

UTSTÄLLNINGSHANDLING

Fördjupad Översiktsplan för Östra Höllviken, Vision 2050

HUR SAMRÅDET BEDRIVITS

Samråd har ägt rum under tiden 2011-09-28 till och med 2011-11-11. Kungörelse om samrådet var införd i Sydsvenska Dagbladet och i Skånska Dagbladet 2011-09-25 och 2011-09-28. Ett informationsmöte anordnades den 3 oktober 2011 i Kyrkans Hus, Kyrkvägen 7 i Höllviken. Planhandlingarna fanns även under tiden 2011-09-23 – 2011-11-14 uppsatta i kommunhuset och på biblioteket i Höllviken samt var publicerade på kommunens hemsida.

YTTRANDEN SOM INKOMMIT

Under samrådstiden har följande yttranden inkommit:

- 1.1 Länsstyrelsen i Skåne län
- 1.2 Regionala tillväxtnämnden, Region Skåne
- 1.3 Lantmäterimyndigheten i Malmö
- 1.4 TeliaSonera Skanova Access AB
- 1.5 E.ON Elnät Sverige AB och E.ON Gas Sverige AB
- 1.6 Trafikverket
- 1.7 Trivector – Skånetrafiken
- 1.8 Försvarsmakten, Högkvarteret
- 1.9 Polisområde Södra Skåne
- 1.10 Trelleborgs kommun
- 1.11 Miljö- och byggnadsnämnden
- 1.12 Nämnden för gemensam medborgarservice
- 1.13 Omsorgsnämnden
- 1.14 Utbildningsnämnden
- 1.15 Moderaterna
- 1.16 Miljöpartiet
- 1.17 Granvik-Kronodals vägförening
- 1.18 Falsterbonäsets Naturvårdsförening
- 1.19 LRF kommungrupp Vellinge
- 1.20 Caluna
- 1.21 SGI – Statens Geotekniska Institut
- 1.22 ICA Toppen, Höllviken
- 1.23 Fotevikens Stationshus

Övriga inkomna yttranden:

2.1-2.17

YTTRANDEN FRÅN MYNDIGHETER OCH REMISSINSTANSER:

1.1 Länsstyrelsen i Skåne län

Sammanfattning

Länsstyrelsen anser att planhandlingarna behöver kompletteras avseende tre frågor för att staten ska kunna ta ställning till planförslagets lämplighet. Den första frågan är markanvändnings- och markushållningsfrågan och de målkonflikter denna innebär. Den andra frågan är trafik- och kollektivtrafikfrågan, eftersom tillgängligheten till kollektivtrafik är låg i förhållande till Höllviken-Ljunghusens storlek. Den tredje frågan är vattenfrågan, särskilt planförslagets påverkan på grundvattnet.

Länsstyrelsen anser att planhandlingarna måste kompletteras med en miljökonsekvensbeskrivning som visar konsekvenserna av planförslaget, t.ex. avseende hushållning med jordbruksmark, buller, miljö kvalitet, påverkan på landskapsbilden, jämställdhet, trafiksäkerhet och grundvattnet.

Tidigare planläggning - översiktsplanering

Länsstyrelsen har avgett granskningsyttrande över nu gällande kommuntäckande översiktsplan (2001-09-18) samt över en tidigare fördjupning av översiktsplan 2000 gällande Östra Höllviken (2001-09-28). Länsstyrelsen har också avgett samrådsyttrande över program till ny kommuntäckande översiktsplan (2010-08-19).

Den nya kommuntäckande översiktsplanen redovisar utbyggnader i Östra Höllviken, och Länsstyrelsen ställde sig, i sitt samrådsyttrande, positiv till utbyggnaden, under förutsättning att tätorten kan förses med en god kollektivtrafik. Länsstyrelsen påpekade även att det finns målkonflikter att hantera, t.ex. bostadsbebyggelsens eventuella negativa påverkan på grundvattnet.

1. Markanvändnings- och målkonflikter

Tydlighet

Planförslaget innehåller flera olika kartor och illustrationer och Länsstyrelsen anser att den valda uppdelningen försvårar läsbarheten av planförslaget. Kartmaterialet bör förbättras, t.ex. är illustrationen på sid 24 tydligare än plankartan. Illustrationen på sid 15 har bra detaljeringsgrad, men visar bara halva planområdet och trafikdiagrammet på sid 20 visar alltför många lösningar samtidigt.

För att förstå t.ex. vilken bebyggelse- och boendetäthet kommunen tänker sig, avstånd till busshållplatser och trafikmängder på vägarna samt vilka alternativ som valts bort till fördel för planförslaget, behövs tydligare beskrivningar och kartmaterial.

Målkonflikter

Mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde ska ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning. Högvärdig jordbruksmark får, i enlighet med miljöbalkens tredje kapitel, endast tas i anspråk för andra angelägna allmänna intressen och i riksintresset för kustzon ska, i enlighet med miljöbalkens fjärde kapitel, natur- och kulturvärden ha en stark ställning. Motiven för ianspråktagandet av marken, konsekvenserna för riksintresset, motiven för bostadsutbyggnad, de sociala konsekvenserna i relation till tillgänglighet, jämlikhet, jämställdhet och tätortens demografi och de avvägningar som görs i planförslaget bör klargöras, t.ex. i en miljökonsekvensbeskrivning.

2. Trafik- och kollektivtrafik

Tätorten Höllviken-Ljunghusen är idag en av de femton största tätorterna i länet, men saknar en högvärdig kollektivtrafik. Det är, enligt Länsstyrelsens uppfattning, angeläget att komplettera planhandlingarna med information kring de övergripande trafik- och kollektivtrafikstrukturer som är en förutsättning för hållbarheten i en fortsatt utbyggnad av Höllviken-Ljunghusen-Rängs sand. Planförslagets förhållande till kapacitet och trafiksäkerhet i vägnätet, liksom buller och risker bör också beskrivas. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att kommunen tar ett helhetsgrepp om trafiken i tätorten för att inte insatser för att t.ex. förbättra framkomligheten vid vissa punkter försämrar situationen vid andra, oförutsedda punkter.

Det är risk för att tätortens bilberoende fortsätter att öka och att den fördjupade översiktsplanen kan komma att motverka flera av staten uppställda miljö kvalitetsmål. Länsstyrelsen anser att en nollvision för kväve- och koldioxidutsläpp bör övervägas vid planering av nya bostadsområden längs kollektivtrafikstråk, genom att ökade utsläpp kompenseras genom att motsvarande utsläpp minskar någon annanstans i trafiksystemet.

Länsstyrelsen, Trafikverket och Skånetrafiken bör utgöra samrådspartners till kommunen i det fortsatta arbetet med trafik- och kollektivtrafikfrågorna och Länsstyrelsen föreslår att kommunen tar initiativ till ett inledande möte i en nära framtid.

Miljö kvalitetsnormer för luft

Vellinge kommun är idag, i likhet med Malmös och Lunds andra kranskommuner, en kommun där arbetspendlingen med bil är mycket stor. Idag överskrider miljö kvalitetsnormer enligt miljö balkens femte kapitel i centrala Malmö och Länsstyrelsen har infört ett åtgärdsprogram. Det är biltrafik som genererar dessa koldioxid- och kvävedioxidutsläpp och de som drabbas är inte de som orsakar problemet. Vellinge kommun har ett särskilt ansvar för de bilresor till Malmö som genereras av planförslaget. Frågan är av betydelse för mellankommunal samordning, liksom frågan om spårburen trafik, och Länsstyrelsen förutsätter att Malmö kommun hörs i det fortsatta arbetet med översiktsplanen.

Väg 100

Väg 100 är idag pulsådern till hela Falsterbonäset och har mer trafik än E6:an mellan trafikplats Vellinge södra och Trelleborgs tätort. Väg 100 är inte riksintresse för väg, men dess status som rekommenderad transportled för farligt gods och dess koppling till riksintresset E6:an bör beaktas i planförslaget. Kommunen kan i den fördjupade översiktsplanen överväga om intresset att bygga i mer kollektivtrafiknära läge kan göra att planförslaget kan förskjutas mot norr och då utvärdera om väg 100 fortsättningsvis behöver vara led för farligt gods.

Det är sannolikt att delar av planområdet kommer att utsättas för buller som överskrider gällande riktvärden. Vilka trafikmängder och hastigheter som kan komma ifråga och vilka bullernivåer de boende kommer att utsättas för som följd av bil- och/eller busstrafik, liksom rekommenderade kompensationsåtgärder, bör framgå av en miljö konsekvensbeskrivning till planförslaget.

3. Vattenfrågor

Grundvatten

Till planhandlingarna hör en VA-utredning. Utredningen saknar dock uppgifter om grundvattenförhållandena i området, varför Länsstyrelsen anser att sådana behöver redovisas i kommande planhandlingar. Redovisningen behöver bl.a. beakta svårigheterna med att förutsäga infiltrationsbenägenheten inom området samt hur områdets geohydrologi påverkar de geotekniska förutsättningarna för bebyggelsen. Vidare bör grundvattennivåer och grundvattenrörelser, liksom jordartsförhållanden, inströmnings- och utströmningsförhållanden redovisas. Det kan finnas anledning att vidta försiktighetsmått och planförslaget bör redovisa hur sådana ska säkerställas i den fortsatta planeringen. Området kan även vara beroende av befintlig pumpning, och om grundvatten inte är en förutsättning för att bebygga området bör detta framgå av planhandlingarna.

Ytvatten

Eftersom det råder ett nederbördsöverskott i området bör det utredas i miljö konsekvensbeskrivningen om det blir nödvändigt med en samlad ytavvattnings av området. En tydlig beskrivning av ytvattenbortledningen och föreslagna nivåer på vattenmagasinet behövs för att visa att åtgärderna bidrar till att minska riskerna med översvämning.

Det bör framgå av planhandlingarna om magasinering av vatten inom infiltrationsbenägna delar av planområdet, kombinerat med infiltration, är bästa lösningen för att omhänderta dagvatten eftersom området är ett vattenskyddsområde. Det kan i vissa fall vara bättre att avleda och omhänderta vattnet i täta system. När Hammarbäcken utvidgas faller åtgärderna under definitionen av vattenverksamhet enligt 11 kap. miljö balken. Då åtgärderna är en förutsättning för att säkra området mot framtida

översvämningar är det lämpligt att åtgärderna prövas enligt miljöbalken innan detaljplaner i området antas.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

De öppna vattenspeglar som föreslås i planförslaget är sannolikt positiva för vattenkvaliteten i berörda ytvattenförekomster. Däremot kan det finnas negativa aspekter för grundvattenförekomsten om vatten tillåts infiltrera punktvis inom området. Av planförslaget måste framgå att miljö kvalitetsnormerna för vatten kan följas.

Klimatanpassning

Länsstyrelsen anser att bebyggelse under 3 meter över havet inte bör tillåtas i Vellinge kommun. Planområdet ligger enligt planhandlingarna på högre nivåer än så, men eftersom planhandlingarna är på en övergripande nivå och det kan finnas lågpunkter i området som utifrån klimatanpassningsaspekter är mindre lämpliga att bebygga, bör planhandlingarna förtydligas och, om nödvändigt, riktlinjer anges för t.ex. lägsta grundläggningsnivå.

4. Övrigt

Radon

Planhandlingarna bör kompletteras med vilka förutsättningar som gäller i förhållande till radonrisker.

Försvarsmakten

Länsstyrelsen anser att en generell text om Försvarets intressen kan införas i alla översiktsplaner. Se Försvarsmaktens yttrande. Det finns inget att erinra ur försvarssynpunkt gällande planförslagets innehåll.

Mellankommunala frågor

Malmö och Svedala kommuner bör höras innan planen ställs ut.

Kommentar:

Kommunen har inför framtagandet av utställningsförslaget tagit fram en miljökonsekvensbeskrivning, MKB och har haft ett avgränsningssamarbete med Länsstyrelsen om betydande miljöpåverkan. I miljökonsekvensbeskrivningen har följande frågeställningar bedömts:

- 1. Vattenmiljö – Påverkan med avseende på dagvatten, grundvatten samt ytvattnet Hammarbäcken och recipienten.*
- 2. Hushållning av mark och vatten – Exploatering av jordbruksmark.*
- 3. Översvämningensrisk och klimatpåverkan.*
- 4. Naturmiljö – Påverkan på naturskyddade områden inom och i angränsning till planområdet.*

Som en del i detta arbete har kommunen gjort en naturvärdesinventering och reviderat tidigare dagvattenutredning.

Under framtagandet av utställningsförslaget har trafikfrågorna studerats vidare, dels genom en revidering av tidigare trafik- och bullerutredning och dels genom det samarbete som kommunen har med Skånetrafiken och Trafikverket. Samarbetet har bland annat handlat om utbyggnaden av högkvalitativ kollektivtrafik och trafikåtgärder på väg 100.

Strukturen i planförslaget med huvudstråket som kopplar de södra och norra delarna av området med gång- och cykelväg och busstrafik innebär en god tillgänglighet det befintliga handels- och serviceområdet "Toppen-området" i norra delen vid väg 100. Toppen-området innehåller utöver service och handel även ett nytt hållplatsläge för högkvalitativ kollektivtrafik till Malmö. I planförslaget finns även framtida hållplatsläge med för spårburen trafik.

Med det genomgående huvudstråket kopplas även omkringsliggande områden samman både med gång- och cykelbanor, men även med kollektivtrafik och hållplatslägen. Kommunen har haft en löpande dialog med Skånetrafiken kring hållplatslägen, tillgänglighet och dragningar av busslinjer.

Trafik- och bullerutredningen visar att förväntade trafikallsträngen vid fullt utbyggt område innebär en relativt liten påverkan på väg 100. Gällande trafikbuller går det troligtvis utifrån gällande riktvärden att bygga bostäder inom hela föp-området utan att planlösningar behöver regleras. Det bör även i den större delen kunna uppföras en uteplats med tyst sida till varje bostad utan någon åtgärd. I det norra området mellan Kungstorpsvägen och väg 100 har det identifierats att det krävs reglering av planlösningar för bebyggelsen och bulleråtgärder för skolor för att uppnå riktvärden för trafikbuller. Planhandlingarna kompletteras gällande radon.

1.2 Regionala tillväxtnämnden, Region Skåne

Framför att det är positivt att kommunen bygger bostäder i befintliga områden och planerar för en blandning av bostäder och verksamheter. Det går i linje med det regionala utvecklingsprogrammet för Skåne, där ett av målen är en ökande bostadsproduktion på minst 5000 lägenheter per år med en allsidig sammansättning av hustyper och upplåtelseform.

Region Skåne framför att ytterligare mål i det regionala utvecklingsprogrammet för Skåne är att en väsentlig del av tillkommande bebyggelse för bostäder, arbetsplatser och service sker i goda kollektivtrafiklägen liksom att kollektivtrafikens andel av det totala resandet ska öka. Även om det i plandokumentet beskrivs att områdets tillgänglighet med kollektivtrafik är goda krävs det troligtvis stora investeringar i planområdet och att gångavstånd till dagens kollektivtrafik är för långa för att vara ett attraktivt alternativ till biltrafik. Ytterligare frågor tas upp i Skånetrafikens yttrande.

Region Skåne anser att det är viktigt att arbeta med förtätning istället för anspråktagande av ny mark vid nybyggnation då det motverkar utglesning och värnar det öppna landskapet. Det hade varit intressant att ta del av kommuns resonemang från översiktsplanen i denna plan om värnandet av den goda jorden, hur byarna på slätterna ska bevaras liksom hur det öppna landskapet mellan orterna ska värnas.

Region Skåne vill betona betydelsen av att se de gröna strukturerna i ett större sammanhang och tillsammans med infrastruktur och bebyggelsestruktur i ett regionalt perspektiv, för att underlätta för avväganden mellan olika intressen och användning av landskapet. Genom att knyta mindre grönområden till en regional struktur ökar dess värden för rekreation och biologisk mångfald.

Region Skåne informerar om ”Strategi för en grön struktur i Skåne – Strategier för en utvecklad grön struktur” och ser fram emot en fortsatt dialog med kommunen i frågor av regional betydelse.

Kommentar:

Kommunens bedömning är att med planens struktur och utbyggnad av kollektivtrafik får området en god tillgänglighet för vad gäller närhet till handel och service samt goda förutsättningar att välja kollektivtrafik framför bilresande.

I både plan- och miljökonsekvensbeskrivningen redogörs kommunens ställningstagande och motiv kring markanvändningen och ianspråktagande av jordbruksmark.

Utgångspunkten i planförslaget är att möta den befintliga bebyggelsen i Höllviken och det omkringliggande jordbruks- och kulturlandskapet, där grön- och vattenstrukturerna spelar en stor roll för de avvägningar som är gjorda i planen.

Som en del i den kommunala arbetsprocessen är kommunen med i det regionala arbetet. Vellinge kommun har i den översiktliga planeringen stort fokus på strategier för att värna och utveckla de gröna strukturerna inom kommunen, men även hur dessa har ett kommunövergränsande sammanhang.

1.3 Lantmäterimyndigheten i Malmö

Under fastighetsrättsliga ansvarsfrågor anges det att det till stor del ska vara enskilt huvudmannaskap för allmän plats. Skälen till detta val bör motiveras.

I övrigt ingen erinran.

Kommentar:

Det är i eller i anslutning till de områden som traditionellt har haft enskilt huvudmannaskap som det fortfarande är aktuellt med enskilt huvudmannaskap. I övrigt blir det kommunalt huvudmannaskap för nya utbyggnadsområden inom planområdet.

1.4 TeliaSonera Skanova Access AB

Ingen erinran.

1.5 E.ON (E.ON Elnät Sverige AB och E.ON Gas Sverige AB)

E.ON Gas framför att närheten till bolagets natur- och biogasnät innebär att gas kan vara ett intressant energialternativ för den planerade bebyggelsen.

E.ON Elnät informerar om elförsörjning och om elnätets uppbyggnad samt magnetiska fält och att försiktighetsprincipen bör vara utgångspunkt vid den fysiska planeringen i kommunen. Vad gäller elnätets utveckling byggs detta ut och får nya anslutningar enligt ellagen i samverkan mellan nätbolagen som har nätkoncession och privata samt allmänna exploateringar. I Vellinge kommun har E.ON Elnät nätkoncession för lokalnätet. Lokalnätet berörs i regel när ett område detaljplaneras och för att elnätet ska få en lämplig utformning i området är det viktigt att bolaget involveras i ett tidigt skede vid framtagande av detaljplaner.

Bolaget har anläggningar inom planområdet som kan innebära restriktioner vid genomförandet av planen som kan medföra minskat område att utnyttja alternativt större kostnader för exploatören vid exploatering av området. I planförslaget redovisas ett planerat vägbygge norr om Kungstorpsvägen. Enligt planskissen korsar den nya vägen bolagets kraftledningar. När en väg anläggs under en kraftledning gäller särskilda regler, varför det är viktigt att kontakta nätägaren i god tid.

Vid byggnation i närhet av kraftledningar är det viktigt att byggnader lokaliseras med betryggande avstånd, vilket kan innebära restriktioner för markanvändningen i det aktuella området. Det finns även föreskrifter om elsäkerhet varav tidig dialog är viktigt. Bolaget önskar att få möjlighet att framföra yttranden i ärenden utanför detaljplanerat område, där byggnad avses att uppföras 50 meter från E.ON Elnäts högspänningsledningar (>1 kV).

Kommentar:

E.ON är i regel remissinstans till de planer som kommunen tar fram. Föreslagen dragning av spårburen trafik har ändrats till ett alternativ parallellt med väg 100. Bostadsbebyggelsen hamnar på ett längre avstånd än 50 meter.

1.6 Trafikverket

Trafikverket ser positivt på att planen behandlar gång- och cykelnätet på ett högvärdigt sätt. Området har viss kollektivtrafikförsörjning och planerar för en utbyggd busstrafik. Spårburen trafik ligger längre fram i tiden än vad den planerade bebyggelsen gör, vilket gör att planen måste ta hänsyn till befintliga förutsättningar för att trafikförsörja området.

Trafikverket menar att det finns ett antal problem som motverkar effektiv kollektivtrafikförsörjning även om planen har ett genomgående gång- och cykelstråk, närhet till handel och skolor samt kollektivtrafikförbindelse med utökat bussnät. Den största delen av bebyggelsen kommer inte inom gångavstånd till busshållplatsen vid Halörsvägen och att byta från buss 152 till expressbussarna där gör inte kollektivtrafiken konkurrenskraftig mot bilen. Eftersom det inte är ovanligt att det förekommer köer på väg 100, ser Trafikverket en risk med att bilister från framtida boende främst i den södra delen av planområdet istället väljer att köra med bil österut via väg 519 och/eller väg 521 för att ansluta till E22:an vid Håslöv eller Skegrie. Den uppskattade trafiken från det planerade området beräknas generera 3000-3500 nya bilresor och kommer därmed att belasta flera punkter i vägnätet som redan har problem med framkomlighet.

Trafikverket efterfrågar en mera specifik trafikutredning för att belysa hur den tillkommande trafiken påverkar omkringliggande vägnät. Bland annat korsningen väg 512 och väg 585, kapacitet för väg 585 norr om korsningen med väg 512, påverkan på cirkulationsplatsen vid väg 10 och Stenbocks väg samt trafikbelastning på väg 519 och väg 521.

Vid nybyggnad invid befintlig eller planerad väg ställer Trafikverket alltid krav på att riksdagens riktvärden för trafikbuller ska klaras. Det är alltid exploatören som ska bära kostnaderna för eventuellt bullerskydd.

Kommentar:

Kommunen har reviderat tidigare trafik- och bullerutredning. Slutsatserna är att den trafikbelastning som utbyggnaden innebär är en relativt liten påverkan på väg 100 även om den mesta av trafiken skulle välja den vägen.

Kommunen har en dialog med Skånetrafiken kring kollektivtrafikförsörjningen i Höllviken och utformningen av planförslaget för att stärka resandet med kollektivtrafik.

Se även svar till Länsstyrelsen och Region Skåne.

1.7 Trivector – Skånetrafiken

Framför att områdets geografiska läge med planerad bebyggelse i nordsydlig riktning gör kollektivtrafikförsörjningen svår då det starka kollektivtrafikstråket via bl.a. Höllviken som idag bedrivs med busstrafik följer väg 100 i väst-östlig riktning. Gångavstånden till dagens hållplatser är alltför långa för att vara riktigt attraktiva för Östra Höllviken.

Att exempelvis lägga om linje 152 leder dock inte till en tillräckligt attraktiv trafik eftersom majoriteten av de framtida boende inte har mål i Höllviken utan kan förväntas pendla till framförallt Malmö och där med tvingas till ett byte till linje 100 eller 300. Ett system uppbyggt av matartrafik med byte blir helt enkelt inte tillräckligt attraktivt för att kunna konkurrera med bilen. De boende i Östra Höllviken kan därför förväntas få ett högt bilberoende, vilket är negativt ur såväl hållbarhetssynpunkt som från ett kollektivtrafikperspektiv.

Därtill är gatunätet i planförslaget alltför krokigt för att lämpa sig för busstrafik. Med en eventuell omläggning av linje 152 behöver gatunätet justeras så att en smidig och gen västlig sträckning i Östra Höllviken blir möjlig. Det kan från trafiksäkerhetssynpunkt ifrågasättas att ha förskolor längs busslinjens körväg och dessa bör därför inte placeras där bussen avses köra om det innebär krav på trafiksäkerhetsåtgärder typ gupp eller 30-begräsning. Om en eventuell omläggning av linje 152 skulle bli aktuell förutsätter man att detta föregås av en dialog med Skånetrafiken.

Gällande spårvägsfrågan är det därtill fortfarande oklart om eller eventuellt när en framtida spårsatsning kan komma. Med en hållplats enligt kommunens planförslag skulle endast de norra delarna av Östra Höllviken nås med acceptabla gångavstånd. På grund av osäkerheten i frågan bör utgångspunkten därför vara att kollektivtrafiksystemet är bussbaserat likt idag.

Ingen del av Östra Höllviken hamnar inom 1 km gångavstånd från hållplats Halörsvägen, vilket gör det svårt för kollektivtrafiken att konkurrera med biltrafiken, med högt bilberoende som följd. Helst skulle man se att Östra Höllviken inte byggs ut alls med hänsyn till svårigheterna att få till en bra kollektivtrafikförsörjning. Om området trots allt ska byggas ut föreslår man en tyngdpunktsförskjutning norrut så att utbyggnader koncentreras mer till de norra delarna av planområdet nedan utbyggnader i de sydliga och östliga delarna av planområdet stryks. På så vis får en större andel av de boende närmare till det starka kollektivtrafikstråk som utgör av framförallt linje 100.

Kommentar:

Kommunen har haft en löpande dialog med Skånetrafiken kring kollektivtrafikförsörjningen i Höllviken och utformningen av planförslaget för att stärka resandet med kollektivtrafik. Kommunen har även ett samarbete kring högkvalitativ kollektivtrafik-projektet i norra delen vid Toppen-området. Kommunens bedömning är att spårburen trafik fortfarande är aktuellt och som utgör i framtiden ett viktigt trafikslag. Både i översiktsplanen och i den fördjupade översiktsplanen ligger spårdragningen och hållplatslägen kvar.

Se även svar till Länsstyrelsen, Region Skåne och Trafikverket.

1.8 Försvarsmakten

Framför att i Vellinge kommun finns inga öppet redovisade riksintressen för totalförsvarets militära del. I Vellinge kommun är det framför allt höga objekt som vindkraftverk som kan påverka riksintresset negativt. En generell text om riksintresset bör införas i plandokumentet då det utgör grund för den kommande Översiktsplanen.

Försvarsmakten har inget att erinra i planförslaget för Östra Höllviken.

Kommentar:

I den fördjupade översiktsplanen för Östra Höllviken införs inga nya ställningstagande utöver det som är behandlat i kommunens gällande översiktsplan som påverkar riksintresset. Inom området föreslås inga höga objekt så som vindkraftverk eller master som kan påverka riksintresset på något sätt negativt.

1.9 Polisområde Södra Skåne

Har ingen erinran.

1.10 Trelleborgs kommun

Trelleborgs kommun framför att planförslaget ses som ett positivt och genomarbetat tillskott till Höllviken.

1.11 Miljö- och byggnadsnämnden

Miljö- och byggnadsnämnden anser att förslaget är positivt ur flera aspekter. Områdets flexibla struktur gör det enkelt att byta ut hustyper och öka eller minska exploateringen i senare skeden. Den föreslagna dagvattenhanteringen med lokalt omhändertagande och med fördröjningsdammar ökar möjligheterna att uppnå fastställda miljö kvalitetsnormer. Anläggningarna ger tillsammans med parkstråken även ett positivt grönt tillskott i boendemiljön. Det är även positivt att det sker en satsning på kollektivtrafik via spårväg och busslinjer inom området.

Nämnden anser att trafikbuller i första hand från Kungstorpsvägen och Kämpingevägen ska detaljstuderas i samband med nya detaljplaner

Kommentar:

Trafik- och bullerutredningen för planen har reviderats. I nya detaljplaner studeras trafik och buller närmare i detalj.

1.12 Nämnden för gemensam medborgarservice, via tekniska enheten

Tekniska enheten framför synpunkter gällande trädplantering, lekplatser, sophantering. Vid plantering av träd intill angörings- och parkeringsfickor riskerar dessa skador från fordon och vägsaltning, vilket går att förebygga och skydda på olika sätt. Det är även viktigt att välja träd som inte behöver beskåras för att bussar, räddningstjänst eller renhållningsfordon ska komma fram. Man undrar om det som benämns som lekytor innebär lekplatser. Belysningsstolpar ska placeras så att de inte skymms av träd. I gaturummen bör det generellt beaktas så att det medges plats för sophantering, räddningstjänst och snöröjning. Det bör även finnas en ÅVS (återvinningsstation) i de östra delarna av området.

Kommentar:

Planstrukturen i den fördjupade översiktsplanen är utformad så att området kan byggas ut på lång sikt och i etapper som möjliggör att samhällsnyttiga funktioner t.ex. återvinningsstationer omfattas. I framtagandet av detaljplaner och i kommande projektering kommer utformningsfrågor som berör trädplantering, lekplatser etc. att studeras närmare i detalj.

1.13 Omsorgsnämnden

Omsorgsnämnden ser positivt på förslaget till fördjupad översiktsplan för Östra Höllviken, som ger förutsättningar för utvecklingen av en helt ny del av tätorten. Området ges en tilltalande och genomtänkt struktur, med flera stora grönområden och ett väl utbyggt trafiksystem.

Höllviken har i dagsläget ett bra utbud av service till invånare i alla åldersgrupper. Åldersstrukturen i de befintliga delarna av Höllviken innebär en relativt stor ökning av antalet invånare i åldersgruppen 80 år och äldre under den närmaste 15-årsperioden. Detta medför en ökad efterfrågan på service inom denna grupp till exempel tillgång till vård- och omsorgsboende och trygghetsboende. Det planeras i dagsläget för utbyggnad av befintliga vård- och omsorgsboende i Höllviken (Kronodalsgården), men på längre sikt kan det behövas ytterligare kompletteringar av service för äldre. Därför anser omsorgsnämnden att det är särskilt viktigt att hålla fast vid formuleringen kring service att ”om ytterligare behov av sådan service uppkommer så möjliggör planstrukturen att detta kan inrymmas istället för bostäder”.

Omsorgsnämnden har i övrigt inga synpunkter på förslaget.

Kommentar:

Skrivelsen kvarstår i planförslaget.

1.14 Utbildningsnämnden

Utbildningsnämnden ser positivt på förslaget till fördjupad översiktsplan för Östra Höllviken, som ger förutsättningar för utvecklingen av en helt ny del av tätorten. Området ges en tilltalande och genomtänkt struktur, med flera stora grönområden och ett väl utbyggt trafiksystem.

Tillskottet av nya bostäder innebär nya kommuninvånare och behov av service, nya platser i förskola och skola. Oavsett utbyggnadstakten är det viktigt att hålla fast vid formuleringen och principen i planbeskrivningen kring service, att ”om ytterligare behov av sådan service uppkommer så möjliggör planstrukturen att detta kan inrymmas istället för bostäder”. En snabb utbyggnad av Östra Höllviken kan tillsammans med fortsatt utbyggnad av Rängs sand innebära att behoven av utbyggd service aktualiseras snabbare än beräknat.

Utbildningsnämnden har i övrigt inga synpunkter på förslaget.

Kommentar:

Skrivelsen kvarstår.

1.15 Moderaterna

Moderaterna anser att den föreslagna bebyggelsen i nordöstra hörnet av planområdet måste anpassas så att det första intryck man får, då man nalkas ”byn” inte är hög, sammanhängande bebyggelse, utan istället småskaliga, friliggande 1-plans- och 1,5-plansvillor inom området söder om Kungstorpsvägen (markerat område B på karta).

Om ”verksamheter” (markerat område A) över huvud taget ska vara det första som möter när man nalkas byn måste verksamheterna och dess byggnader följa samma tanke som Moderaterna anger ska gälla för område B. Byggnadernas godsidor måste vara vända mot ytterområdena och eventuella uppställningsplatser, gårdar, angöringar och liknade vara vända inåt området så att det ter sig ”inbjudande” från vägarna. Moderaterna vill inte ha en bakgård (typ OKQ8-macken vid infartsronellen) som det första gemene man ser från vägarna (markerat med siktpilar på kartan).

Behovet av såväl flerbostadshus som äldreboende är Moderaterna medvetna om men det föreslås istället placeras inom område C.

Med Moderaternas förslag kommer byn att mjukt bölja upp bortom de lägre ”villorna” i höjd med Stora Hammars Nya Skola (vilken i sig även är högre).

Kommentar:

Utgångspunkten i planförslaget är att den föreslagna bebyggelsen blir en naturlig fortsättning av Höllvikens gröna karaktär med den varierande bebyggelsen och möta upp det omgivande jordbruks- och kulturlandskapet, med siktstråk.

Strukturen i planförslaget möjliggör en långsiktig utbyggnadstakt i linje med översiktsplanens mål och som möjliggör varierade bebyggelseformer, med en traditionell Skånsk bebyggelsekaraktär. Liket i byarna finns det ett genomgående huvudstråk som länkar samman området och med en inramande bebyggelse som tål en högre täthet och möjliggör fler funktioner utöver bostadsbebyggelse. Den bebyggelse som ligger i blickfånget från väg 100 ligger så att husen och förgårdarna är det första som ses i landskapet. Området mellan den föreslagna bebyggelsen blir park och naturområde med översilningsytor, där växt och trädplanteringar fångar upp och möter siktlinjerna i det omgivande landskapet.

1.16 Miljöpartiet

Miljöpartiet framför sammanfattningsvis att planförslaget innebär att Höllviken blir glesare och att den småstadskaraktär som eftersträvas kan tyna bort, att det blir en ”alltmer otydlig småstadsgräns”.

Enligt kommunens översiktsplan ska ”befintliga miljövärden tillvaratas” och inte byggas bort samt ska nya miljövärden tillföras. Man hänvisar även till de lokala miljömålen och specifikt det lokala kultur- miljöprogrammet som omnämns: Miljömål 13:3: ett lokalt kulturmiljöprogram tas fram, som särskilt redovisar jordbrukets byggda, anlagda och odlade kulturarv och hur dessa värden ska bevaras och brukas.

Miljöpartiet anser att den fördjupade översiktsplanen åsidosätter visionen om småstadskaraktern som framförs i kommunens översiktsplan. Planförslaget möjliggör för stadsutglesning med längre avstånd mellan funktioner som boende, arbete, kultur och handel, vilket ökar trafikmängder och restider. Man hänvisar till Naturskyddsföreningen om att stadsutglesning anses av många debattörer och forskare ha stora effekter på människan och miljön genom att utglesningen leder till exploatering av stora markområden som annars kan användas för jordbruk, grönområden etc. Det genererar även ett bilberoende som leder till ökade utsläpp, ökat buller och ytterligare markexploatering.

Gällande befolkningsutvecklingen i Höllviken utifrån den planeringsperiod som kommunens översiktsplan anger, hade Miljöpartiet hellre sett en specifik målsättning för Höllvikenområdet som ligger närmare en befolkningsutveckling på 0,5% nya invånare per år, än på 1%.

Miljö- och klimataspekterna bör redovisas mer tydligt och speciellt bör planen visa hur minskad påverkan av och anpassning till klimatförändringar görs. Enligt handlingsplanen för skydd mot stigande havsnivåer visas att delar av östra Höllviken bör tas tillvara och utvecklas till rekreationsområden i större utsträckning än vad planförslaget visar. Miljöpartiet förordar att ett område, från Rabyvägen till Kungstorpsvägen anpassas och nyttjas till bevarande av åkermark och öppna vyer och eventuellt för rekreation. Området i direkt anslutning, söder om och norr om skolan kan bebyggas. Det saknas en beskrivning av hur minskade koldioxidutsläpp kan uppnås trots utbyggnad.

Miljöpartiet menar att jordbruksmark ska så långt som möjligt bibehållas som odlingsbar mark och att det inte hårdgörs, dvs att man anlägger byggnader, vägar eller asfalterade ytor på dessa områden. Helst vill man inte att produktiv jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse och blir fördärvad. Man framför risken med att hårdgjorda ytor försämrar möjligheterna att omhänderta nederbörd och hantera förhöjda vattennivåer. I översiktsplanen bör områden bevaras och brukas till större delen än vad som anges.

Miljöpartiet förordar att byggnationen avslutas efter skolan för området från Rabyvägen mot Kungstorpsvägen och Kämpingevägen, för att bevara den öppna karaktären och de viktiga siktlinjerna som idag är en del av Höllvikens positiva särprägel. Vidare menar man att områdets karaktär och kulturvärde kring Rabyvägen förringas och att planförslaget inte är förenligt med intentionerna om bevarande av kulturarv.

Miljöpartiet önskar att det tas mer hänsyn till att tillvarata naturens resurser inför framtiden och är positiva till ett strövområde från Stora Hammars kyrkby längs med Foteviken ut mot havet i norr som ger möjlighet till rekreation och upplevelser som stärker områdets karaktär. Det bör utformas så att det fortsatt är en lantbruksmiljö med öppna vidder man vistas i.

Kommentar:

Utgångspunkten i planförslaget är att den föreslagna bebyggelsen blir en fortsättning av Höllvikens gröna karaktär med den varierande bebyggelsen, samtidigt med en stadga med de siktstråk som det möter upp det omgivande jordbruks- och kulturlandskapet. Strukturen i planförslaget möjliggör en långsiktig utbyggnadstakt i linje med översiktsplanens mål och som möjliggör varierade bebyggelseformer, med en traditionell skånsk bebyggelsekaraktär. Liket i de traditionella skånska byarna finns det ett genomgående huvudstråk som länkar samman området och med en inramande bebyggelse som tål en hög täthet och möjliggör fler funktioner utöver bostadsbebyggelse.

Även om det beräknas att en del av den tillkommande befolkningen kommer att färdas med bil, möjliggör det genomgående huvudstråket från Henriksdalsvägen i söder upp till Toppenområdet i norr, att hela området och intilliggande områden får en god tillgänglighet för både kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Genom att den norra delen av bebyggelsen vid esplanaden förbi Stora Hammars skola får en bygata-karaktär som möjliggör en något tätare bebyggelse, finns det i tidigt skede av utbyggnaden ett underlag som ligger nära centrumverksambeter och regional kollektivtrafik.

Området innehåller inte enbart bostadsbebyggelse utan även en stor del natur och parker som utgör gränsen för Höllvikens möte mot jordbrukslandskapet.

Kommunen har tagit fram en miljökonsekvensbeskrivning, MKB till utställningen av Föpen. Se även svar till Länsstyrelsen.

I.17 Granvik-Kronodals vägförening / samfällighetsförening

Föreningen framför sammanfattningsvis synpunkter som avser trafik och vägar.

Föreningen uppfattar att en avsikt med planförslaget är att binda samman föreningens gatunät med det nya området med ett silande trafiksystem, vilket främst skulle påverka Östra Lindviksvägen, Smedjevägen och Ambultsvägen, där gatorna inte är byggda annat än för den lokala trafiken från bostadsområdet. Man hänvisar till att det är viktigt att de ”hinder” som förespeglats vid planeringen av skolan blir av så att inga oförutsedda smitvägar genom området uppstår.

Gällande de föreslagna uppsamlings- och lokalgatorna ser föreningen en fara i att ett antal av dessa är både för långa och raka, vilket inbjuder till höga hastigheter även om föreskrifter och skyltning påbjuder annat. Föreningen har stora problem på Kronodalsvägen, Granviksvägen och den långa och relativt raka g/c-vägen till Sandeplanskolan, vilken passerar ett antal lekplatser.

Föreningen anser att kommunen bör, i samråd med Trafikverket, verka för att Kämpingevägen mellan trafikplats Kungstorp och anslutningen vid länsväg 511 blir den naturliga anslutningsvägen till länsväg 100 för att avlasta Stenbocks väg från luftförorenande och bullrande genomfartstrafik och anpassa framtida bebyggelse i östra Höllviken till detta.

Föreningen vill framhålla att man förutsätter att föreningen inte får huvudmannaskapet för östra Höllvikens gatunät.

Kommentar:

Områdena kommer att kopplas samman enbart genom de nya natur- och parkområdena samt gång- och cykelvägarna. Biltrafiken kommer inte att kopplas västerut genom Rabyvägen, utan leds via huvudstråket som går genom planområdet.

Huvudstråket är utformat och placerat för att förbättra förutsättningarna för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik i östra Höllviken, men även för att varva tillgängligt och trafiksäkert. Planstrukturen möjliggör löningar och utformningar av trafiknätet som inbjuder till anpassade hastigheter.

I planen föreslås inte föreningen få utökat huvudmannaskap.

I.18 Falsterbonäsets Naturvårdsförening (FNF)

Föreningen framför att de synpunkter som framförts på kommunens översiktsplan har i stora drag tillgodosetts i den fördjupade översiktsplanen. Där framhöll man att den slutliga gränsen för Höllvikens expansion i öster begränsas av vägen mellan Kämpinge och Kungstorp. Vidare framförde man att en utbyggnad norr om väg 100 norrut mot Lilla Hammars näs skulle förstöra det fria siktstråket och ”kontakten ut i det omgivande jordbrukslandskapet med sina fria viddar” och risk för ytterligare byggnation norrut samt att externhandeln vid Toppengallerian inte borde utökas med risk för utarmning av övriga småskalig handel i kommunen.

Föreningen anser att planförslaget uppfyller visionen att östra Höllviken ska bli en modern trädgårdsstad med gårdarna kvar i parkstråken och som en naturlig fortsättning av Höllviken. Man tycker att den föreslagna koncentrerade bebyggelsestrukturen är positiv då så mycket som möjligt av den ”goda jorden” måste sparas.

I de södra delarna av planområdet som är fornlämningsrik föreslår föreningen att marken bevaras som jordbruksmark tills fornlämningarnas omfång har klargjorts. Man framför att det är viktigt att fornlämningarna undersöks på ett vetenskapligt korrekt sätt innan den aktuella översiktsplanen träder i kraft.

Föreningen föreslår att den framtida uppvärmningen inom planområdet kan ske centralt genom tillvaratagande av matavfall från storhushåll som skolor, äldreboende, restauranger och enskilda hushåll. Tillsammans med matavfallet bör tång och gödsel från kommunala ridanläggningar kunna användas för tillverkning av biogas till uppvärmning.

Kommentar:

I kommande detaljplaner kommer det att göras ytterligare arkeologiska utredningar där det krävs. Detta sker i samråd med Länsstyrelsen. Det finns flera olika alternativ och möjligheter till energiförsörjning av den nya bebyggelsen t.ex. gas.

1.19 LRF kommungrupp Vellinge

För att säkerställa framtida livsmedelsutveckling är det viktigt att undvika att åkermark tas i anspråk för bebyggelse. Utbyggnad bör i första hand ske genom förtätning av redan befintliga bebyggda områden. Om nya områden måste tas i anspråk, bör detta ske på mark med låg bördighet. Hög ytteffektivitet är också viktigt.

Den föreslagna planen tillgodoser i viss mån det ovan anförda. Ytterligare förtätning av området skulle vara möjligt och önskvärt för att undvika framtida behov av byggnation på åkermark.

Vidare måste det säkerställas att avvattning av kringliggande åkermark inte försvåras eller påverkas negativt.

Kommentar:

Kommunen har till utställningen gjort en MKB. Se svar till Länsstyrelsen, punkt 1.1.

I den övergripande dagvattenutredning för planen ges strategier för att säkerställa hanteringen av dagvatten. Principen att fördröja dagvatten genom öppen dagvattenhantering, uppsamlade dammar och översilningsområden.

I kommande planarbeten kommer det att krävas dagvattenutredningar för att i detalj studera lösningar.

1.20 Calluna

Föreningen framför en oro över att exploateringen söder om Henriksdalsvägen som föreslås i planförslaget inte ska undersökas av arkeologer på ett korrekt och vetenskapligt sätt.

Kommentar:

Se svar till punkt 1.18.

1.21 SGI – Statens Geotekniska Institut

Framför att Länsstyrelsen i Skåne län har begärt yttrande av Statens geotekniska institut (SGI) över planförslaget.

SGI anser att vid prövning av markens lämplighet för avsett planändamål måste livslängden hos bebyggelse, anläggningar etc. vara utgångspunkt för att planerade utbyggnader blir långsiktigt hållbara genom bland annat att risker för naturolyckor är beaktade. Samrådshandlingarna innehåller ingen beskrivning av eventuella risker för ras, skred och stranderosion utan redovisar endast kortfattat de geologiska förhållandena inom planområdet. Risk för översvämning vid stigande havsnivå behandlas kortfattat genom att väg 100 bedöms vara en barriär mot stigande hav.

Med institutets kännedom om de geotekniska förhållandena samt på grund av att området enligt topografiska kartor är relativt flackt och beläget på nivån +5-10 m ö h bedömer SGI att det inte bör finnas några risker för ras, skred och stranderosion. Institutet föreslår dock att de geotekniska förhållandena och en redovisning av risker för naturolyckor beskrivs i planhandlingarna.

Kommentar:

Kommunen har beskrivit risken för stigande havsnivåer i MKB samt i planbeskrivningen. Se även svar till Länsstyrelsen, punkt 1.1. Kommunen har inte gjort någon detaljerad undersökning av de geotekniska förhållandena inom området utan har utgått ifrån underlagsmaterial från SGU. Inför varje utbyggnad ställer kommunen krav på geotekniska utredningar samt undersökning av radonhalter och i de fall som bedöms nödvändigt även miljötekniska undersökningar.

1.22 ICA Toppen, Höllviken

Framför att man ser positivt på planförslaget, men ser några viktiga punkter i planen som det måste tas hänsyn till.

Den första synpunkten är att man motsätter sig ny bostadsbebyggelse eller vårdboende på området för Stora Hammars skola då man är rädd för att det kan komma krav och kostnader med anledning av risk för störning från verksamheten på Toppengallerian.

Den andra synpunkten är att man motsätter sig att handelsområdet ska få avslut vid Kungshögen, Brädgårdsvägen, vilket riskerar att bli ett hot om befintlig handel inte kan växa och utvecklas. Det är redan trångt med parkeringsplatser och all ny bebyggelse i östra Höllviken och på Näset. Man vill att det ska finnas en genomtänkt plan på hur handelsområdet kan växa med parkeringar och tillgänglighet istället för att begränsa området.

Den tredje synpunkten handlar om att man anser att parkeringsmiljön i Höllviken behöver förbättras. Man anser att parkeringen på Toppengallerian är överbelastad på grund av att det inte finns tillräckliga parkeringsmöjligheter för pendlare och den kommunala verksamheten för skola och äldreomsorg. Man föreslår att grusplanen på Stora Hammars skola görs om till parkering eller till och med ett parkeringsgarage eller parkeringshus som en lösning som gynnar befolkningen på Näset.

Som sista punkt föreslår och önskar man ett hållplatsläge för buss 100 intill handelsområdet på Kungstorp.

Kommentar:

I utställningshandlingarna kopplas hela det nya området samman med Toppenområdet genom det nord-sydliga huvudstråket. Parallellt med den fördjupade översiktsplanen har kommunen påbörjat ett planprogram för Toppenområdet och behandlar där bland annat nytt hållplatsläge för högkvalitativ kollektivtrafik, parkeringsplatser samt gång- och cykelvägar inom området.

1.23 Fotevikens Stationshus

Fastighetsägaren informerar att Fotevikens Stationshus är K-märkt och är väl besökt av många som är intresserade av tiden då tågen passerade där.

- Önskemål att bevara huset och miljön så att det skyddas vid en eventuell framtida utbyggnad av galleriaområdet med tillhörande parkeringsplatser.
- För att göra stationshuset mer tillgängligt önskar man en väg upp till fastigheten från Kungstorp svägen på den östra sidan längs med åkern.
- Man önskar ett plank mellan stationsområdet och tomten för gamla Näsets Bygg.
- Man anser att den sista sträckan av Brädgårdsvägen som är grusad är värdefull och genuin och har stor betydelse för miljön kring stationen.
- Önskar skydd så att nybyggnation inte kommer för nära stationshuset.

Kommentar:

Den byggda bebyggelsen vid Toppenområdet regleras då det ligger inom detaljplanerat område. Det finns särskilda kulturbevarande bestämmelser i planen för stationshusets byggnader och tomt.

Parallellt med den fördjupade översiktsplanen har kommunen påbörjat ett planprogram för Toppenområdet och behandlar där bland annat nytt hållplatsläge för högkvalitativ kollektivtrafik längs med väg 100.

Både i kommunens översiktsplan och den fördjupade översiktsplanen föreslås ett spårreservat för framtida spårburen trafik längs med väg 100 och Stationshuset, vilket lyfter fram husets kulturella sammanhang.

YTTRANDEN FRÅN ÖVRIGA OCH FASTIGHETSÄGARE

Flera av de synpunkter som kommit in har kommit från privatpersoner och boende i området har varit likande. Den största delen berör karaktären kring Rabyvägen och trafikplaneringen för området.

2.1 Yttrande 1

Skribenten konstaterar att med ökad befolkning ökar även biltätheten. Därför bör Kämpingevägen på sikt rätas ut och breddas och skulle kunna som en ringväg avlasta trafiken på Stenbocks väg. Om hastigheten höjs kommer många välja Kämpingevägen när man lämnar barn på förskola och skola, då flera av dessa kan nås från Kämpingevägen.

Vidare ifrågasätter man kommunens bedömning att 10% av trafiken kommer gå mot Trelleborg, snarare bör det vara 30% av trafiken på grund av planerat handelscenter där. Man anser att man bör passa på att höja vägbanan som ett skydd mot höga havsnivåer och att byggnader ska följa länsstyrelsens krav på lägsta grundläggningsnivå.

Kommentar:

Den fördjupade översiktsplanen omfattar inte Kämpingevägen där Trafikverket är väghållare. En av slutsatserna i trafikutredningen är att några av anslutningarna till Kämpingevägen bör studeras vidare i kommande planarbeten för att öka trafiksäkerheten. I trafikutredningen görs bedömningen utifrån bland annat att den större delen av bebyggelsen, centrumhandel och anslutning till väg 100 ligger i den norra delen av området samt att den största andelen av arbetspendling utanför kommunen sker mot Malmö och Lund.

2.2 Yttrande 2

Skribenten framför att på trafikdiagrammet, sid16, kan man se att "allegatan" slutar precis söder om skolan och är markerat med stora svarta klossar. Skribenten bor i ett av radhusen vid Granviksvägen och undrar om det finns en plan för hur det ska se ut där. Man föreslår att förlänga allén förbi husen eftersom trafiken beräknas öka utanför dem.

Kommentar:

Huvudstråket som kopplar området från söder till norr går delvis genom esplanaden och vidare till Toppenområdet. Granviksområdet kommer att kopplas samman med det nya bebyggelsen genom park, natur, gång- och cykelvägar. Det föreslås ingen koppling för biltrafik mellan områdena.

2.3 Yttrande 3

Skribenten är negativ till att området ska bebyggas, då Höllviken går från att vara en by till en stad. Man anser att miljön och även flera barndomsminnen riskerar att gå förlorade om området byggs ut och hoppas att kommunen tänker stoppa bygget.

Kommentar:

Kommunens ambition med planen är att utveckla östra Höllviken mer som en by än en stad. Utgångspunkterna i planförslaget är att fånga upp Höllvikens varierande bebyggelsekaraktär skala och storlek, genom en struktur som möjliggör en långsiktig utbyggnad. Genom siktlinjer och grönstråk möts det befintliga Höllviken och det omgivande odlings- och kulturlandskapet.

2.4 Yttrande 4

Skribenten bor utmed Kungstorpsvägen och framför att man upplever bullerstörning från väg 100, vilket blir mycket påtagligt då vinden ligger på från väster och uppkommer redan vid Höllvikenrondellen. Man menar att ljudet från vägen reflekteras på husfasaderna i området och stör de boende längs Kyrkovägen från två håll. Även boende i den nya bebyggelsen som föreslås vid Kungsurnan riskerar att uppleva samma sak.

Man föreslår att det bör läggas upp en bullervall längs med väg 100 mellan Kungstorp och Höllvikenrondellen.

Kommentar:

Under framtagandet av planen har det gjorts en översiktlig bullerutredning för hela området. Slutsatserna i utredningen är att det är möjligt att inom stora delar av området bygga bostäder som uppfyller riktvärden för trafikbuller. Ett undantag är området mellan väg 100 och Kungstorsvägen, där delar av riktvärdena överskrids. Detta ställer troligtvis krav på utformning och placering av ny bostadsbebyggelse och för skolor. Kommunen kommer att utreda trafikbuller i varje detaljplan som tas fram inom planområdet.

2.5 Yttrande 5

Den boende ställer frågan om hur planförslaget kommer att påverka dem och har några ytterligare detaljfrågor.

Man undrar om befintliga fastigheter kommer att erbjudas kommunalt VA och i så fall när samt hur kommunen avser att hantera trafiksäkerhet och bullerstörningar etc. kopplat till ökad trafik längs med Kämpingevägen. Vägen är populär för de som cykel- eller löptränar. Planeras det separat cykelväg och fler planskilda korsningar för cykel och gångtrafik under vägen?

Vidare undrar man hur kommunen ser på harmonin mellan ny och befintlig bebyggelse. Man anser att småhus och radhusbebyggelse harmoniserar mindre bra mot befintliga fristående skånelängor och undrar varför det inte planeras fristående större villor som liknar den befintliga i stil och storlek.

Förslagsvis införs en hastighetsbegränsning på Kämpingevägen från bebyggelse i höjd med Ängdala- vägen och hela vägen söderut till Kämpinge redan nu, för att öka säkerheten för gång- och cykel- trafikanter.

Kommentar:

Den fördjupade översiktsplanen visar på en översiktlig nivå av markanvändningen för bland annat ny bebyggelse, nya grön- och vattenområden samt trafiksystem i östra Höllviken. Den fördjupade översiktsplanen väger olika allmänna intressen mot varandra och ersätter kommunens ställningstagande i översiktsplanen för den dels om avgränsas av planområdet. En översiktsplan är inte juridiskt bindande. Utbyggnaden av området kommer att ske i etapper och prövas i detaljplaner.

Fastigheterna inom området kommer efterhand som planen genomförs att tas in i verksamhetsområde för dricksvatten, spillvatten och dagvatten.

Större delen av den tillkommande trafiken bedöms komma ut på Kämpingevägen i den norra delen av planområdet. I trafikutredningen är slutsatserna att några av korsningarna till Kämpingevägen bör studeras vidare i kommande planarbeten. En del i planförslaget är att tillgängliggöra och stärka de rekreationella värden som finns idag i östra Höllviken genom att anlägga en "grön loop" genom området. På så sätt skapas ett säkert alternativ till Kämpingevägen för de som vill cykel- eller löpträna i landskapsmiljön.

Kommunens ambition med planen är att utveckla östra Höllviken mer som en by än en stad. Utgångspunkterna i planförslaget är att fånga upp Höllvikens varierande bebyggelsekaraktär i skala och storlek, genom en struktur som möjliggör en långsiktig utbyggnad. Med en varierande bebyggelse möjliggörs även boendeformer för livets olika faser och skeenden. Genom siktlinjer och grönstråk möts det befintliga Höllviken med det omgivande odlings- och kulturlandskapet.

Det är Trafikverket som är väghållare för Kämpingevägen och som avgör hastighetsbegränsningen för vägen. För att göra området så tillgängligt som möjligt för gång- och cykeltrafik kopplas området av ett genomgående huvudstråk från norr till söder och som ansluter till befintliga och nya gång- och cykelvägar. Genom området föreslås även en "grön loop".

2.6 Yttrande 6

Den boende framför att det är viktigt att det i planen läggs in sammanhängande små områden med vild natur, dvs ej parker som naturkorridorer inom hela området. Det finns vetenskapliga belägg för att detta gynnar ekologisk mångfald. Det finns många exempel från andra länder där man har med detta i översiktsplaner vid utbyggnad av bostadsområden. Förhoppningsvis behålls vissa av de befintliga skogs- dungarna t.ex. vid gamla kraftstationen nära fotbollsplanerna, där det finns råkkolonier och ekorrar.

Det är viktigt att de nya bostadsområdena kan få en karaktär som tar hänsyn till den skänka landsbygden och bebyggelsen längs Rabyvägen och får en variation för att undvika massproducerade, homogena områden i glas och betong.

Man tycker att vore trevligt om Höllviken blev känt som ett attraktivt område med en pittoresk och charmig karaktär.

Kommentar:

En av de bärande idéerna med planförslaget är strukturen som kopplar området med det omgivande kultur- och jordbrukslandskapet med grönområden och siktlinjer. Större delen av planområdet består av park- och naturområden, vilka innehåller olika typer av ekosystemtjänster. En stor del av detta är dagnattenhanteringen som ger möjlighet till att gynna en stor biologisk mångfald. Kommunen arbetar även med olika strategiska projekt och planer för att utveckla kommunens naturvärden.

Kommunens ambition med planen är att utveckla östra Höllviken mer som en by än en stad. Utgångspunkterna i planförslaget är att fånga upp Höllvikens varierande bebyggelsekaraktär i skala och storlek, genom en struktur som möjliggör en långsiktig utbyggnad. Med en varierande bebyggelse möjliggörs även boendeformer för livets olika faser och skeenden.

2.7 Yttrande 7

De boende framför den unika miljön längs Rabyvägen, vilken fungerar som ett strövområde för hundägare, ryttare, motionärer med flera. Man vill inte att vägen ska asfalteras och öppnas upp mot Granvik som genomfartsled.

Man motsätter sig planen på en genomfartsled för bilar och bussar mellan Esplanaden till Ängdalavägen då denna kommer att gå genom ett grönområde/lekområde för barn och föreslås ligga intill deras bostadshus. Det skulle innebära en betydande olägenhet och olycksrisk med den tillkommande trafiken så nära bostaden. Istället föreslås att Esplanaden och Kämpingevägen blir huvudtrafikled fram till Ängdalavägen och att man på denna sträcka gör anpassningar genom att sänka hastigheten och införa trafiksignaler. På så sätt möjliggörs busstrafik redan vid den första etappen (mellan Kungstorpsvägen och Rabyvägen) och man kan invänta utbyggnaden av området mellan Rabyvägen och Ängdalavägen till längre fram i tiden.

Redan nu önskar man sänkt hastighet på Kämpingevägen då det är svårt att köra ut på vägen under morgontrafiken eftersom trafikanterna håller höga hastigheter på vägsträckan.

Kommentar:

Kommunens ambition med planen är att utveckla östra Höllviken mer som en by än en stad, där karaktären längs med Rabyvägen har varit en av flera förebilder. En del i planens struktur är att utgå ifrån de siktlinjer och öppenheten som finns i kultur och jordbrukslandskapet. Rabyvägen är tänkt att fortsättningsvis endast kopplas västerut med gång- och cykeltrafik. Huvudstråket som kopplar områden från söder till norr mot Toppenområdet behöver gå så gent som möjligt genom området för att gynna gång- och cykel samt kollektivtrafiken.

Som en del av det övergripande trafiksystemet kommer Rabyvägen att behöva utvecklas i kommande planarbeten, men utifrån den karaktär den har idag.

Under framtagandet av planförslaget har planens trafikstruktur studerats med bland annat en övergripande trafik- och trafikbulerutredning. Slutsatsen visar att den största delen av beräknat trafiktillskott sker i de norra delarna av planområdet då huvuddelen av trafiken bedöms vara riktat mot väg 100 norrut. I framtagande av kommande planarbeten kommer trafikfrågorna att studeras mer i detalj.

Se svar till punkt 2.5 om hastighetsbegränsning på Kämpingevägen.

2.8 Yttrande 8

Boenden har på en kartbild framfört två synpunkter på planförslaget.

Den första synpunkten är att det är viktigt att befintlig skogsdunge söder om Rabyvägen och öster om Skogsviksvägen behålls intakt då detta fångar upp vind och snömassor.

Den andra synpunkten är önskemål om att undvika den planerade vägsträckningen till Skogsviksvägen, då det skulle medföra olägenheter.

Kommentar:

Skogsdungen är kvar i planförslaget.

Skogsviksvägen kommer enbart att kopplas till området med gång- och cykeltrafik.

2.9 Yttrande 9

En liknande skrivelse har inkommit från två boende på Rabyvägen.

De boende framför att de inte ser fram emot utbyggnaden på jordbruksmark och framhåller karaktären öster om tätorten Höllviken med det dominerande öppna landskapet där Stora Hammars gamla Kyrka utgör en central punkt med angränsande gatuhus längs både Stora Hammars bygata och Rabyvägen. Gatuhusen längs Rabyvägen är uppförda endast på ena sidan av vägen med avsikten att bevara utsikten mot åkerfälten och med närheten till Höllvikens centrum utgör detta område ett populärt och attraktivt strövområde. Att använda Rabyvägen som matargata anses ytterst olämpligt.

I planförslaget föreslås ett grönområde norr om Rabyvägen, men för att bevara helheten föreslår man även ett grönområde söder om bebyggelsen.

Man framhåller att trafikfrågan är det viktigaste i planen och man anser att utbyggnaden av vägnätet kring Rabyvägen utgör ett hinder för fortsatt attraktivt boende. Den korsande trafiken genom strövområdet är olämplig, då det finns risk för konflikter och olyckor med den korsande trafiken. Förslagsvis ändras trafiken så att den leds utanför grönområdena längs med Kämpingevägen via nya vägen från Stora Hammars skola och utanför Granviks villaområde ner till idrottsplatsen vid Sandeplan. Då Kämpingevägen redan har en ansträngd trafiksituation där det är svårt att komma ut från Rabyvägen, föreslås att trafikflödet leds ut från området via vägar med anslutningar direkt till Ängdalavägen och Kungstorsvägen.

Den föreslagna bebyggelsen mot parkområdet norr om Rabyvägen bör ha friliggande villor för att inte skapa en kompakt stängd ”mur” mot parken med planerade tvåvånings kedjehus, som ger ett instängt intryck söderifrån.

Man tycker även att det är olämpligt att ha ett vattendrag genom strövområdet på grund av olycksrisken för barn, vilket fordrar stängsel för säkerheten samt att insekter som trivs i sådana miljöer kan bli en plåga och sprida infektionssjukdomar.

Kommentar:

Kommunens ambition med planen är att utveckla östra Höllviken mer som en by än en stad, där karaktären längs med Rabyvägen har varit en av flera förebilder. En del i planens struktur är att utgå ifrån de siktlinjer och öppenheten som finns i kultur och jordbrukslandskapet. Rabyvägen är tänkt att fortsättningsvis endast kopplas västerut med gång- och cykeltrafik. Huvudstråket som kopplar områden från söder till norr mot Toppenområdet behöver gå så gent som möjligt genom området för att gynna gång- och cykel samt kollektivtrafiken. Genom att sila trafiken i området utifrån huvudstråket blir det generellt en mindre belastning på det övriga trafiksystemet. Eftersom Kämpingevägen har en landsvägs-karaktär som Trafikverket är väghållare för råder det andra förutsättningar för att utforma trafiknätet. Huvudstråket inom området utformas utifrån lokaltrafikens behov och trafiksäkerhet. Som utfart till Kämpingevägen beräknas den östra delen av Rabyvägen få en trafikökning.

Planstrukturen har ändrats sedan samråd med ett tillkommande gröonstråk söder om bebyggelsen längs Rabyvägen. Planförslaget ger förutsättningarna en bebyggelsestruktur med en variation av friliggande villor, radhus, kedjehus och

lägenbeter. Utgångspunkten är den lokala bebyggelsekaraktären i Höllviken som även har mycket grönska i områdena. I planbeskrivningen visas de karaktärer som eftersträvas i den kommande planeringen för området.

Den största delen av planförslaget utgörs av park- och naturmark som möjliggör ett lokalt ombändertagande av dagvatten. All utformning av dagvattenstråke och dammar i kommunen görs utifrån en hög säkerhetsaspekt för att förhindra olyckor. För att undvika att vatten blir stillastående är utgångspunkten att dagvattensystemen utformas så att det i största mån skapas flöden. Norr om Rabyvägen pumpas kommunen redan idag upp grundvatten till Hammarbäcken, vilket föreslås ledas ut öppet genom vissa delar av området. Därmed blir det ett ständigt tillflöde och rörelse av vatten.

2.10 Yttrande 10

De boende överklagar kommunens planer på att framföra ett spårvagnsreservat utanför sin trädgård.

Kommentar:

Det föreslagna reservatet för spårburen trafik följer dragningen i översiktsplanen, där den ligger längs den södra sidan av väg 100 ända från Vellinge tätort och behöver därför fastigbeten.

2.11 Yttrande 11

Synpunkterna från den boende har markets på en bifogad karta.

Den boende framför att Rabyvägen är ett populärt strövområde som nyttjas bland annat av motionärer och hundägare.

I planförslaget föreslås ett grönområde norr om Rabyvägen, men för att bevara helheten föreslår man även ett grönområde söder om bebyggelsen. Den grusgång som går längs Skogsdungen öster om Skogsviksvägen bör bevaras som gång- och cykelväg, för att inte kapa rekreativområdet i två delar med biltrafik.

Man anser att utbyggnaden av vägnätet kring Rabyvägen utgör ett hinder för fortsatt attraktivt strövområde. Den korsande trafiken genom strövområdet är olämplig, då det finns risk för konflikter och olyckor med den korsande trafiken. Förslagsvis ändras trafiken så att den leds i periferin längs med Kämpingevägen och Skogsviksvägen så att rekreativ- och strövområdena kring Rabyvägen kan bli bilfria. Det bör endast finnas gång- och cykelvägar genom strövområdet.

Kämpingevägen har redan en ansträngd trafiksituation där det är svårt att komma ut från Rabyvägen och Ängdalavägen. Det kommer troligtvis uppstå problem med att komma ut från allén på Kämpingevägen. Förslagsvis anläggs det rondeller i korsningarna, vilket även kan få ner hastigheten. Alternativt föreslås breddning av väg med vägren och svängfiler för att öka trafiksäkerheten. På kartan föreslås även en ny matargata i kvarteret söder om Rabyvägen kopplat till Kämpingevägen.

Bussen föreslås gå via Kämpingevägen upp förbi skolan via den föreslagna allén och inte inne i bostadsområdet.

Kommentar:

I utställningshandlingen föreslås ett grönstråk söder om bebyggelsen längs Rabyvägen. Det genomgående huvudstråket utgör en viktig koppling för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafiken från planområdets södra till norra del. Planen är utformad i dialog med Skånetrafiken för att skapa bra förutsättningar för kollektivtrafiken.

Se även ovanstående svar till punkterna 2.1-2.9.

2.12 Yttrande 12

De boende framför att man var positiv till Stora Hammars nya skola, men inte till att det skulle innebära ytterligare exploatering och tycker att kommunen inte ser konsekvenserna och att det är ett slöseri med natur- och miljöresurser att bygga på åkermark. Området är även sårbart med tanke på att det är kust runtomkring och risk för höga vattenstånd. Man är av åsikten att kommunen bör stoppa allt byggande minst 20 år framöver för att se om naturen har repat sig. Det finns även idag en massa hus som inte säljs i Höllviken och man ställer sig frågan om det verkligen finns ett behov av nya hus här.

Man motsätter sig planförslaget och ställer sig frågande till flera av ställningstagandena i planen.

De boende framför förslag och visioner för Höllviken. Man vill bevara slätterna, lantbruksmiljön med öppna fält, trädalléer och hålla området fritt från asfalt och villa/radhusområden. Lägenheter kan man istället bygga i centrum. Man anser att man bör förbättra och planera in fler cykelbanor och promenadstråk och uppmana kommunens invånare att cykla och använda kollektivtrafiken mer. Inom kommunen bör vägar inom tätbebyggt område ändras till 30 kvm/h.

Kommentar:

Planförslaget innebär att högvärdig jordbruksmark tas i anspråk för bostäder i enlighet med den kommunövergripande översiktsplanen. Den föreslagna bebyggelsen blir en utbyggnad av östra Höllviken där det redan finns utbyggd service, samhällsfunktioner och väl fungerade kollektivtrafik. Något mer än halva planområdet utgörs av park- eller naturmark och med Kämpingevägen som gräns mot det omgivande landskapet. Utbyggnaden av planområdet kommer att vara permanent, men den totala arealen av jordbruksmark som planförslaget tar i anspråk är relativt litet i förhållande till den totala jordbruksmarken i kommunen. Kommunens bedömning är att planförslaget är motiverat då det i Vellinge kommun sker en stadig befolkningsökning och bebyggelse på jordbruksmark är oundviklig om kommunen ska fortsätta att växa.

Kommunens ambition med planen är att utveckla östra Höllviken mer som en by än en stad. Utgångspunkterna i planförslaget är att fånga upp Höllvikens varierande bebyggelsekaraktär i skala och storlek, genom en struktur som möjliggör en långsiktig utbyggnad. Med en varierande bebyggelse möjliggörs även boendeformer för livets olika faser och skeenden. Genom siktlinjer och grönstråk möts det befintliga Höllviken med det omgivande odlings- och kulturlandskapet.

2.13 Yttrande 13

Boende framför att man generellt ser positivt på utveckling och att Höllviken gärna får exploateras men att det sker varsamt och i samklang med omgivande miljö. Man tycker att begreppen som modern trädgårdsstad, parker, parkgata, bussgata och esplanad kommunicerar något mer stadsliknande än ambitionen att bevara Höllvikens karaktär. Man hade sett framför sig bebyggelse som smälter in i den skånska miljön med moderna skånelängor, pilalléer, gröningar och områden med naturlig vegetation som björk, pilar, tallar, ek, åker- och ängsmark.

Den andra synpunkten är att skapa möjlighet till trygg kommunikation längs Kämpingevägen, då trafiksituationen är ohållbar. Man hade gärna sett att cykelbanan som slutar vid Sandeplan hade förlängts till Kämpingevägen och även norrut längs vägen mot Rängs Kyrkby.

Kommentar:

Kommunens ambition med planen är att utveckla östra Höllviken mer som en by än en stad. Utgångspunkterna i planförslaget är att fånga upp Höllvikens varierande bebyggelsekaraktär i skala och storlek, genom en struktur som möjliggör en långsiktig utbyggnad. Med en varierande bebyggelse möjliggörs även boendeformer för livets olika faser och skeenden. Genom siktlinjer och grönstråk möts det befintliga Höllviken med det omgivande odlings- och kulturlandskapet.

Genom strukturen i planförslaget kopplas den föreslagna bebyggelsen med den omgivande bebyggelsen och befintliga gång- och cykelvägar. Genom huvudstråket och den ”gröna looppen” utvecklas områdets tillgänglighet ytterligare med separerade gång- och cykelbanor.

2.14 Yttrande 14

Liknande skrivelser har inkommit från tre andra fastighetsägare.

De boende ställer sig tveksamma till omfattningen och karaktären av den planerade bebyggelsen och befarar att den kommer påverka samhället negativt. Det är viktigt att den kommande bebyggelsen passar in i landskapet och utgör ett trivsamt komplement till befintlig bebyggelse. Då planen omfattar ett stort område bör exploateringen ske varsamt och i samklang med omgivande natur.

Man tycker att begreppet stad rimmar illa med Höllvikens karaktär med skogsrika områden och hoppas att området, byggnader och växtlighet anpassas efter befintlig bebyggelse och naturlig vegetation. En pilallé låter mer passande än en esplanad och istället för villor med trädgårdstomter bestående av stenanläggningar och murar bör naturtomter eftersträvas med träd och häckar. Även den föreslagna

vattenhanteringen med kajkant och högre bebyggelse ger en bild av att området kommer bli som Harmmarby Sjöstad i Stockholm eller Västra Hamnen i Malmö. Man befärdar att en sådan karaktär i Höllviken innebär värdeminskningar av befintliga fastigheter.

Man anser även att kommunen ska ställa krav på exploaterare, att bygga lågt snarare än högt.

Kommentar:

Se tidigare svar till andra boende under punkterna 2.1-2-13.

Den fördjupade översiktsplanen sätter ramarna för den planerade bebyggelsen och dess karaktär. I kommande detaljplanarbeten kommer detaljfrågor att studeras vidare och där kommer kommunen även att ställa krav på exploateringen.

2.15 Yttrande 15

De boende ställer sig frågande till anledningen att området är tänkt att exploateras och motsätter sig planförslaget i sin helhet. Man anser att Höllviken har en naturlig avslutning österut genom den befintliga bebyggelsen.

Man utgår ifrån att kommunens grund till planförslaget utgörs av ett ständigt behov av en befolkningsutveckling för att kommunen ska kunna utvecklas. I detta ser man att det ligger en inneboende konflikt. Man menar att det i långa loppet inte går att tillfredsställa en nettoinflyttning och man är intresserad av hur kommunen tänker hantera en sådan konflikt på kort och lång sikt.

Man menar att exploateringen förstör den unika miljön längs Rabyvägen. Vidare anser man att visionen är en besvikelse i den mening att den föreslagna exploateringen inte ger uttryck för en modern trädgårdsstad med ambitioner att vara självförsörjande, klimatneutral etc. Det är istället en ordinär villamatta.

Kommentar:

Kommunen och den styrande politiken ställs inför flera olika utmaningar att hantera både övergripande och konkret. Genom kommunens översiktsplan ges den strategiska inriktningen för kommunens mark- och vattenanvändning och allmänna intressen. Det finns fördjupningar av översiktsplanen och andra strategiska ställningstaganden, t.ex. kommunens befolkningsprognos.

Se även svar till andra boende under punkterna 2.1-2-14.

2.16 Yttrande 16

Fastighetsägaren framför att de nu vita områdena på exploateringskartan med bebyggelse typer vill man ska vara planerade för villatomter. Det gäller västra delen av sin fastighet. Även området väster om den planerade marken vill man ska vara planerad för villatomter.

Då marken saknar framtid som jordbruksmark vill man att en tidig exploatering av hela området vore önskvärd. Man anser att eftersom det redan finns en grövre avloppsledning framdragen till Ängdalavägen kan ett mindre område söder om Ängdalavägen exploateras tidigt, även om den större avloppsledningen från Rängs sand dröjer tidsmässigt.

Kommentar:

Planstrukturen möjliggör en variareande småhusbebyggelse med en karaktär likt den i Höllviken. Utbyggnaden av bebyggelsen kommer att ske med en varsam utbyggnadstakt och samråd med markägarna inom området.

2.17 Yttrande 17

Skrivelsen kommer från boende på Rabyvägen.

Man har skickat in en kartbild där synpunkterna finns utskrivna och markerade på området mellan Rabyvägen och Ängdalavägen.

Första synpunkten som är markerad på kartbilden visar föreslagna grönområden norr och söder om bebyggelsen på Rabyvägen. I beskrivande text föreslår man att ett grönområde läggs in söder den

befintliga bebyggelsen på Rabyvägen, som en pandang till grönområdet norr om Rabyvägen. Detta förslag menar man bevarar det gamla kulturlandskapet som finns runt Rabyvägen.

Den andra synpunkten handlar om ett förslag till ändring av planens trafikplanering. Deras förslag innebär att den föreslagna bussgatan samt den planerade vägen genom grönområdet, ca 250 meter väster om bussgatan övergår till gång- och cykelgata. Man menar att detta förslag innebär en minskad trafikpåverkan på de planerade grönområdena, men med naturliga gång- och cykelbanor som främjar rekreation. Samt att grönområdet i axeln väst-öst mot kyrkan inte bryts av bussgatan. På den bifogade kartbilden har man ritat ett förslag som innehåller en pandang till Esplanaden utanför Stora Hammars skola, placerat i det södra diagonala grönstråket, vilket har en siktlinje mellan Stora Hammars gamla kyrka och möllan vid Ängdalavägen. Man menar att detta förslag till ändring innebär en bättre och säkrare matning till och från idrottsplatsen.

Den tredje synpunkten som framförs är en föreslagen ändring av bussgatan så att denna vid Rabyvägen dras längs med Kämpingevägen på säkert avstånd från de omgivande bostadshusen. Man menar att detta förslag innebär att busslinjen kan dras upp på Kämpingevägen och att de boende i Stora Hammars by kommer närmare till bussen samt att det blir en tydligare bild över busslinjens dragning.

Utöver det som står ovan har några av de boende framfört ytterligare synpunkter.

- Man anser att systemet för avvattning är felplacerat med tanke på att det är avsett att avvattna bebyggelsen norr om grönområdet.
- Rabyvägens tidstypiska karaktär bör behållas intakt så långt som möjligt.
- Man ser negativt på att använda Rabyvägen som matargata då husen är placerade i förgårdslinjen mot gata.
- Behovet av utbyggnad bör kontinuerligt omvärderas och ställas mot nuvarande miljö- och kulturvärden.
- Man ifrågasätter om området tål den förväntade trafikökningen.
- Inträng mot den nuvarande boendemiljön bör minimeras genom att hålla nere föreslagen bebyggelse närmast Rabyvägen till en våning.
- Vattnet bör cirkulera i föreslagna vattenområden.
- Man anser att trafiksystemet för Skanörs vångar bör anammas även för östra Höllviken.
- Man anser att det bör vara friliggande villor istället för en mur av tvåvåningshus norr om grönområdet längs Rabyvägen.
- Dränering och dagvattenhantering bör ske på traditionellt sätt istället för med konstgjorda dammar som inte passar in i jordbrukslandskapet.
- Man vill att åkermarken ska finnas kvar fram till Ängdalavägen.

Kommentar:

Kommunens ambition med planen är att utveckla östra Höllviken mer som en by än en stad. Utgångspunkterna i planförslaget är att fånga upp Höllvikens varierande bebyggelsekaraktär i skala och storlek, genom en struktur som möjliggör en långsiktig utbyggnad. Med en varierande bebyggelse möjliggörs även boendeformer för livets olika faser och skeenden. Genom siktlinjer och grönstråk möts det befintliga Höllviken med det omgivande odlings- och kulturlandskapet. Planstrukturen har ändrats sedan samråd med ett tillkommande grönstråk söder om bebyggelsen längs Rabyvägen.

Då framtidens behov kan förändras kan park- och naturområden användas till lokal odling.

Parallellt med framtagandet av planen har det gjorts en dagvattenutredning. För att hantera dagvattnet på ett effektivt sätt och utan att negativt påverka omkringsliggande områden och vattendrag föreslås ytlig dagvattenavrinning och fördrojning inom bland annat park- och naturområden. Även inom kvarteretsmark är det att föredra sådan dagvattenhantering.

Rabyvägen kommer genom förslaget att behövas förändras. De värden som finns där idag i östra Höllviken har varit utgångspunkten i utformningen av planförslaget.

Kommunen har med stöd av trafik- och bullerutredning gjort bedömningen att området klarar den förväntade trafikökningen.

SAMMANFATTNING AV FÖRÄNDRINGAR FRÅN SAMRÅD TILL UTSTÄLLNING:

- Titel på planen har ändras till: Fördjupad Översiktsplan för Östra Höllviken, Vision 2050.
- Planområdet har minskats och omfattar inte längre området för Omtankens hus, som nu är utbyggt.
- Esplanaden har förlängts ända fram till ”Toppenområdet” för att koppla området från söder till norr genom huvudstråket.
- Kungshögen omfattas av en park och ny bostadsbebyggelse samt handel, service och blandstad.
- Esplanaden avslutas i en damm och ansluts i söder till Rabyvägen.
- Rabyvägen får två grönområden, ett större på norra sidan och ett grönt stråk söder om bebyggelsen.
- Det är fler parker och grönstråk mellan bebyggelsen ut mot naturområdena i planen. Den inre gröna strukturen fyller flera funktioner, bland annat för gång- och cykelstråk och öppen dagvattenhantering.
- Det södra diagonala parkstråket mot Stora Hammars gamla kyrka fördelas till fler grönstråk inom området mellan Rabyvägen och Ängdalavägen.
- I området mellan Ängdalavägen och Henriksdalsvägen prövas ny för- och grundskola med ny detaljplan samt att parkområdet fördelas till flera parker och parkstråk.
- I anslutning till Henriksdalsvägen prövas nytt vårdboende med ny detaljplan.

SAMHÄLLSBYGGNADSAVDELNINGEN

2020-03-09

Anna Möller
Samhällsbyggnadschef

Filip Evander
Planarkitekt