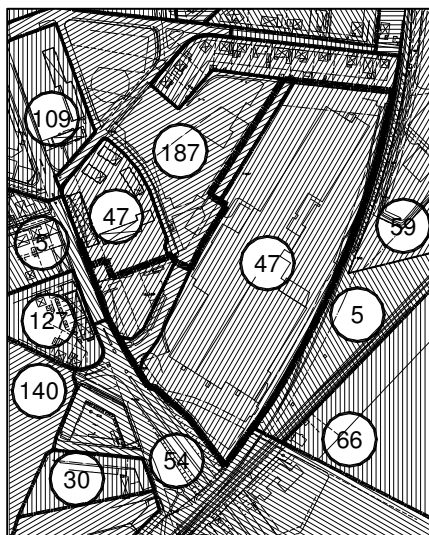
Detaljplaner

För området gäller en av Länsstyrelsen den 22 december 1964 fastställd detaljplan, för kvarteren Gåsen och Gamen (nr 47). Enligt detaljplanen är området avsatt för industriändamål av sådan beskaffenhet att närboende ej vållas olägenheter med 12 meters byggnadshöjd. Genomförandetiden har gått ut. För gatumarken genom västra delen av planområdet gäller plan nr 187, antagen av kommunfullmäktige den 18 januari 1999 med genomförandetid till 2004.



*Planområdet, med gällande planer markeras med nummer i cirkel och mark som inte får bebyggas markeras med prickar.*

Utanför planområdet i öster och delvis i väster gäller en av Kungl. Maj:t den 21 januari 1938 fastställd detaljplan nr 5. Enligt planen är marken i öster för järnvägsändamål och i väster för bostadsändamål. I söder gäller plan nr 54 fastställd av Kungl. Maj:t



*Gällande planer markeras med nummer i cirkel och snedskraffering. Planområdet markeras med fet svart linje*

den 29 oktober 1965. Planen reglerar Lommavägen. I väster gäller plan nr 187. Enligt planen är marken i väster avsatt för skola med krav på stängsel och plantering i gräns mot industrin..

## FÖRSLAG

### Natur

#### Mark och vegetation

Marken utanför fd. SAAB fabriken är i huvudsak asfalterad. Längs industribyggnadens nordvästra sida har mindre planteringar anlagts som spridda öar. Vid Lommavägen finns, en triangulär, gräsyta med större träd längs vägen.



*Vy från Lommavägen mot p-platsen*

Längs fd SAAB-fabriken föreslås en planterad parkzon längs Lommavägen .

Geotekniska förhållanden Geoteknisk undersökning erfordras endast vid ev nybyggnation.

Fornlämningar

Inom planområdet finns inga under mark kända dolda fornlämningar.

**Bebyggelse  
Befintlig förhållanden**

Inom planområdet ligger f.d. SAAB fabriken med en bottenyta på ca 2,5 ha. Idag inryms kommunens brandstation i byggnaden



*Vy mot entrén till f.d. SAAB*

samt olika verksamheter (Möbel- och byggmateriallager, husfabrik, CD-tillverkare).

Bostäder, mm

För att gestaltningsmässigt sluta stadsrummet i Lommavägen föreslås trevåningsbebyggelse längs gatan. Bebyggelsen föreslås inrymma vanliga bostäder men ev även stödbostäder och bostäder för LSS.

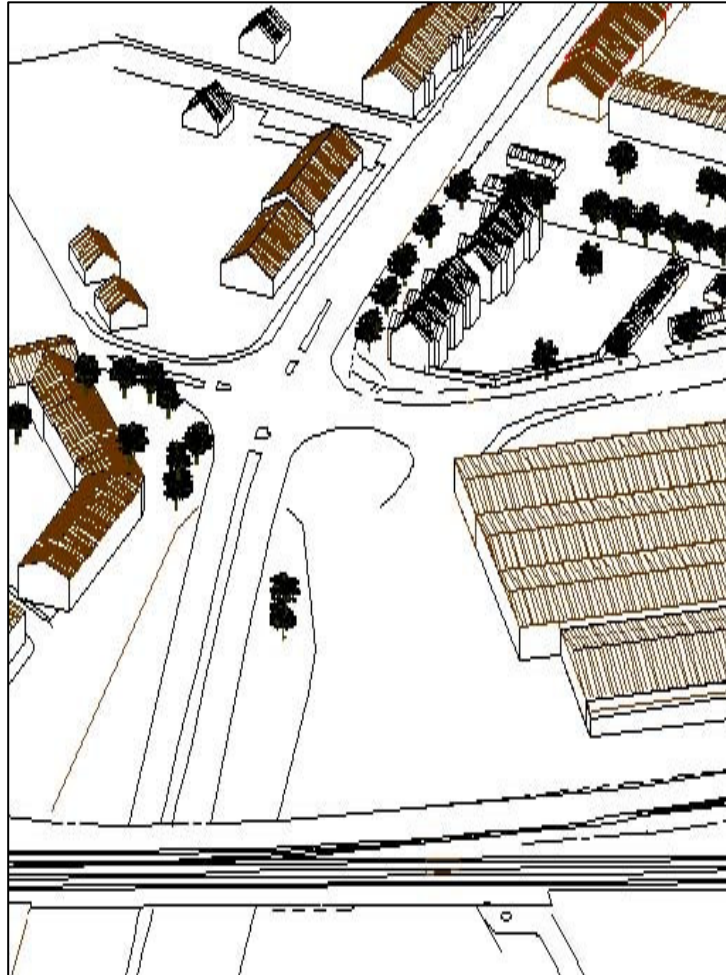


*Vy från sydost, Lommavägen*

Förslagsvis uppförs bebyggelsen i två huskroppar. Längs lokalgatan föreslås ett flertal tvärställda garagebyggnader som

avskärmar utemiljön från verksamhetsområdet. Skyddade uteplatser tillskapas mellan bostadshusen och garagebyggnaderna.

Norr om bostadsbebyggelsen på s:7 möjliggörs uppförandet av 10 platser i garage för radhusbebyggelsen.

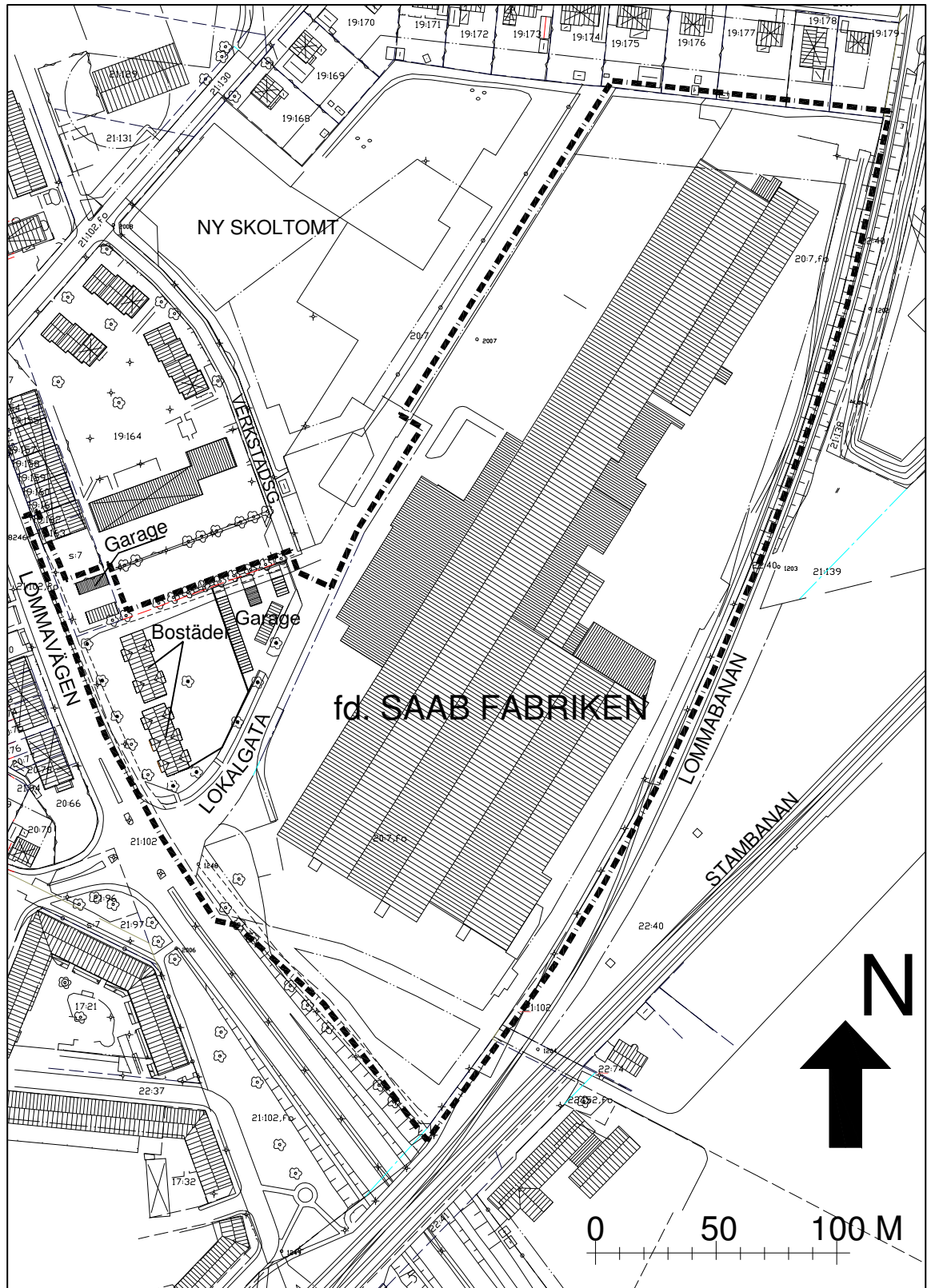


*Volymstudie med trevåningsbebyggelse längs Lommavägen*

#### Arbetsplatser

Fabriksbyggnaden upplåts för verksamheter och lager av sådan beskaffenhet att den kan ligga intill en skola och ett bostadskvarter.

I gällande plan föreslagen planterad zon mellan industri och skola överförs till skolan.



*Illustration, punktstreckad linje markerar planområdet*

Tillgänglighet

Området skall vara tillgängligt för rörelsehindrade.

Friytor Behovet av friyta skall tillgodoses på tomtmark öster om förslagen bostadsbyggnad.

Gator och trafik mm Planområdet har idag två angoringar från Lommavägen. Båda har använts av industriverksamheten. Den södra angoringen betjänar idag befintlig verksamhet och utgör enligt gällande plan gatemark till planerad skola. Den norra angoringen stängs. Anslutningen används idag av utryckningsfordon. Utryckningsfordon förutsätts använda lokalgatan. Lommavägen mot Lundavägen trafikeras med 6616 fordon/ veckomedeldygn. Trafiken prognostiseras öka till 8000 fd/dygn.

Lommavägen avses byggas om till s k miljögata vilket liksom ombyggnaden av korsningen Lommavägen/Hamngatan förväntas bli utfört innan nya bostäder färdigställs. För att separera trafiken införs utfartsförbud på vissa sträckor utmed lokalgatan mot f.d. SAAB-fabriken och föreslagen nybebyggelse.

Parkering Parkering för bostadsbebyggelsen föreslås i östra delen av kvartersmarken för bostäder mm. Parkeringen får en utfart till lokalgatan. Garage möjliggörs på del av området.

Mark avsätts för att möjliggöra bilgarage för Tågarp 19:154-19:163 på del av s:7.

Gångtrafik Gång- och cykelbanan utmed Lommavägen som ligger på Tågarp 20:7, idag kvartersmark, säkerställs som miljöprioriterad gata.

### **Störningar/Miljökonsekvenser**

Verksamhetsförändringen bedöms inte innebära betydande påverkan på miljön, hälsan, hushållningen med naturresurser eller strida mot någon miljö kvalitetsnorm.

Vägtrafikbuller Trafiken prognostiseras att öka från ca 6600 f/åmd med ca 25 % till år 2010, vilket i stort motsvarar 8250 f/åmd. Enligt bullerberäkningar överskrids ekvivalentnivån 55 dBA och maxinivån 70 dBA. Särskilda bullerdämpandeåtgärder vidtas i fasad mot Lommavägen, vilket regleras med en bullerbestämmelse. Rekommenderade ljudnivåer vid uteplats innehålls i skydd av byggnaderna norr om lokalgatan.



Bostäder	Lommavägen 2002		Lommavägen 2010		Lokalgata	
	dBA ekv	dBA max	dBA ekv	dBA max	dBA ekv	dBA max
	utomhus	utomhus	utomhus	utomhus	utomhus	utomhus
	58	75 <sup>1</sup>	59	75 <sup>1</sup>	30	56
Riktvärde	55	70	55	70	55	70

*Tabell med ljudnivåer utomhus för bostäder och uteplats.  
Vid en antagen fasaddämpning på 30 dB(A), motsvarar detta värde en inomhusnivå på 45 dB(A).*

### Tågtrafikbuller

På södra stambanan passerar för närvarande enligt banverket som mest ca 340 tåg/dygn. Av dessa är 274 persontåg (varav 143 pågatåg, 66 öresundståg, 20 kustpil, 45 fjärrtåg (37 snabbtåg) 66 godståg. Enligt prognoserna, i pågående järnvägsutredning Håstad-Arlöv, kommer trafiken fram till år 2020 att öka till totalt 532 tåg/dygn (varav 208 pågatåg, 162 öresundståg, 82 fjärrtåg (72 snabbtåg) 80 är godståg. Den högsta tillåtna hastigheten idag för persontåg är 130 km/h och för godståg 100 km/h. Åtgärder vidtas för närvarande för att hastigheten skall kunna höjas till 200 km/h. Södra stambanan utgör led för farligt gods.

Lommabanan trafikeras idag enbart av godstrafik (13 godståg/dygn) men Banverket utreder pågatågstrafik. Lommabanan prognostiseras att år 2020 trafikeras med 88 pågatåg/dygn och 45 godståg/dygn, vilket förutsätter att länken till Löddeköpinge och Bjärred är utbyggd.

	Tågtyp	Antal	medellängd	maxlängd	hastighet
<b>Lommabana</b>	Pågatåg	88	60	100	70
	Godståg	45	500	650	70
<b>S.Stambanan</b>	Pågatåg	208	60	100	140
	Öresundståg	162	85	160	180
	X2000/Snabbtåg	72	150	150	200
	Nattåg	10	250	300	100
	Godståg	80	500	650	70

*Tabellen visar trafik på Södra stambanan och Lommabanan i Arlöv 2020 vid Lommavägen*

Bifogad bullerberäkning visar att med ett 3 meter högt bullerplank längs järnvägen innehålls rekommenderade tågbullervärden.

## Luftföroreningar

Enligt en rapport från miljöförvaltningen i Malmö, "Luften i Burlöv 2001" visar resultatet från genomgången av uppmätta luftföroreningshalter följande:

*Svaveldioxidhalterna* är mycket låga, < 5% av miljö kvalitetsnormen. Trenden är fortsatt sjunkande.

*Kvävedioxidhalterna* i centrala Burlöv måttliga. I trafikintensiva miljöer kan halterna vara ännu högre och det kan finnas risk för att miljö kvalitetsnormen kan överskridas. Trenden de senaste 5 åren visar på i stort sett lika höga halter.

*Ozonhalten* är fortsatt ett problem främst ur växtekologisk synvinkel. Trenden de senaste åren tycks vara långsamt vikande.

*Partikelhalterna (PM10)* mättes för första gången under vinterhalvåret 2000/2001. Av dessa mätningar kan det konstateras att halterna är måttliga, dvs. 50% av miljö kvalitetsnormen.

*Sothalterna* är mycket låga, ca 5 % av gällande gränsvärden.

*Bensenhalterna* är strax under den planerade miljö kvalitetsnormen.

*Toluenhalterna* är låga. Både bensen- och toluenhalterna har de senaste åren sjunkit något.

*Bly* mäts ej i Burlöv. Men jämförelse med miljö kvalitetsnormen kan grovt göras då Köpenhamn mäter bly. Halterna är mycket låga och man kan på goda grunder anta att halterna i Burlöv är lika låga eller ännu lägre.

Under 2002 gjordes av miljöförvaltningen i Malmö en uppföljning av luftföroreningssituationen vid Sockerbitstorget, en trafikintensiv miljö. Enligt rapport från miljöförvaltningen i Malmö, "Uppföljning av luftföroreningssituationen vid Sockerbitstorget" framgår bla följande:

Vid mätningarna överskreds inte Naturvårdsverkets riktvärde för *kolmonoxid*.

Vid mätningarna överskreds inte Naturvårdsverkets miljö kvalitetsnormer för *PM 10*.

Vid mätningarna av *VOC*, som idag saknar miljö kvalitetsnorm, inträffade inga överskridande för något kolväte, förutom bensen som överskred lågrisknivån.

*Kvävedioxidhalten*, som mättes i 5 punkter kring Sockerbitstorget, överskred miljö kvalitetsnormen i ett fall i en punkt för 98%-il (dygn). Miljö kvalitetsnormen för 98%-il (dygn) är  $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Det uppmätta värdet blev  $63 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Trafiken på Lommavägen är drygt hälften av trafiken på Lundavägen vid Sockerbitstorget. Jämförs

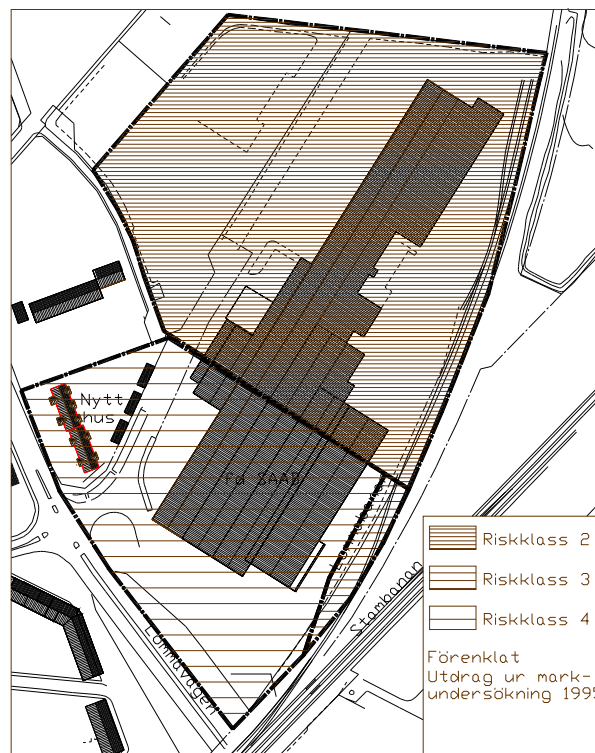
Lommavägen med Sockerbitstorget kan man på goda grunder anta att Kvävedioxidhalterna inom planområdet är lägre.

#### Markradon

Planområdet ligger inom normalriskområde enligt karteringar. Senast i samband med bygglov undersöks förekomsten av markradon. Överskrider markradonhalten 10000 Bq/m<sup>3</sup> skall bostadsbyggnader uppföras i radonskyddat utförande. Bestämmelse om radonskyddat byggande införs i detaljplanen.

#### Markföroreningar

Kommunens har 1995 låtit göra en markundersökning. Undersökningen baseras på provtagningar och analyser. Resultatet var bra för det område som bostadshus planerats i. Området har klassificerats i riskklass 4, d.v.s. liten risk Om delar av marken kan definieras som förorenade gäller bestämmelserna i miljöbalken kapitel 10. Särskild bestämmelse införs att marken skall vara fri från skadliga föroreningar. Senast i samband med bostadsbyggandet säkerställs att marken är fri från föroreningar, vilket framgår av kontrollplanen.



*Utdrag ur markradonundersökning 1995*

#### El-anläggning

Kring en el-anläggning finns ett elektriskt och ett magnetiskt fält. Spänningen ger upphov till det elektriska fältet medan strömmen alstrar det magnetiska fältet. Styrkan beror bl a på avståndet till anläggningen, spänningen och belastningsströmmen. Nätstationer

bör ej placeras i byggnader som är avsedda för bostäder eller arbetsplatser utan bör istället placeras friliggande med ett avstånd till annan byggnad som överstiger 5 meter.

#### Verksamheter

I planen anges vilken typ av verksamheter som är lämpliga inom planområdet. Med hänsyn till krav på skyddsåtgärder eller skyddsavstånd tillåts endast verksamheter och lager av sådan beskaffenhet att de kan ligga intill ett bostadsområde.

#### Risakanalys

##### Farligt gods

Södra Stambanan och Lommabanan trafikeras med farligtgodstransporter.

Risakanalys, Utdrag ur utgåva 1999-12-17,  
Miljökonsekvensbeskrivning till Järnvägsplan, Södra Stambanan  
Arlöv-Malmö;

”Bakgrund

Generellt utgör plankorsningar väg-järnväg, det allvarligaste riskobjektet kring järnvägar, årligen inträffar i Sverige omkring tjugo dödsfall i plankorsningsolyckor. Ytterst sällan medför urspårningar dödsfall.

Nuläge och nollalternativ

Med en risakanalys har studerats riskerna för tredje man (de närboende) till följd av urspårningar och olyckor med farligt gods. Sannolikheten för en urspårning längs det berörda linjeavsnittet i nuläget beräknas till en nivå om 0,06 per år, motsvarande en händelse per cirka tjugo år. Trafikökningen vid nollalternativet innebär att sannolikheten för en urspårning ökar till 0,09 per år (en händelse per cirka tio år).

Vid flertalet av de urspårningar som sker i landet blir konsekvenserna begränsade. Vanligen lämnar tåget inte banvallen och följderna inskränker sig till skador på banan och förseningar. I en tidigare studie har Banverket sammanställt hur långt från spåret som tåg kommit vid urspårningar. Enligt det underlaget är längs det här aktuella avsnittet, sannolikheten för att delar av ett tåg, vid en urspårning, kommer mer än tio meter från banan cirka 3 %. Sannolikheten för allvarliga urspårningar där delar av tåget kommer mer än tio meter från banan beräknas vid nuläget sålunda till 0,002 per år, motsvarande en händelse per femhundra år. För nollalternativet medför trafikökningen att denna risknivå ökar till 0,003; motsvarande en händelse per drygt trehundra år.

Sannolikhet för att haveri som leder till utsläpp av farligt gods beräknas för nuläget till 0,0002, motsvarande en händelse per cirka femtusentusen år. Trafikökningen vid nollalternativet innebär att

denna sannolikhet ökar till 0,0004 (motsvarande en händelse per cirka tvåtusen-femhundra år).

Riskenivån för de kringboende, det vill säga sannolikheten för dödsfall, beräknas till 0,0002; motsvarande ett dödsfall per cirka femtusen år. Denna risknivå kan jämföras med andra bakgrundsrisiker. För boende i Burlöv uppgår risken för att någon omkommer i en trafikolycka till cirka 1,0; det vill säga det sker ett dödsfall varje år. Risken för dödsfall vid drunkning är cirka 0,15; ett dödsfall per omkring fem år. Dessa risknivåer är således mellan ettusen och femtusen gånger så stora som risken till följd av tågolyckor. Med ett antagande att dagligen ett hundratal personer berörs direkt av järnvägen, antingen som närboende eller att de passerar i området, innebär detta en årlig individrisk för dödsfall om en på en miljon. Detta är en risknivå som för individen ofta betraktas som acceptabel.

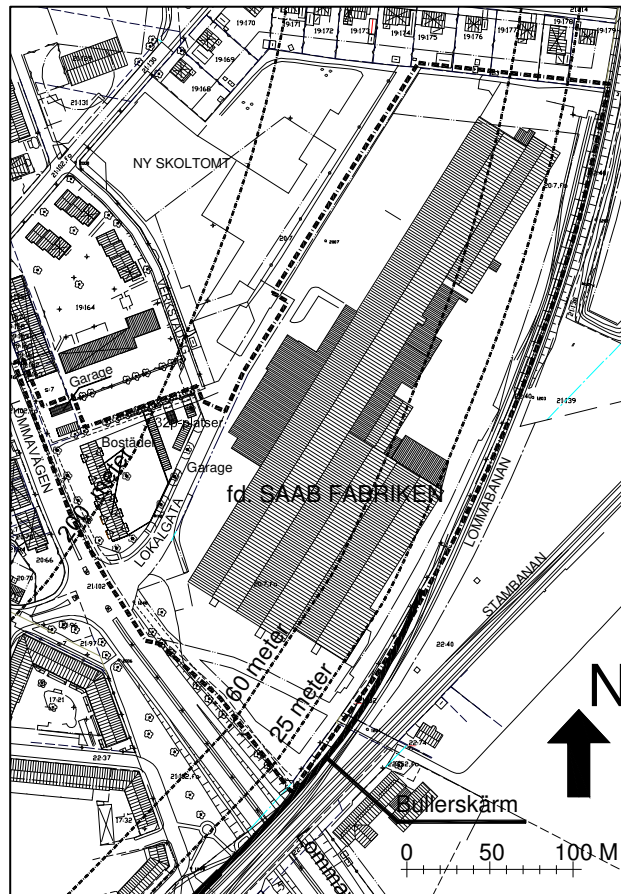
#### Utbyggnadsalternativ

Den VTI-modell som används vid riskanalysen beaktar förhållanden som trafikering, volymer av farligt gods, spårstandard samt vagnkvalitet. Modellen kan dock inte beakta effekter av att det byggs en ny bana med modernt spårmaterial, ej heller beaktas den säkerhetshöjning som sker vid utbyggnad med två nya spår. Detta innebär att beräkningarna av risknivåer för utbyggnadsalternativet ger samma risknivå som för nollalternativet. I praktiken leder dock utbyggnaden till en ökad säkerhet och minskad risknivå.

Störst risk att omgivningen skall råka ut för dödsfall föreligger vid urspåringar och störst sannolikhet för urspåringar föreligger vid passage av växlar. Med utbyggnaden kommer antalet passager genom växlar att minska." Planerade bostäder inom området kommer att ligga ca 200 meter från samma järnväg. Avståndet bedöms med mellanliggande bebyggelse som lämpligt ur risksynpunkt.

Industribyggnaden, som följer gällande detaljplan, ligger inom rekommenderat skyddsavstånd 40 meter från järnväg. Risk för olyckor finns längs banan. Ca 13 % av byggnaden som är ca 330 meter längs Lommabanan ligger inom 25 meter från banan. Den delen av byggnaden kan bli utsatt för en urspårad tvärställd vagn. Industribyggnaden ligger i en innerkurva, vilket minskar sannolikheten för en urspårningsskada..

Med hänsyn till Banverkets riskanalys och till befintliga byggnader i gränzonen till vad en vagn ytterst sällan hamnar bedöms en framtida användning för någon form av lagerverksamhet med låg personaltäthet som godtagbar.



*Nybebyggelsen ligger ca 200 meter från spårerna skärmade av befintlig bebyggelse*

Vid större ombyggnad kan ev konsekvensreducerande åtgärder vidtas. Exempelvis kan ett specialanpassat ventilationssystem, som snabbt och enkelt kan stängas av från central plats, sättas in i byggnaden. Utgångar och utomhusverksamheter omplaceras till den sidan av byggnaden som vetter från transportleden. Vidare är räddningstjänsten lokaliserad i fd. SAAB-fabriken med möjlighet till snabb insats i skadeförebyggande syfte. Området mellan spår och SAAB-fabriken får inte bebyggas och är tillgängliga för räddningstjänsten vid en eventuell olycka.

#### Utryckningsfordon

Framkomligheten för utryckningsfordon säkras enligt plan- och bygglagen. Avståndet mellan möjlig uppställningsplats för räddningsfordon och byggnadsentré överstiger inte 50 meter.

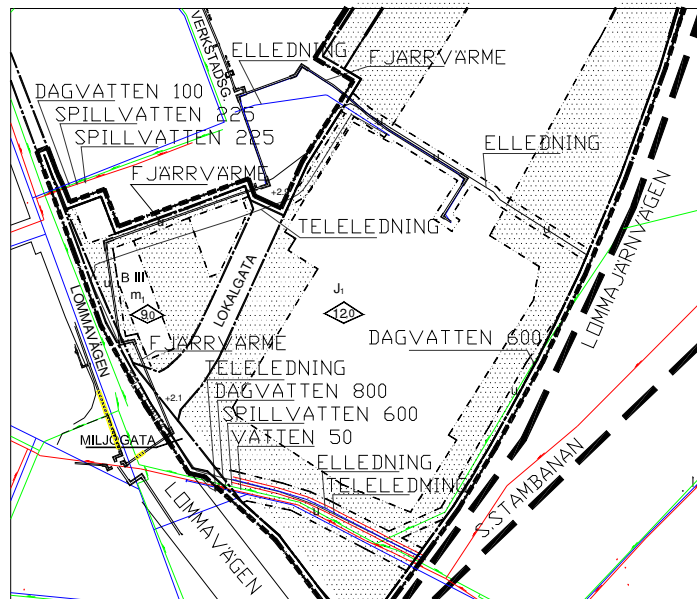
#### Sammanfattning Störningar/Miljökonsekvenser

Verksamhetsförändringen bedöms inte innebära betydande påverkan på miljön, hälsan, hushållningen med naturresurser eller strida mot någon miljö kvalitetsnorm.

## Teknisk försörjning.

### Vatten och avlopp

Planområdet ligger inom kommunalt verksamhetsområde. Vatten- och Avloppsverksföreningens råd (VAV P83) angående brandvattenförsörjning avses följas med avseende aktuell



*Ledningskarta*

verksamhet. Brandposter föreslås i anslutning till de planerade verksamheterna inom ett avstånd av högst 150 meter.

### Dagvatten

Inom planområdet omhändertas dagvattnet kommunalt. Fd SAAB-fabrikens dagvattenledningar inom det tilltänkta bostadsområdet måste flyttas för att möjliggöra bebyggelse.

### Uppvärmning

Området är avsett att bli uppvärmt med fjärrvärme. Befintliga fjärrvärmeledningar beaktas så att ledningarna ligger kvar.

### El

Området är anslutet till elnätet. Inom planområdet finns högspännings- och signalledningar. I dag försörjs den f d SAAB-

fabriken från en befintlig nätstation som är placerad utanför planområdet. Planerade bostäder kan försörjas med el från den befintliga nätstationen. Om den stora fabriksbyggnaden behöver mer el i framtiden har den befintliga nätstationen ej kapacitet att försörja byggnaden, då behövs ytterligare en nätstation.

### Avfall

Sopsortering anordnas på respektive fastighet. Området planeras för fullt utbyggd källsortering. Fr.o.m. 1 januari 2002 är det förbjudet att deponera brännbart material och organiskt material får inte deponeras fr.o.m. år 2005.

### Tele

Genom planområdet finns sedan många år omfattande telestråk av dignitet. För att säkerställa telestråket föreslås att u-område inrättas.

Teleledningen till fd SAAB fabriken flyttas norrut inom BHD<sub>1</sub>-området.

**Administrativa frågor.**

Genomförandetid

En genomförandetid på fem år från laga kraft bedöms som lämplig.

Huvudman

Kommunen är huvudman för allmänna platser och avloppssystem inom planområdet.

**MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN**

Kommunens stadsarkitekt Mona Svensson.

Plan- och Arkitektur i Malmö AB

Thor Heijkenskjöld  
Arkitekt SAR



Upprättad 2002-06-17  
Reviderad 2003-05-14  
Reviderad 2003-08-29

## **ANTAGANDEHANDLING**

**Förslag till ändring av detaljplan för SAAB-området, del av Tågarp 20:7, Arlöv, Burlövs kommun, Skåne län.**

## **GENOMFÖRANDEBESKRIVNING**

### **ORGANISATORISKA FRÅGOR**

**Genomförandetid** En lämplig genomförandetid föreslås vara 5 år efter laga kraft.

**Huvudmannaskap** Kommunen är huvudman för allmänna platser.

### **FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR**

**Fastighetsbildning** Del av Tågarp 20:7 fo avstyckas för att bilda dels en tomt för bostadsändamål dels en för industribyggnaden och dels en för skolan. Den del av gång- och cykelbanan utmed Lommavägen som ligger på kvartersmark samt lokalgatan överförs till Tågarp 21:102. Kommunen ansöker om förrättning.

**Fastighetsplan** Inom planområdet finns inte behov av fastighetsplan.

**Ledningsrätt/servitut** Telestråk av dignitet samt el-ledningar, fjärrvärme, dag-, spill- och vattenledningar säkerställs med ledningsrätt eller servitut där så prövas lämpligt. Ett mindre telestråk samt befintliga dagvatten, vattenledningar inom fd SAAB-fabrikens område som nu överförs till BDH-område flyttas.

### **EKONOMISKA FRÅGOR**

**Planekonomi** Kommunen svarar för planekonomin.

### **TEKNISKA FRÅGOR**

**Bullerutredning** Upprättade tåg- och vägtrafikbullerutredningar bifogas detaljplanen.

Upprättad 2002-06-17  
Reviderad 2003-05-14  
Reviderad 2003-08-29

**Radonutredning**

I kontrollplan beslutas om kontroll av markradonhalt. Resultatet skall företes nämnden.

**Radonutredning**

I kontrollplan beslutas om kontroll av föroreningar i mark för bostäder. Resultatet skall vara fri från föroreningar som kan medföra skada eller olägenhet för människor hälsa eller miljön.

Plan- och Arkitektur i Malmö AB

Thor Heijkenskjöld  
Arkitekt SAR