

Detaljplan för

del av Höllviken 23:7 med flera, grund- och förskola norr om Henriks hage, Höllviken

SAMRÅDSHANDLING



Översiktskarta med detaljplanens läge

	Datum	Signatur
Antagen av KF		
Laga kraft		

Samhällsbyggnadsavdelningen

PLANBESKRIVNING

SAMMANFATTNING

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ny grundskola med tillhörande idrottshall samt en ny förskola norr om Henriksdalsvägen i östra Höllviken. Grundskolan planeras för att kunna rymma ca 550 elever (F-9) och förskolan ca 100 barn, med möjlighet till en framtida utbyggnad. Detaljplanen medger drygt 11 000 m² byggnadsarea (BYA). I planområdets östra del planeras för en ny nord-sydlig uppsamlingsgata som på sikt kommer att koppla ihop Ängdalavägen, norr om planområdet, med Henriksdalsvägen i söder. I planområdets södra del föreslås ett nytt torg med busshållplats utmed Henriksdalsvägen. Planförslaget föreslår en utvidgning av intilliggande naturområde i väster och befintlig öst-västlig åkervall i planområdets mitt kommer att ingå i detta. Henriksdalsvägen i planområdets södra del planläggs på nytt för att säkerställa kommunalt huvudmannskap.

Planens genomförande bidrar till att kommunen kan tillgodose behovet av grund- och förskoleplatser i kommundelen. Marken används idag för natur-, jordbruks- och gatuändamål samt är delvis planlagd för bostäder.



Illustration av planförslaget i sin helhet. Krook & Tjäder.



Illustration av planförslaget östra del med möjlig utformning. Krook & Tjäder.

INLEDNING

Planhandlingar

- Plankarta med bestämmelser
- Illustrationskarta
- Grundkarta*
- Fastighetsförteckning*

Övriga utredningar och dokument

- Trafik- och bullerutredning för detaljplaner i Östra Höllviken, Ramböll, 2019-09-05, kompletterad 2020-02-28*
- PM Trafik & buller FÖP Östra Höllviken, Ramböll, 2019-09-12*
- Bullerutredning Dp Höllviken 23:7, Ramböll, 2021-05-07*
- VA-utredning PM, EnviDan AB, 2019-10-18*
- Arkeologisk utredning steg 1, UV rapport 2011:9, Östra Höllviken, Riksantikvarieämbetet*
- Arkeologisk utredning steg 2, Utvidgat skolområde vid Ängdalaskolan i Höllviken, rapport 2020:47, Höllviken 23:7, Arkeologerna*
- Arkeologisk utredning och förundersökning, Skåne, Räng socken, Höllviken 23:7, RAÄ 4, 34 och 39, 1992-1993, Riksantikvarieämbetet*
- Undersökning av betydande miljöpåverkan, Samhällsbyggnadsavdelningen 2019-09-17*
- Naturvärdesinventering i Höllviken, Calluna, 2019-08-29*
- Översiktlig geoteknisk undersökning, markteknisk undersökningsrapport (MUR), Geotekniska rekommendationer, Geoexperten i Skåne AB, 2019-09-11, kompletterad 2019-10-08*
- Miljöteknisk markundersökning kv Höllviken 23:7 Vellinge kommun, Miljöfirman Konsult Sverige AB, 2019-09-26*
- Miljökonsekvensbeskrivning till fördjupad översiktsplan för Östra Höllviken Vellinge kommun, Sigma Civil 2019-12-17*
- Trygghetsutredning – Ny skola i Östra Höllviken, Samhällsbyggnadsavdelningen, 2020-02-11*

** handlingen finns tillgänglig på Samhällsbyggnadsavdelningen.*

Bakgrund

Kommunens befolkning kommer att öka under de närmsta 10 åren och en stor del av ökningen härrör från inflyttning av barnfamiljer. Ett behov av en ny grundskola i Rängs kommunal del har konstaterats i kommunens lokalresursplanering. De elever som förväntas gå på skolan i ett första skede beräknas till hälften komma från Rängs sand och till hälften från Höllviken. På längre sikt minskar andelen elever från Rängs sand. Det finns även behov av att möjliggöra förskoleverksamhet i anslutning till grundskolan.

Kommunstyrelsen beslutade 2019-04-02 (Ks § 77) att pröva ny detaljplan för grundskola med den föreslagna lokaliseringen i östra Höllviken. I planuppdraget ingår att anpassa planen för en samlokalisering av framtida förskola.

Planens syfte

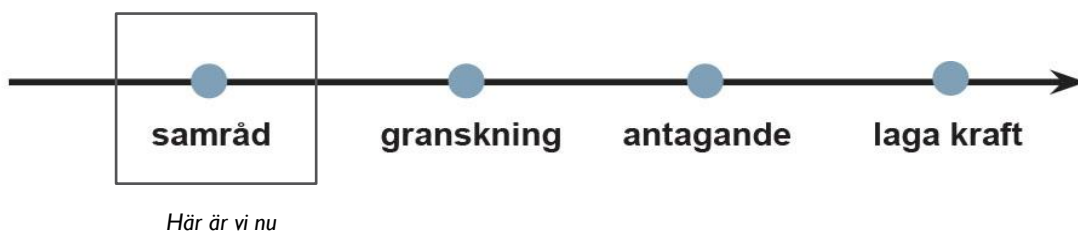
Syftet med detaljplanen är att medge en ny grundskola för ca 550 elever (F-9) med tillhörande idrottshall samt en ny förskola. I planförslaget ingår också en ny gata som kommer att fungera som uppsamlingsgata i det framtida utbyggnadsområdet i östra Höllviken, en torgyta med busshållplats på Henriksdalsvägens norra sida, gång- och cykelvägar samt naturmark. Planen syftar även till att möjliggöra kommunalt huvudmannaskap för Henriksdalsvägen och angränsande naturmark.

Planprocess och tidplan

Detaljplanprocessen följer plan- och bygglagen (SFS 2010:900) och upprättas med utökad förfarande eftersom planförslaget avviker från gällande översiktsplan. Utökad förfarande innebär att planen ska antas i Kommunfullmäktige.

En ändring av översiktsplanen, fördjupad översiktsplan för Östra Höllviken, antogs i Kommunfullmäktige den 25 januari 2021, § 18. Beslutet har överklagats och förvaltningsrätten avslagit överklagandet den 22 april 2021. Förvaltningsrättens beslut överklagades och kammarrätten meddelade den 3 augusti 2021 att prövningstillstånd ej ges. Kammarrättens beslut kan överklagas. Det är därför ej avgjort om ändringen av översiktsplanen har vunnit laga kraft. Detaljplanen är förenlig med ändringen av översiktsplanen vilket innebär att om den fördjupade översiktsplanen för Östra Höllviken vinner laga kraft, kan detaljplanprocessen övergå till standardförfarande.

Planförslaget har tidigare varit föremål för samråd under hösten 2019, granskats i maj 2020 och antagits i oktober 2020. Antagandebeslutet upphävdes av Mark- och miljödomstolen i juli 2021 p.g.a. en underlåtenhet att i kungörelsen notera att förslaget avviker från då gällande översiktsplan, ÖP 2010. Planprocessen måste därför göras om och nytt samråd, ny granskning och nytt antagande ske.



Undersökning om miljöpåverkan

Samhällsbyggnadsavdelningen bedömer med vägledning av miljöbedömningsförordningen (2017:966) att planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i miljöbalken (MB) och i 4 kap. 34 § plan- och bygglagen (PBL). Behovet av miljöhänsyn vid genomförandet av detaljplanen behöver därför inte ytterligare belysas i en strategisk miljöbedömning enligt 6 kap. MB. Till planen finns ett bedömningsstöd dokumenterat.

Utförlig beskrivning av planens konsekvenser finns under rubriken *Konsekvenser av planens genomförande*.

Plandata

Lägesbestämning

Planområdet är beläget i den östra delen av Höllviken och omfattar en del av Henriksdalsvägen samt mark norr om denna. Strax söder om planområdet finns förskolan Henriks hage samt mark för ett framtida vård- och omsorgsboende, i väster gränsar området till ett rekreationsområde för befintlig bostadsbebyggelse, i norr till Ängdalaskolan och i öster till jordbruksmark.



Planområdet markerat på utdrag ur kommunens primärkarta.

Areal och markägoförhållanden

Planområdet omfattar ca 6 ha, 37 700 m² föreslås för markanvändningen skola och idrott, uppdelat på två tomter om ca 26 600 respektive 10 500 m². Planområdet berör främst del av fastigheten Höllviken 23:7, som ägs av Vellinge kommun.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Tidigare ställningstaganden

Riksintressen och förordnanden

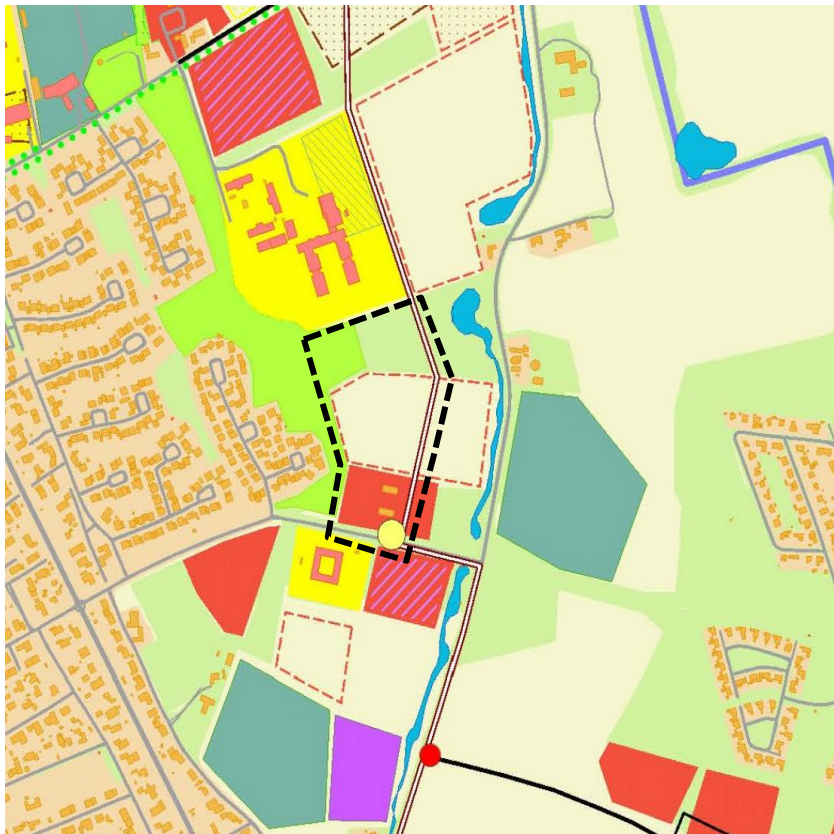
Planområdet omfattas av riksintresse för kustzonen enligt 4 kap. miljöbalken. Planförslaget innebär en utveckling av befintlig tätort, vilket ska tillåtas inom riksintresset. Inga natur- eller kulturvärden som utpekats som kärnvärden inom riksintresset skadas av planens genomförande.

Området ingår även i ett vattenskyddsområde enligt 7 kap. miljöbalken. Det aktuella vattenskyddsområdet gäller för Vellinge kommuns vattentäkt vid Vellinge och Stora Hammar-Rängs sand. Ett mark- eller vattenområde får av länsstyrelsen eller kommunen förklaras som vattenskyddsområde till skydd för en grund- eller ytvattentillgång som utnyttjas eller kan antas komma att utnyttjas för vattentäkt.

Planområdet ligger inom ett fornlämningsrikt område längs en höjdrygg i landskapet. I samband med Arkeologisk utredning steg 1, rapport 2009 har höjdryggen klassificerats som ett område med ”hög sannolikhet att påträffa fornlämningar” och höjdryggen utgör troligtvis ett historiskt kärnområde med troliga arkeologiska lämningar i dess västra och högt liggande delar. Arkeologisk undersökning av Ängdala skola, direkt norr om planområdet, utförd år 2004-2005, påvisade boplatslämningar från yngre bronsålder, 68 anläggningar (gropar, härdar, stolphål) samt fynd av bl.a. förhistorisk keramik och en förmodad flatmarksgrav. Under hösten 2019 genomfördes arkeologisk utredning steg 2 för området. Länsstyrelsen har i samband med detta beslutat att inga ytterligare arkeologiska insatser behöver genomföras inom planområdet.

Översiktsplan

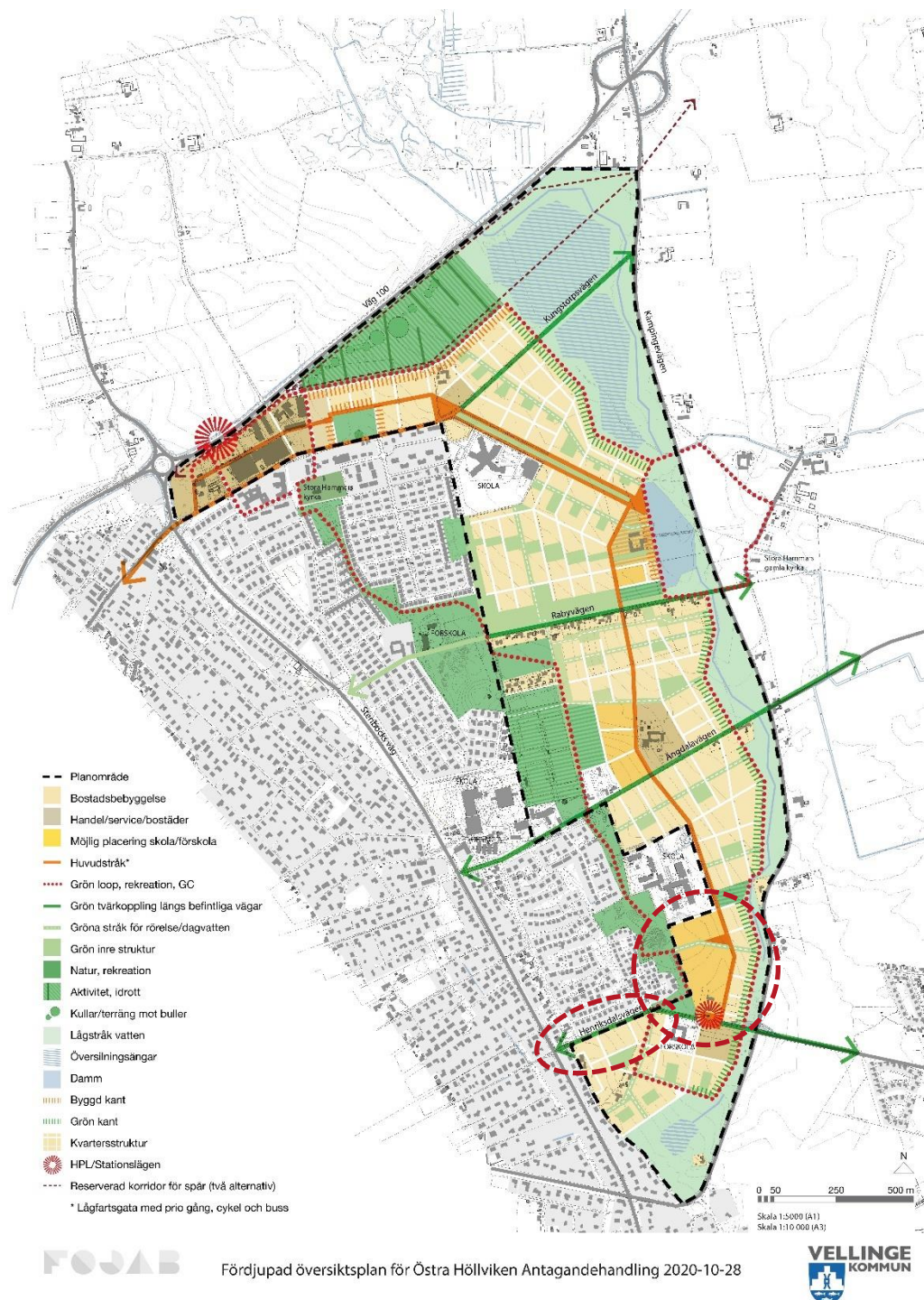
I gällande översiktsplan, ÖP 2010, laga kraft 2013-06-27, aktualiserad 2017-12-06, Kf § 172 är området utpekade för bebyggelse, bostäder i skede 1 (2010-2030) och skede 2 (2020-2040) samt för rekreation och dagvattenhantering. En ny stadsgata föreslås samt en nod för kollektivtrafik (gul cirkel). Mot Rängsand är förbifart Kämpinge inritad på kartan. För närvarande är denna koppling inte trolig då den är tänkt som statlig väg och Trafikverket inte arbetar för att detta ska ske. Planförslaget följer i huvudsak gällande översiktsplan vad gäller dispositionen av ytor – bebyggelse gentemot väg, men avviker gällande markanvändningen (skola istället för bostäder). I den norra delen av planområdet har även en yta för rekreation förändrats för att bättre stämma överens med rådande naturförhållanden och en yta för förskoletomt skapats. En ändring av översiktsplanen (FÖP) för denna del, liksom för stora delar av Östra Höllviken, har antagits i Kommunfullmäktige men ännu ej vunnit laga kraft.



Utdrag ur gällande översiktsplan, med ungefärligt läge för aktuellt planområde (svart streckad linje).

Fördjupning av översiktsplan

Planområdet ingår i ett större markområde i östra Höllviken där en fördjupning av översiktsplanen nyligen antagits. Fördjupningen rymmer en omfattande utbyggnad av östra Höllviken med bland annat bostäder, skola, förskola och parkmark. Fördjupningen antogs 2021-01-25 och är överklagad. Planförslaget överensstämmer med förslag till *fördjupning av översiktsplan Östra Höllviken*.



Karta från antagandehandling för fördjupning av översiktsplan Östra Höllviken, 2021. Ungefärligt planområde utmärkt med röda cirklar.

Befolkningsprognos och lokalresursplanering

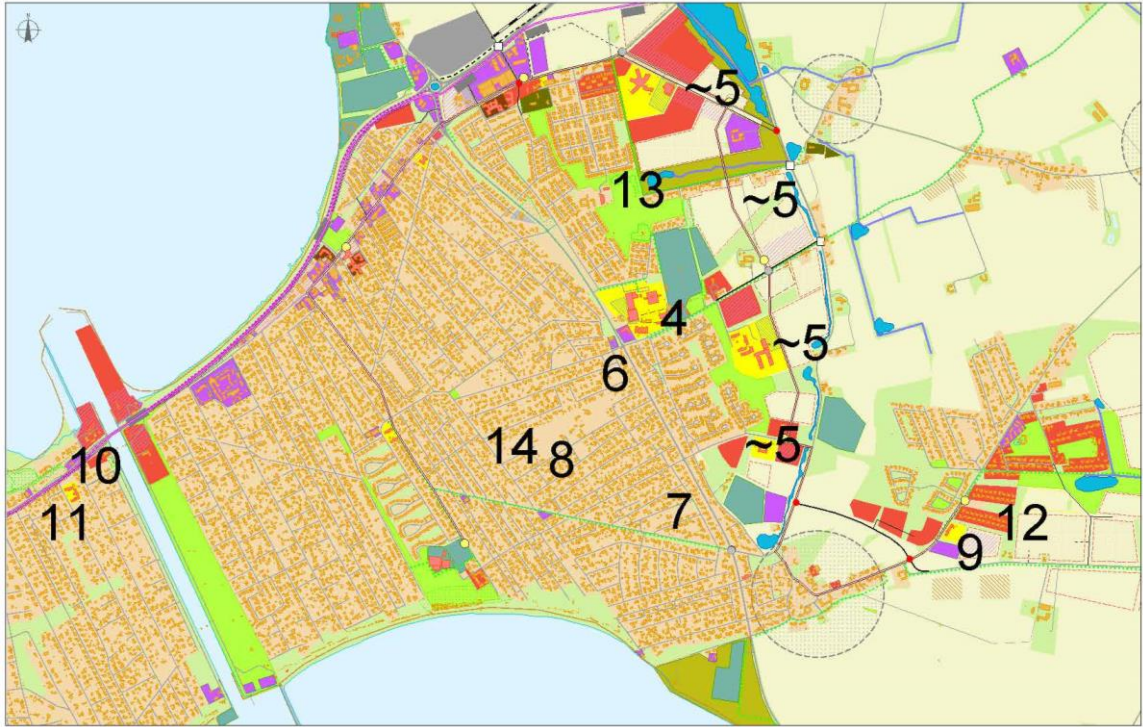
Av kommunens befolkningsprognos 2021-2030 (2021-06-01 Ks § 94) framgår att befolkningen i för- och grundskoleåldrar kommer att öka i kommunen och i och med detta krävs fler platser i kommunens för- och grundskolor. I kommunens lokalresursplan 2022-2029 (antagen i Ks 2021-03-09 § 49) anges ett behov av 550 nya platser i grundskola till år 2023 och 120 nya platser i förskola i Östra Höllviken till år 2024.

Samhällsbyggnadsavdelningen har, tillsammans med utbildningsavdelningen och fastighetsenheten, utrett möjligheterna till planläggning alternativt utnyttjande av befintliga detaljplaner, med tyngdpunkt på bl.a. lokalisering i Höllviken. Förvaltningens slutsatser har redovisats och behandlats i KsAu 2018-12-12, och underlaget har inarbetats i den översiktliga planeringen, senast vid antagandebeslut av fördjupad översiktsplan för Östra Höllviken.

Det demografiska underlaget för en ny grundskola om 550 elever i Rängs kommundel pekar på att hälften av eleverna kommer att komma från Rängs sand under skolans första 10 år. På sikt kommer däremot en majoritet av eleverna att komma från Höllviken. Det beror på att Rängs sand inte fortsatt byggs ut och att så ser den demografiska utvecklingen ut i småhusområden (efterhand som de åldras minskar andelen barn). I gällande översiktsplan, ÖP 2010, finns ett område utpekad för grundskola i tätorten Rängs sand. Samhällsbyggnadsavdelningen bedömer att en lokalisering i Rängs sand inte längre är lämplig då Rängs sand inte längre planeras byggas ut i den takt som gällande översiktsplan föreslår. Det beror i sin tur på att trafiksituationen genom Kämpinge by idag är problematisk och att gällande översiktsplans föreslagna lösning för detta – en förbifart norr om Kämpinge by – inte accepterats av staten (Trafikverket och länsstyrelsen) som anser att den inte behövs. Det övergripande trafiknätet i denna del av kommunen är statligt.

I framtagandet av denna detaljplan har istället en lokalisering i östra Höllviken, vid Henriksdalsvägen, i anslutning till befintlig cykelväg till Rängs sand legat till grund för planen. Fördelen med en sådan placering är att den svarar bättre mot förväntad demografisk utveckling på sikt samtidigt som den är lättillgänglig för elever både från Höllviken och från Rängs sand. Samhällsbyggnadsavdelningens bedömning avviker således från gällande översiktsplan (då ändringen av översiktsplanen, den fördjupade översiktsplanen för Östra Höllviken, ännu ej har vunnit laga kraft). Den föreslagna platsen för skola är dock huvudsakligen utpekad för bebyggelse, bostäder, i gällande översiktsplan, ÖP 2010.

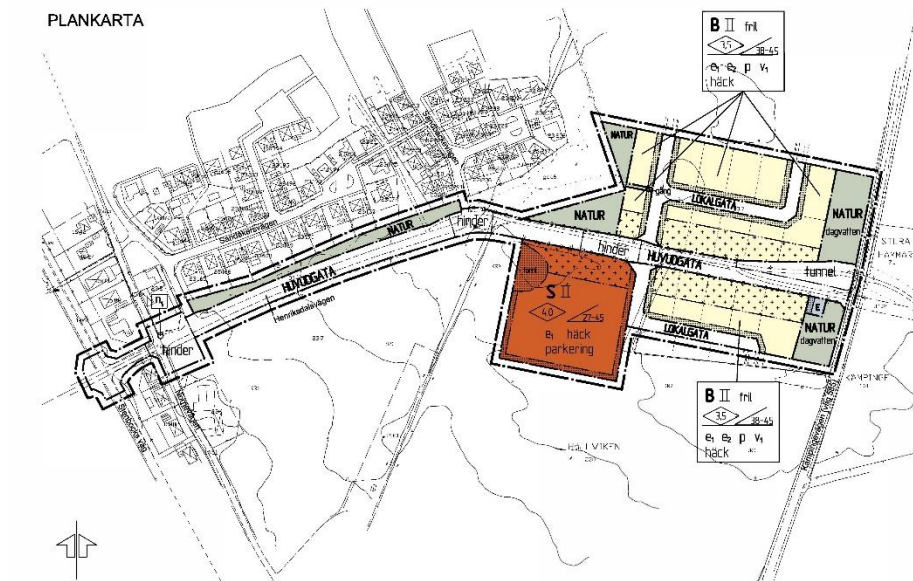
I utredningen av lokaliseringen undersöktes, förutom den föreslagna, 10 andra alternativ för lokalisering i Höllviken-Ljunghusen-Rängs sand. Av dessa var flera för små för att kunna rymma en F-9 skola, förskola samt idrottshall (och friytor till dessa), och på flera saknades helt stöd för bebyggelse i gällande översiktsplan. Flera sådana lokaliseringar skulle minska andelen grönyta för rekreation i tätorten och vore ur allmän synpunkt inte tillfredsställande. Enligt 3 kap. 6 § miljöbalken ska mark- och vattenområden som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras naturvärden så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada naturmiljön. Behovet av grönområden i tätorter och i närheten av tätorter ska särskilt beaktas. Den föreslagna lokaliseringen tar i anspråk brukningsvärd jordbruksmark. Sådan mark får, enligt 3 kap. 4 § miljöbalken endast tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Kommunen bedömer att utbyggnaden av skola är ett väsentligt samhällsintresse. Det föreligger en intressekonflikt mellan olika allmänna intressen. Kommunen har avvägt denna genom att bedöma att 3 kap. 6 § miljöbalken väger tyngre än 3 kap. 4 § miljöbalken i detta fall vad gäller om skolan ska lokaliseras på jordbruksmark eller i befintliga grönområden.



Analyserade lägen för kommunal service (vårdboende, grundskola och förskola) i Samhällsbyggnadsavdelningens lokaliseringsstudie.

Detaljplaner

Större delen av planområdet saknar idag detaljplan. Den södra delen av området ingår i detaljplan H152, del av Höllviken 23:7, förskola och bostäder vid Henriksdalsvägen, laga kraft 2007-08-17. Det nu aktuella planförslaget berör mark som idag är planlagd för bostäder, huvud- och lokalgata samt naturområde. Genomförandetiden för detaljplanen har gått ut.



Gällande detaljplan H152.

Vård- och omsorgsboende

Kommunstyrelsen beslutade 2018-09-18 § 162 att meddela planuppdrag för nytt vård- och omsorgsboende strax söder om Henriksdalsvägen. Planarbetet för vårdboendet samordnades med det tidigare planarbetet för skolan. Detaljplan för vårdboende antogs 2020-06-02 och vann laga kraft 2020-07-06.



Illustrationsplan som visar möjlig utformning av vård- och omsorgsboende i angränsande detaljplan. Krook & Tjäder.

BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

Stads- och landskapsbild

Planområdet ligger i Höllvikens ytterkant, inom ett öppet jordbrukslandskap med långa utblickar österut som begränsas av bebyggelsen i Rängs sand. Bebyggelsen i närområdet består av Höllvikens sammanhängande småhusbebyggelse samt odlingslandskapets gårdar med komplementbyggnader. Söder om planområdet ligger förskolan Henriks hage, norr om ligger Ångdala skola, i väster ett natur- och parkstråk som ansluter till Höllvikens småhusbebyggelse och i öster öppet jordbrukslandskap. I planområdets mitt löper en vall med vegetation i öst-västlig riktning. I planområdet södra del, mot Henriksdalsvägen finns bostadsbebyggelse i form av ett transitboende med två tillfälliga byggnadslängor i ett plan som ska avvecklas.

Planområdet ligger idag i ett område som planeras för ny bebyggelse - såväl bostadsbebyggelse som ett nytt vård- och omsorgsboende - utöver skola, förskola och idrottshall som möjliggörs genom denna plan.

Pågående markanvändning

Planområdet utgörs till största delen av brukad åkermark. I övrigt är pågående markanvändning: gata, naturmark, genom öst-västlig vegetationsvall samt tillfälliga bostäder i den södra delen.



Henriksdalsvägen med tillfällig bostadsbebyggelse i planområdets södra del.



Vy mot norr över åkermarken i den södra delen av planområdet med vegetationsvallen i fonden.



Utsikt över åkermarken norr om vegetationsvallen med Ångdala skola till vänster i bild.

Mark och vegetation

Växtlighet

Växtligheten inom planområdet utgörs av brukad jordbruksmark (åkermarksgradering klass 8-10) samt av den trädbeklädda gräsmark som finns längs vallen i planområdets mitt. Vegetationsridån längs vallen har inventerats och naturvärdesklassats i samband med naturvärdesinventering, utförd av Calluna 2019-08-29. Inventeringen visar att vallen har ett visst naturvärde (klass 4) med obetydligt artvärde. Vallen beskrivs som en relativt artrik spridningskorridor för vilt och småfåglar med blommande och bärande trädarter som fågelbär (*Prunus avium*), hagtorn (*Crataegus sp.*), apel (*Malus sylvestris*) och fläder (*Sambucus nigra*).

Längs vallen har fynd gjorts av åkergräsen Kösa (*Apera spica-venti*) och Renlosta (*Bromus arvensis*). Renlosta är rödlistad som starkt hotad och hör till de åkergräsarter som tidigare varit vanliga i jordbrukslandskapet men som på senare år blir allt mer sällsynta på grund av det konventionella jordbruket. Att Renlosta hittades tyder på att det finns en fröbank av intressanta arter av åkergräs i området som gror när förhållandena blir gynnsamma. Ett annat åkergräs som hittats är Kösa som också minskat kraftigt de senaste åren men som är betydligt vanligare jämfört med Renlostan. Kösa är rödlistad som nära hotad.

Längs Henriksdalsvägen finns befintliga trädplanteringar med lönn, *Acer sp.* Trädallén bedöms inte omfattas av generell biotopskydd eftersom befintliga träd varken mäter 20 cm i diameter eller har uppnått en ålder av 30 år.



Trädalléer utmed Henriksdalsvägen.

Geoteknik

Geoteknisk undersökning har utförts för planområdet 2019-09-11 av GeoExperten AB. Undersökningen visar att berggrunden inom området utgörs av kalkberg på 0,9 - 1,9 meters djup. Översta jordlagret utgörs av ett 0,2 - 1,0 meter tjockt lager av sandhaltig matjord medan underliggande jordlager utgörs av lermorän med tunna sandskikt ner till berggrundsdjupet på 0,9 - 1,9 meters djup.

Höjder

Marken inom planområdet sluttar svagt mot öster och mot sydost. Markhöjder inom området varierar mellan 8,5 och 9,5 meter över havet (RH2000).

Gator och trafik

Kollektivtrafik

Idag trafikerar ringlinjen 152 (Höllviken centrum – Kämpinge) Stenbocks väg med hållplats Henriksdalsvägen ca 600 meter väster om planområdet.

Gång- och cykelstråk

Utmed Henriksdalsvägens norra sida finns en separat gång- och cykelväg som kopplar samman Rängs sand med Östra Höllviken och utgör del i ett övergripande gång- och cykelnät som bland annat leder till skolor i Östra Höllviken och Höllvikens centrum. Gång- och cykelvägen leder under Kämpingevägen i tunnel.

I bostadsområdet mellan planområdet och Stenbocks väg finns ett nät av gång- och cykelvägar. Nätet kopplar bland annat mot Ängdala skola norr om planområdet samt målpunkter norr om Ängdalavägen såsom Sandeplanskolan, idrottsplats och Höllvikens fritidsgård. En del i detta nät är den gång- och cykelväg som går i park- och naturområdet strax väster om planområdet.

Bilvägar

Henriksdalsvägen är en av huvudgatorna i den östra delen av Höllviken och länkar samman bebyggelsen i sydöstra Höllviken med Kämpingevägen. I väster kopplas området mot Stenbocks väg som i sin tur kopplar mot resten av Höllviken, bland annat Höllviken centrum, Ljunghusen och Skanör-Falsterbo. Söderut nås även Trelleborgsvägen mot Trelleborg. Kämpingevägen, öster om planområdet, fungerar som en ringled öster om Höllviken och kopplar samman de östra och norra delarna av Höllviken samt leder ut mot väg 100 och Malmö.

Henriksdalsvägen har idag, inom planområdet, ca 700 fordonsrörelser per årsmedeldygn. Trafikmängden på Kämpingevägen är ca 3 000 fordonsrörelser/årsmedeldygn norr om korsningen med Henriksdalsvägen och ca 2 400 fordon söder om.

Henriksdalsvägen har kommunal väghållning med hastighetsbegränsning 40 km/h. Vaghållare för Kämpingevägen är Trafikverket. På Kämpingevägen är hastighetsgränsen 70 km/h.

Friytor och rekreation

Natur, friytor, lek och rekreation

Planområdet är idag en del av det öppna landskapet mellan Höllviken och Rängs sand och ligger i direkt anslutning till det park- och rekreationsområde som avslutar Höllvikens småhusbebyggelse i öster. Planområdet består främst av brukad jordbruksmark som saknar särskilda värden ur natur- eller rekreationssynpunkt. Den vegetationsbeklädda vallen fungerar däremot som en spridningskorridor för vilt och småfåglar samt innehåller de värdefulla gräsarterna Kösa och Renlost. Planområdet är inte utpekad som viktigt ur rekreationssynpunkt eller för lek men vallens kvaliteter och läge intill rekreationsområdet gör att den används för promenader och kojbyggen. Vallen har historisk kontinuitet och ett visuellt upplevelsevärde i det öppna landskapet genom sin sträckning fram till ett mindre bebyggelseområde strax öster om Kämpingevägen.

Kösa och Renlost

I samband med en artinventering för den fördjupade översiktsplanen för Östra Höllviken under sommaren 2019 påträffades gräsarterna Kösa och Renlost längs vegetationsvallen. Dessa arter är rödlistade och deras nuvarande växtplats kommer inte att påverkas i samband med denna detaljplan.

Fornlämningar

Planområdet ligger inom ett fornlämningsrikt område. Arkeologisk utredning (steg 1) genomfördes år 2009 och arkeologisk utredning (steg 2) genomfördes under hösten 2020. Inga ytterligare arkeologiska insatser bedöms behöva genomföras. Tidigare undersökningar i närområdet visar att här finns boplatser och gravar från såväl bronsålder som från järnålderns olika perioder och alla större exploateringsföretag i närområdet har föregåtts av arkeologiska undersökningar. Vid grävningarna hösten 2020 påträffades endast sex anläggningar (tre stolphål, två gropar och en härd). Anläggningarna kan betraktas som sporadiska aktiviteter i anslutning till de närliggande, dokumenterade förhistoriska platserna Räng 4:1, 4:2 och 4:3.

Hälsa och säkerhet

Radon

Radonprovtagning har utförts för planområdet, i samband med geoteknisk undersökning 2019-09-11, av GeoExperten AB. De uppmätta värdena uppgår till 20,4 respektive 27,1 kBq/m³ vilket ligger i intervallet för normalriskmark som omfattar halter 10-50 kBq/m³.

Markförorening

Miljöteknisk markundersökning har utförts av Miljöfirman Konsult Sverige AB, 2019-09-26. I samband med undersökningen påvisades inga markföroreningar inom planområdet och marken bedömdes uppfylla kriterierna för känslig markanvändning (KM) och är därmed lämplig för uppförande av ny bebyggelse i form av skola, förskola och idrottshall.

Teknisk försörjning

Dricksvatten och spillvatten

Dricksvattenledning finns i Henriksdalsvägen, från väster och fram till förskolan Henriks hage. Spillvattenledningar finns både längs Kämpingevägen och längs Henriksdalsvägen. Spillvatten kommer österifrån, från en pumpstation i Räng Sand. I Henriksdalsvägen finns spillvattenledning från förskolan Henriks hage och västerut.

Vattenskyddsområde

Planområdet ligger inom vattenskyddsområde för Vellinge kommuns grundvattentäkter vid Vellinge och Stora Hammar - Räng. Området omfattas av särskilda skyddsföreskrifter avseende bland annat hantering av brandfarliga vätskor, brunnar, upplag av för grundvattnet farliga ämnen, anläggning för utvinning av energi ur mark och vatten. Avloppsvatten får inte släppas ut på eller under mark utan tillstånd. Tillsynen utövas av miljö- och byggnadsnämnden. Nybyggnationen kommer att kopplas till det kommunala VA-nätet och tilltänt verksamhet bedöms kunna bedrivas utan påverkan på grundvattentäkterna.

Dagvatten

Idag infiltreras en stor del av dagvattnet från området, eftersom det inte finns någon närliggande recipient. Det finns idag heller inga dagvattenledningar som det går att ansluta området till. Ett nytt nord-sydligt öppet dagvattenstråk som löper väster om Kämpingevägen planeras på sikt och finns redovisat i gällande översiktsplan och i pågående fördjupning av översiktsplanen. Kommunen avser integrera området i kommunalt verksamhetsområde för dagvatten enligt lagen om allmänna vattentjänster (LAV) och fattade beslut om detta i Kommunfullmäktige 2020-06-22, Kf § 82.

El

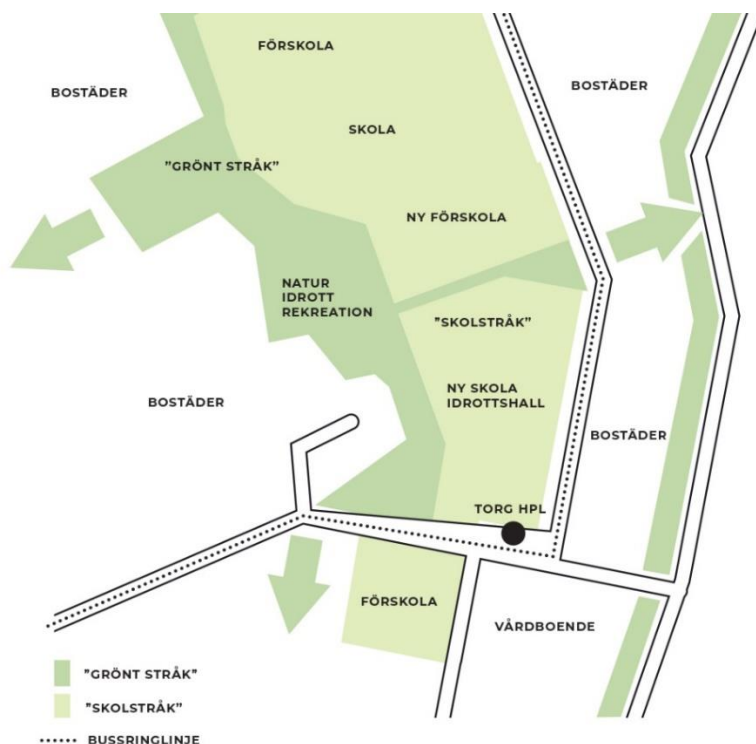
På Henriksdalsvägens södra sida, nära korsningen med Kämpingevägen, finns en nätstation. Ledningar för el ligger utmed Henriksdalsvägen samt i den södra delen av planområdet på naturmark.

PLANFÖRSLAG

Bebyggelse

Ny förskola, grundskola och idrotts- alternativt sporthall planeras inom planområdet. Planförslaget möjliggör markanvändningen skola och idrott. Nya skolfastigheter föreslås i direkt anslutning till grönområdet i väster och till befintlig skola norr om planområdet.

Planerad förskola dimensioneras för ca 100 barn med en bruttoarea (BTA) på 1500 m² medan framtida grundskola, som planeras som en F-9-skola med plats för ca 550 elever, har en BTA på ca 7000-8000 m². Ny idrotts- alternativt sporthall ska kunna fungera antingen som en integrerad del av skolverksamheten eller som en fristående verksamhet med en uppskattad byggnadsarea (BYA) på ca 1500 m². Planförslaget möjliggör alternativa placeringar av respektive verksamhet men användningsområdenas storlek gör att det större södra området bäst lämpar sig för ny grundskola i kombination med idrotts- eller sporthall och det norra området för förskoleverksamhet med utbyggnadsmöjlighet på sikt. Nya förskolebyggnader kan placeras fritt inom den norra tomten. På den södra tomten ska huvuddelen av bebyggelsen placeras mot torg eller gata och en tio meter bred zon som inte får bebyggas ska finnas i gränsen mot omgivande grönytor. Även en två meter bred byggnadsfri zon mot anslutande gator ska finnas. Mot torgyta i söder ska det finnas ett entré-läge i anslutning till en framtida busshållplats på torget. Inslag av mindre centrumverksamhet tillåts i den södra delen av planområdet i anslutning till Henriksdalsvägen, hållplatsläget och det nya torget vid skolbyggnaden eller den nya nordsydliga gatan. Med centrumverksamhet avses, exempelvis, samlingshall för föreningar, gym, café, frisör eller restaurang. Gärna en verksamhet som är öppen under kvällar och helger, som gör att besökare kommer till gatan/torget och som vänder sig till olika användargrupper.



Ny bebyggelse placeras i ett nord-sydligt skolstråk mellan ny uppsamlingsgata i öster och befintligt park- och naturområde i väster. Principiell översiktsbild Krook & Tjäder.

Planförslaget möjliggör att 25-30 % av fastighetsytan inom användningsområdet bebyggs, vilket innebär att maximal byggnadsarea (BYA) i det södra området uppgår till ca 7900 m² och i det norra området till ca 2600 m². Bebyggelsen kan uppföras i upp till två våningar vilket möjliggör ytterligare verksamhetsyta vid behov. Begränsningen av byggnadsarea är införd med anledning av friytekraven och parkeringsbehovet för förskola och skola. För att en ny grundskola i kombination med idrottshall ska kunna rymmas inom planområdet, i den södra delen, kommer delar av skolbyggnaden behöva uppföras i mer än en våning. Nockhöjdsbegränsning är satt till 16 m för skola på den södra tomten, 10 m för skola på den norra tomten och till 14 m för idrottshall. Komplementbyggnader kan förses med låglutande tak eller valfri takvinkel liksom nybyggnad av förskola på den norra skoltomten. Komplementbyggnader kan med fördel förses med gröna tak.

Bedömning av den nya bebyggelsens utformning och utseende samt placering på platsen görs slutligen i samband med bygglovsgivning. Stor hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och byggnadens färg, form och materialverkan, placering och utformning ska bedömas med utgångspunkt i denna.

Tengbom arkitekter har tagit fram ett förslag till utformning av skola och idrottshall som projekterats parallellt med detaljplanen. Utformningsförslaget innehåller en serie av sammanbyggda byggnadskroppar med sadeltak utmed Henriksdalsvägen och den nya nord-sydliga uppsamlingsgatan. Mot torgytan föreslås bibliotek och skolmatsal medan idrottshall och slöjdsalar placeras i byggnadens norra del. I den södra delen av byggnaden planeras för årskurserna F-3 och den södra delen av skolgården kommer att fungera som dessa årskursers trygga zon. Skolgården kommer att ges en grön utformning med olika typer av rum samt plats för lek och idrott. Parkeringar och angöringsytor förläggs i anslutning till omkringliggande gator.

Under den föregående planprocessens överklagandetid lämnades in ett förslag till bygglov och beviljades 2020-12-09 med villkor att detaljplanen måste vinna laga kraft. Den markplaneringsritning som användes vid bygglovsgivningen och som redovisas nedan anger den mest troliga markplaneringen även efter förekommande planprocess.



Illustration av planförslaget med möjlig utformning. Krook & Tjäder. Skolbyggnad i söder baserad på underlag från Tengbom arkitekter.



Markplaneringsritning för skola vid bygglovsgivning december 2020. Tengbom arkitekter.

För förskolan pågår ingen projektering och det finns således inget bebyggelseförslag att utgå från. I illustrationsplanen har illustrerats en byggnad som motsvarar en nyligen byggd förskola i Västra Ingelstad för att visa ungefär hur ytan kan komma att disponeras men detta är inget förslag på en faktisk planerad utformning utan ska ses som en illustration av platsens möjligheter.

Grönstruktur

Utemiljö för skola och förskola

Skoltomterna ska rymma kvalitativa ytor för utevistelse och följa Boverkets riktlinjer avseende friyta och funktioner. Med friyta avses lektytor för barn som kan användas för t.ex. rörelselek, bygglek, sandlek, vattenlek, trädgårdsskötsel, vila, umgänge och måltider. Friytan är yta som går att leka på och är tillgänglig för barn under skoltid och även på fritiden (t.ex. fritidshem). För förskolan innebär rekommendationerna att 40 m² friyta ska finnas per barn och att en ny förskola med 100

barn har ett friytebehov på 4000 m². Grundskolan har en rekommendation på 30 m² per barn och en skola med 550 elever medför ett behov av friyta på 16 500 m². Den norra och den södra skoltomten har dimensionerats för att såväl nya byggnader som parkering och friyta ska rymmas. Friyta ska alltid prioriteras före parkering. Mindre avsteg från friytekravet i kvantitet kan kompenseras med kvaliteter i utformningen av friytan, t.ex. med lekredskap. Bedömningen sker i bygglovsgivningen.

Skolfastigheternas goda läge intill det befintliga park- och naturstråket bör tas tillvara och skolgårdarnas utformning och gångstråk anpassas efter det. Skolgården kan med fördel ha en friare avgränsning mot det bilfria park- och naturområdet, likt Ängdala skola norr om planområdet. Skolgården bör också ha goda gång- och cykelkopplingar ut mot grönområdet då en del av eleverna kan förväntas anlända till skolan från detta håll. En komplettering av grönområdets gångstråk föreslås på naturmarken utmed skolfastigheternas gräns i väster för att underlätta för skolelever som rör sig till och från skolan men också för att verksamheten enkelt ska kunna ta sig ut i naturområdet och använda det som en pedagogisk resurs. Förskoleverksamheten kommer att behöva omgärdas av någon form av inhägnad, som gärna kan bestå av vegetation såsom häck eller klängväxter, för att bibehålla områdets gröna karaktär. En sekundär entré till förskolegården skulle med fördel kunna anordnas från ett nytt gångstråk som löper utmed vegetationsvallens norra sida.

Naturområde

Planförslaget föreslår ett nytt naturområde längs vegetationsvallen mellan den norra och den södra skolfastigheten samt en remsa med natur längs planområdets östra kant i norrsydlig riktning. Norr om Henriksdalsvägen löper en remsa med befintligt naturområde som avses bevaras och planläggas på nytt med användningen natur för att möjliggöra kommunalt huvudmannaskap.

Naturområdet vid vallen är som smalast ca 20 meter vilket bedöms säkerställa det avståndsbehov som den befintliga naturmiljön behöver för att inte påverkas negativt av ny bebyggelse. I den smalare delen utökas naturmarken kring vallen och längs hela vallens nordsida föreslås en ny gångväg i förlängningen av befintlig gångväg i nuvarande park- och naturområde. Sträckningen föreslås samordnas med befintligt vattenledningsstråk. I öster mot den nya uppsamlingsgatan föreslås en breddning av naturområdet så att en ny framtida grönyta möjliggörs vilken kan utformas med betoning på lek och vistelse. Skötsel av den nya grönytan intill vallen kommer att ske genom slåtter så att delar av ytan hålls öppen med ängskaraktär. Viss igenväxning kan tillåtas i avgränsade delar så att buskvegetation i form av fläder, slån eller andra för området typiskt förekommande arter kan etablera sig. Dessa arter är naturliga inslag i det öppna landskapet och utgör värdefulla miljöer för fågel och småvilt. Principiellt avses befintliga fröbanker utnyttjas och området utvecklas genom naturlig succession. Detta kan utnyttjas t.ex. i den pedagogiska läroplanen.

Naturmarken längs planområdets östra kant är en utökning av intilliggande park- och naturområde och ytan föreslås användas för en ny gångväg som möjliggör gång- och cykelkopplingar till skolfastigheterna från öster.

En mindre del av område planlagt för Natur vid Henriksdalsvägen föreslås planläggas som skola så att skolans behov av parkering och angöring kan tillgodoses. Berörd yta utgörs idag av en öppen igenväxningsyta med grusupplag vid transitboendet mittemot förskolan Henriks hage. Inga träd återfinns inom markområdet och ytan är inte iordningsställd som en del av angränsande grönområde.



Principsektion för naturområde med vall, sedd från väster. Krook & Tjäder.

Trygghet och barnperspektiv

Program för skolan tas fram utifrån utbildningsavdelningens lärmiljöprogram. En viktig del av arbetet består i att pedagoger, vårdnadshavare och barn i skolåldrarna deltar i skapandet av de platser som skolområdet kommer att erbjuda både de som deltar i skolans verksamhet på dagtid, men också allmänheten och de som använder platsen på kvällstid. Trygghet kan betyda att boende i närområdet inte oroas av oönskad aktivitet som kan upplevas som hotfull, t.ex. aggressiv mopedkörning eller vandalisering men också att barn och unga känner sig trygga i att skapa spontana mötesplatser och aktiviteter på skolområdet utan en alltför påträngande övervakande vuxennärvaro. Under den fortsatta processen föreslås dialogmöten med föräldrar, barn och omkringliggande som ett sätt att skapa förståelse hos olika grupper för varandras utgångspunkter och behov.

Detaljplanens möjligheter att påverka denna process består huvudsakligen i att sätta ramarna för hur ytorna på platsen kan disponeras vad gäller var parkeringsplatser, gång- och cykelvägar, byggnader och annat kan placeras men kan också användas för att stödja och illustrera möjligheter som bärs fram av de som ska nyttja platsen i framtiden. Ett exempel på en sådan idé som finns i planförslaget är kontakten mellan skola och gata i den östra delen av planområdet samt torget i det sydöstra hörnet. Gatan kan få formas under intryck av önskemål från arbetet med skolans lärmiljöprogram och gatans roll som rörelsestråk och förbindelselänk kan för barnen i bästa fall erbjuda ett kittlande möte med och nya intryck från en värld utanför skolans mer skyddade rum. På torget, i anslutning till hållplatsen kan besökare till vårdboendet möta barn som anländer till eller lämnar skolan. Kanske kan ett elevorganiserat fik eller självorganiserad odling bli en del av togmiljön där olika grupper möts.

Under vintern 2019-2020 genomfördes en trygghetsutredning till planen och denna finns tillgänglig och har överlämnats till projekteringen för vidare bearbetning i det fortsatta arbetet med utformning av skola och skolgård. I arbetet har, utifrån en modell som tagits fram av Stiftelsen Tryggare Sverige, trygghets- och säkerhetsaspekter som anses vara av betydelse och som kan beskrivas, åtminstone översiktligt, i samband med detaljplaneringen av området, identifierats och analyserats.

Arbetet har avgränsats till att gälla delar som utvecklas inom själva grundskoleområdet eller i dess omedelbara närhet. Konsekvenser av projektet för närliggande områden, gång- och citytunnlar (till Rängs sand), större vägar (som Kämpingevägen) andra verksamheters områden (t.ex. den närliggande Ängdalaskolan eller förskolan Henriks hage) har inte tagits upp i detta arbete. Det innebär inte att det inte kan finnas viktiga konsekvenser för dessa men det ligger inte inom ramen för arbetet med detaljplanen att behandla.

Vad gäller de platser som har identifierats: gatan, torget, skolgården och parkeringarna så har kommunen stor rådgighet över hur dessa planeras och kommer att förvaltas. Grundskolan förutsätts vara en kommunal verksamhet, torget och gatan kommer att bli allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap och parkeringarna kommer att finnas på kommunal mark.

En ny grundskola är ett projekt med många trygghets- och säkerhetsaspekter och det kan vara svårt att bedöma vilka som är mest kritiska. De aspekter som arbetsgruppen uppfattade var de viktigaste var trafiksäkerhet, belysning och kontinuerlig mänsklig närvaro. Om man lyckas utforma och utveckla platser där dessa tre realiserar på ett förtjänstfullt sätt kan mycket vara vunnet.

Avgörande för resultatet är fortsatt samverkan och samordning. Till exempel kräver trafiksäkerheten säkra gång- och cykelvägar, logiska angöringsförhållanden och god ordning vid hämtning och lämning av barn. Belysningen kräver samverkande tekniska lösningar. Det finns många åtgärder i den fysiska miljön som kan stärka och bidra till detta, men både vid utformning och användning krävs att de inblandade lägger vikt vid trygghets- och säkerhetsaspekterna. De som projekterar behöver input från tidigare erfarenheter hos de som arbetar på fältet med förvaltningen av miljön och de som förvaltar miljön behöver förstå varför olika designelement eller hela miljöer är utformade som de är. Därför krävs fortsatt samverkan, t.ex. i form av workshops där olika huvudmän som är inblandade, verksamheten, fastighetsenheten och kommunens tekniska enhet får möjlighet att möta Polisen, BRÅ och fritidsenhetens fältgrupp och diskutera platsen. Skolområdet bör fysiskt avgränsas mot närliggande grönområde, t.ex. med plantering, och cykelväg till och från skolan styras till det asfalterade gång- och cykelnätet.

Kontinuerlig mänsklig närvaro är kanske det svåraste att planera för. Det är till sist människorna som själva måste avgöra om de vill använda en plats. God planering kan skapa möjligheter men för att en plats ska få liv krävs långvarigt engagemang i platsens liv och kultur, platsens själ.

Trygghetsutredningen föreslår förutom dialog och workshops en mängd åtgärder gällande t. ex. gestaltning, överblickbarhet, belysning och förvaltning samt olika aktiviteter som kan vara möjliga att använda skolgården för utanför skoltid. För en fullständig redovisning av föreslagna åtgärder och aktiviteter hänvisas till trygghetsutredningen.

Gator och trafik

Gång- och cykelstråk

Planerad skola, förskola och idrottshall bedöms kunna anslutas direkt till det separerade gång- och cykelvägnätet via Henriksdalsvägen och med hjälp av en separat gång- och cykelväg utmed den planerade uppsamlingsgatan. Skol- och förskolegårdarna bör utformas så att det också är möjligt att nå verksamheterna gåendes eller med cykel från park- och naturområdet i väster. Entréer in till gården med exempelvis grindar och cykelställ bör finnas även på den västra sidan för att möjliggöra så många trafiksäkra och gena gång- och cykelkopplingar som möjligt. Utöver det gång- och cykelnät som redovisas i trafikutredningen bör park- och naturområdet kompletteras med ny gång- och cykelväg

längs skolfastigheternas västra kant och utmed vegetationsvallens norra sida. I den södra delen av cykelstråket bör befintlig plantering kompletteras mot intilliggande grönområde.

Enligt utförd trafikutredning är en viktig aspekt att beakta i det fortsatta arbetet att säkerställa säkra skolvägar till planerad ny skola och förskola. Befintlig gång- och cykelpassage över Stenbocks väg i höjd med Henriksdalsvägen bör åtgärdas och en säker passage bör ordnas över Henriksdalsvägen mellan skola och vårdboende.

Från väster kan elever behöva korsa Stenbocks väg vid cirkulationsplatsen. Befintlig gång- och cykelpassage över Stenbocks väg direkt norr om cirkulationsplatsen bedöms dock ha flera brister vad gäller trafiksäkerhet:

- Passagen bedöms vara otydligt utmärkt för bilister, figur 20 i trafikutredningen
- Sikten bedöms vara bristfällig mot gående som kommer från väster, ett barn kan skymmas av befintlig belysningsstolpe och staket till höger i figur 20.
- Mittrefugen är smal, exempelvis ryms inte en person med barnvagn på refugen.
- Skyltad hastighet på Stenbocks väg är 50 km/h och passagen är inte hastighetssäkrad. Norr om passagen finns en längre raksträcka som kan inbjuda till högre hastigheter än tillåtet.

Gångpassage över Stenbocks väg bör vara hastighetssäkrad till 30 km/h för att uppnå god standard. Det bör i projekteringen studeras om grönyta i anslutning till befintlig väg kan tas i anspråk för att skapa en säkrare passage med bättre siktförhållanden och en bredare refug. Med hänsyn till att passagen utgör skolväg bör den även hastighetssäkras. För att uppnå fullgodhastighetssäkring från norr bedöms det krävas någon form av gupp. Exempel på hastighetssäkrad passage finns idag längre söderut längs Trelleborgsgatan vid Penségatan, se figur 23 i trafikutredningen. Oavsett om passagen förses med farthinder eller ej så bör den tydliggöras med reflexpollare i likhet med befintlig gång- och cykelpassage längre norrut längs Stenbocks väg i höjd med Ljungdalavägen, se figur 22 i trafikutredningen.

Längs Henriksdalsvägen bör även gång- och cykelbanans korsningar med Norrjevägen och Sandbackevägen förtydligas med pollare och målning av cykelpassage.

Andra åtgärder som kan behövas utanför planområdet kan komma på fråga som en del av kommunens eller Trafikverkets planering och åtgärder. Sådana åtgärder ska dock bedömas i relation till andra förändringar, prioriteringar och åtgärder till följd av t.ex. andra detaljplaner, byggprojekt eller åtgärder. Dessa bedömningar sker inte inom ramen för arbetet med enskilda detaljplaner utan t.ex. i kommunens översiktsplanering, inom ramen för kommunens vägghållaransvar eller i Trafikverkets åtgärdsplanering. Beslut och finansiering av trafiksäkerhetshöjande åtgärder utanför planområdet sker i parallella processer. Rörelsestråk att bevaka i närområdet som kan nämnas är t.ex. cykelvägen mellan skolan och Rängs sand och trafiken på Kämpingevägen, där cykelvägen är ett kommunalt ansvar och Kämpingevägen är ett statligt (dvs. genom Trafikverket).



Föreslaget gång- och cykelnät kring planområdet. Bild ur trafikutredning. Ramböll.

Ytterligare komplettering av gång- och cykelnätet som föreslås i denna plan är markerat med svart heldragen linje.

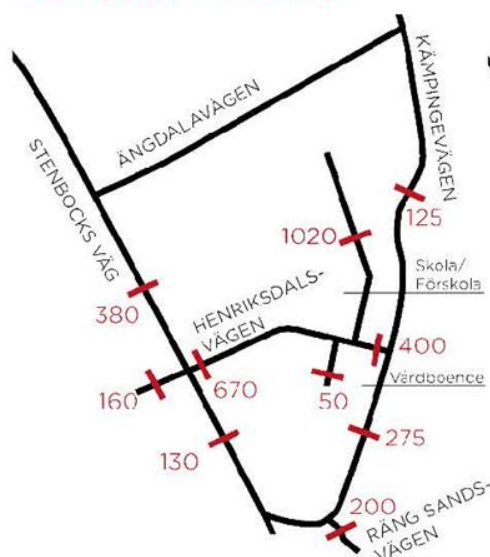
Bilvägar

I planområdet föreslås en ny uppsamlingsgata som sträcker sig från Henriksdalsvägen i söder mot norr längs med planområdet. På sikt kommer denna gata att förlängas norrut genom det framtida utbyggnadsområdet i Östra Höllviken. Delen inom planområdet byggs i ett första skede och möjliggör tillfart till skola, förskola och idrottshall. Före utbyggnad av gatans förlängning kommer trafik till skola/förskola matas söderifrån via Henriksdalsvägen. Henriksdalsvägen har i sin tur koppling till Kämpingevägen och Stenbocks väg med anslutningar till det lokala och regionala vägnätet.

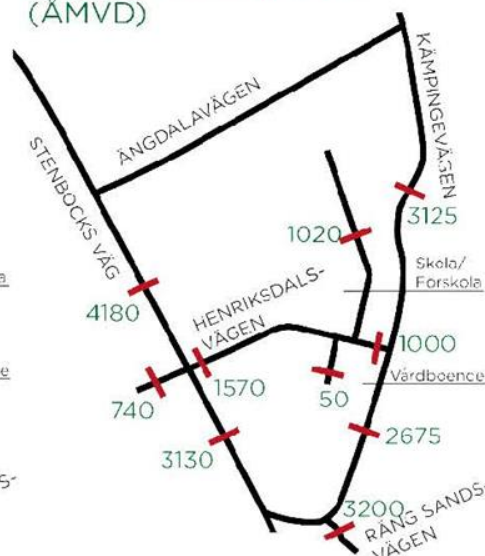
Trafikflöden

En trafik- och bullerutredning som visar framtida trafikflöden i närområdet har tagits fram av Ramböll, (*Trafik- och bullerutredning, Ramböll 2020-02-28*). Utredningen innehåller dels en uppskattning av trafiksträng och framtida trafikflöden på kortare sikt, efter att skola/förskola/idrottshall och planerat vårdboende söder om Henriksdalsvägen byggts, och dels en trafikprognos för år 2040 som visar framtida trafikmängder efter full utbyggnad av Östra Höllviken med nya bostäder inklusive förskola/skola/idrottshall och vårdboende.

TRAFIKTILLSKOTT Detaljplaner (ÅMVD)



TRAFIKPROGNOS Utbyggda Detaljplaner (ÅMVD)



Vänster bild: Bedömt trafiktillskott från detaljplaner för vårdboende och skola/förskola i vägnätet kring Henriksdalsvägen.
Höger bild: Total trafikmängd för ett läge där förskola och skola samt vårdboende är utbyggda men föreslagen uppsamlingsgatas koppling norrut till Ängdalavägen ännu inte är anlagd. Ramböll.

Biltrafiken till skolan och förskolan antas till större delen, ca 80 %, bestå av att lämna och hämta barn, vilket förklaras av att det blir två rörelser fram och tillbaka på förmiddagen och två på eftermiddagen. Med utgångspunkt från resvanor enligt Region Skånes resvaneundersökning 2018 och Rambölls egna undersökningar bedöms att ca 50% av förskolebarnen lämnas/hämtas med bil, varav en stor del sker i samband med resan till och från arbetet. För skolan antas att 35% lämnas med bil som genomsnitt. Fördelningen utgår från förutsättningen att en stor del av eleverna i den nya skolan planeras komma från Rångs Sand. Med dessa förutsättningar beräknas förskolan alstra ca 200 trafikrörelser och skolan ca 770 trafikrörelser per dygn under vardagar.

Idrottshallen förutsätts i huvudsak användas för skolidrott, men kvällstid tillkommer sannolikt verksamheter såsom gymna eller bollsporter som alstrar visst bilresande även om huvuddelen av besökarna kommer från närområdet. Med användning enligt ovan kan det tillkomma ca 50 bilrörelser till och från idrottshallen under kvällstid.

Trafikprognosen för år 2040 baseras på full utbyggnad av Östra Höllviken (och är därmed högt räknad eftersom full utbyggnad nu bedöms med målår ca 2050 i FÖP utställningshandling) inklusive nya bostäder, skola/förskola/idrottshall och vårdboende. I detta scenario beräknas trafikmängden på Henriksdalsvägen inom planområdet motsvara ca 1300 fordon per dygn och på Kämpingevägen mellan ca 2700 och 3100 fordon. Den nya uppsamlingsgatan inom planområdet beräknas trafikeras av ca 1000 fordon per dygn.

Kapacitet i korsningar

I samband med planarbetet har kapacitetsbedömningar genomförts för korsningarna Henriksdalsvägen/Kämpingevägen, Henriksdalsvägen/Stenbocks väg, Henriksdalsvägen/ny

uppsamlingsgata söderut och Henriksdalsvägen/ny uppsamlingsgata norrut. Resultatet från kapacitetsberäkningarna visar på låga belastningsgrader och god kapacitet i samtliga korsningar.

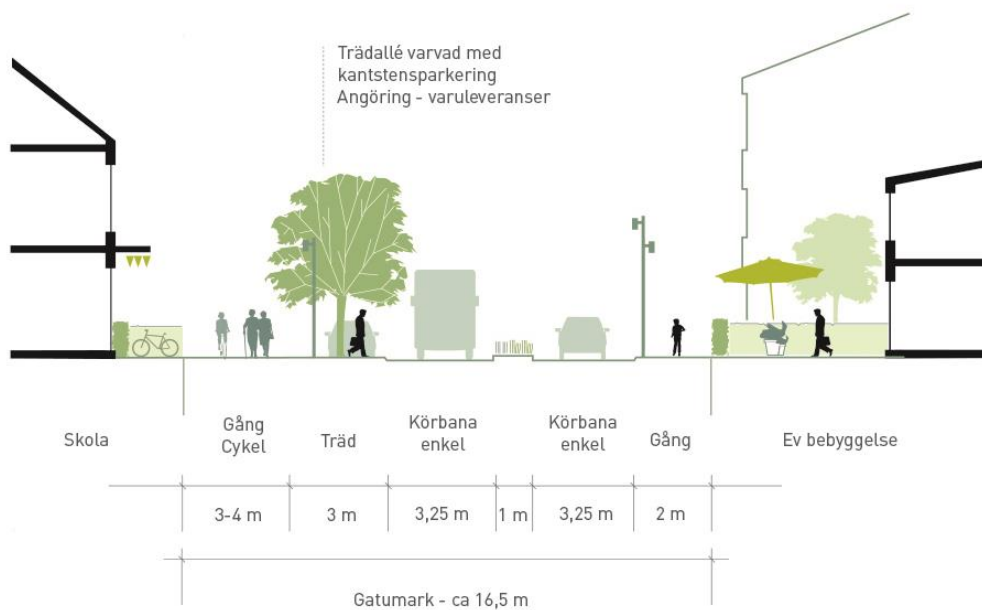
Befintlig gång- och cykelpassage i korsningen Henriksdalsvägen/Stenbocks väg behöver byggas om för att utgöra en säker skolväg. Trafikutredningen föreslår att sikten förbättras, refuger breddas och förses med reflexpollare och att gatan hastighetssäkras genom farthinder. Detta är dock inte p.g.a. kapacitetsbrist utan med hänsyn till trafiksäker skolväg för barnen.

Ny uppsamlingsgata

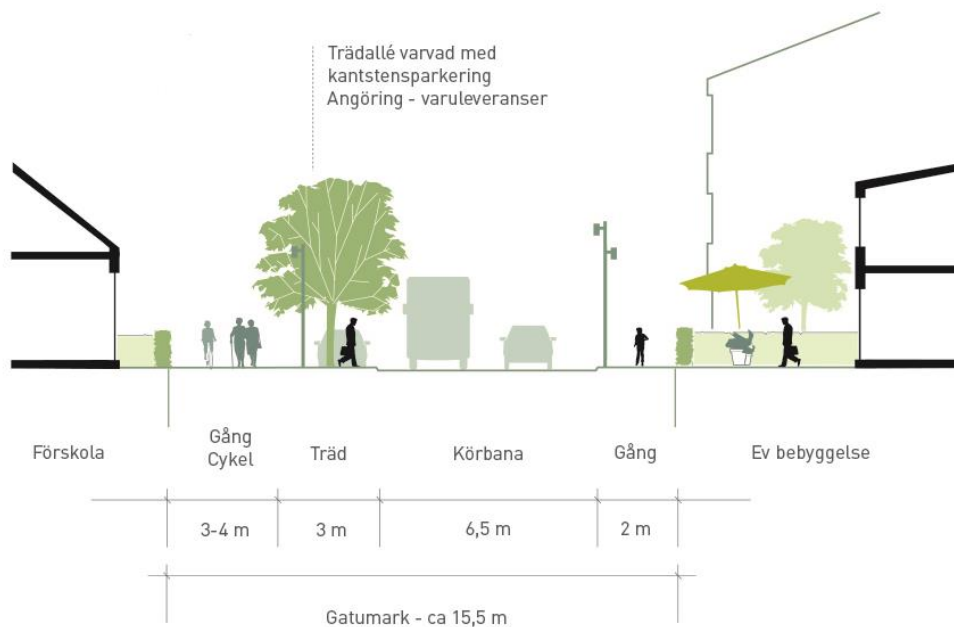
Den nya gatan i planförslaget möjliggör en framtida trafikkoppling genom utbyggnadsområdet i Östra Höllviken. I den fördjupade översiktsplanen för Östra Höllviken finns planer på en gatusträckning norrut med nya korsningspunkter på Ängdalavägen och Kungsgårdsvägen och söderut förbi Henriksdalsvägen. Gatan kommer att fungera som ryggrad i det nya området och samla upp trafiken till och från funktioner utmed gatan. Den kopplas till de tvärgående större gatorna i östra delen av Höllviken som leder trafik mot viktiga målpunkter som centrum, skolor och ut mot Malmövägen.

Längs uppsamlingsgatan föreslås en separat gång- och cykelväg som knyter an till det övriga gång- och cykelnätet i Östra Höllviken. Gång- och cykelvägen placeras på gatans västra sida för att på bästa sätt ansluta till de viktiga målpunkterna inom planområdet (skola, förskola, idrottshall), till Ängdalaskolan, till Henriks hages förskola med mera.

Uppsamlingsgatan föreslås utformas med ett gatumått på 15,5-16,5 meter bestående av två körbanor som kantas av trädallé samt en gång- och cykelväg längs den västra sidan, skolsidan, och med en trottoar utmed den östra sidan. Angöringsfickor för varuleveranser till skolan och för hämtning/lämning av barn föreslås utmed gatans trädplanteringszon. Gång- och cykelvägen ansluter till den befintliga gång- och cykelvägen på Henriksdalsvägens norra sida. Gatubredden längs gatan varierar med ett bredare mått i söder där ett större antal bilar kommer att röra sig samtidigt och där en smal mittremsa därför ser till att körbanorna skiljs åt. I den norra delen vid förskolan är gatumåttet smalare, utan mittremsa. Tre meter till trädplantering är minimimått för små träd, såsom rönn, eller mellanstora träd, såsom oxel, i gaturummet. Vid plantering av större träd behöver utrymmet för trädplantering utökas till fyra meter.



Principsektion för ny nord-sydlig uppsamlingsgata inom planområdet, sedd från söder. Bred gatusektion i uppsamlingsgatans södra del. Krook & Tjäder.



Principsektion för ny nord-sydlig uppsamlingsgata inom planområdet, sedd från söder. Smal gatusektion i uppsamlingsgatans norra del. Krook & Tjäder.

Den nya gatan kommer i ett första skede endast att byggas ut inom planområdet vilket innebär att gatans framtida förlängning norrut mot Ängdalavägen inte kommer att genomföras förrän i ett senare skede. Fram till att det sker kan behov av en tillfällig vändplats uppstå. För att tillgodose behovet kan skoltomtens parkeringsyta hållas öppen för allmänheten så att norrgående bilar kan köra in på den och ta sig söderut via parkeringens körbana. I annat fall bedöms en mindre, tillfällig, vändplats kunna anordnas inom användningsområdet "Gata" längst i norr inom planområdet. Plankartans gatumått uppgår till 16,5 meter vilket möjliggör en liten vändplats. Om behov uppstår att anordna en större vändplats, 20 meter bred, för typfordon Los (sopbil m.m.) eller 25 meter bred för typfordon Lbn (normalbuss m.m.) kan det göras genom att mark öster om planområdet tas i anspråk. När gatan så småningom byggs ut kan den tillfälliga vändplatsen tas bort.

Parkering och angöring

I samband med planarbetet har en parkeringsutredning för planerade verksamheter utförts (*Trafik- och bullerutredning, Ramböll 2020-02-28*). Utifrån tillgängliga antaganden avseende skolans storlek och innehåll har parkeringsbehovet bedömts till ca 53 parkeringsplatser för personal samt yta för 30-35 fordon för hämtning och lämning. Inriktningen bör så långt som det är möjligt vara att barnen går och cyklar till skolan och därför ska fokus vara på att skapa så goda förutsättningarna för detta som möjligt.

Det största behovet av bilplatser för hämtning/lämning förväntas inträffa i samband med skolstart på morgonen. Eftersom många av de äldre barnen, men också en del av de yngre, antas bli avsläppta utan att föräldrar följer med in i skolbyggnaden, finns i första hand ett behov av platser där bilar kan stanna till för att släppa av elever. Angöring för hämtning/lämning kan delvis anordnas utmed angöringsfickor mellan träden i den nya uppsamlingsgatan vilket minskar antalet fordon som behöver passera gång- och cykelvägen vid de mest kritiska tillfällena ur trafiksäkerhetssynpunkt, då också många barn och vuxna vistas på gång- och cykelvägen. Angöringsfickorna kan även fungera för utflyktsbuss som behöver invänta elever samt som lastzon för varuleveranser. I andra hand kan dessa funktioner anordnas inne på skoltomten i anslutning till parkeringsytorna, t.ex. om det är nödvändigt med hänsyn till skolbyggnadens placering.

Förskolan har bedömts ha ett behov av ca 18 parkeringsplatser. Förskolans trafiksituation skiljer sig från skolans genom att en större andel barn blir hämtade/lämnade av föräldrar. Föräldrar följer även med barnen in på förskolan i större utsträckning, vilket gör att behovet av fasta parkeringsplatser är större. Behovet av parkeringsplatser för förskolan beräknas vara ca 7-8 platser, för bilar som är närvarande samtidigt. Hämtning/lämning förväntas dock ske mer utspritt över tiden jämfört med skolverksamheten. Eventuellt kan ytor för hämtning/lämning av barn till förskolan samnyttjas med skolan.

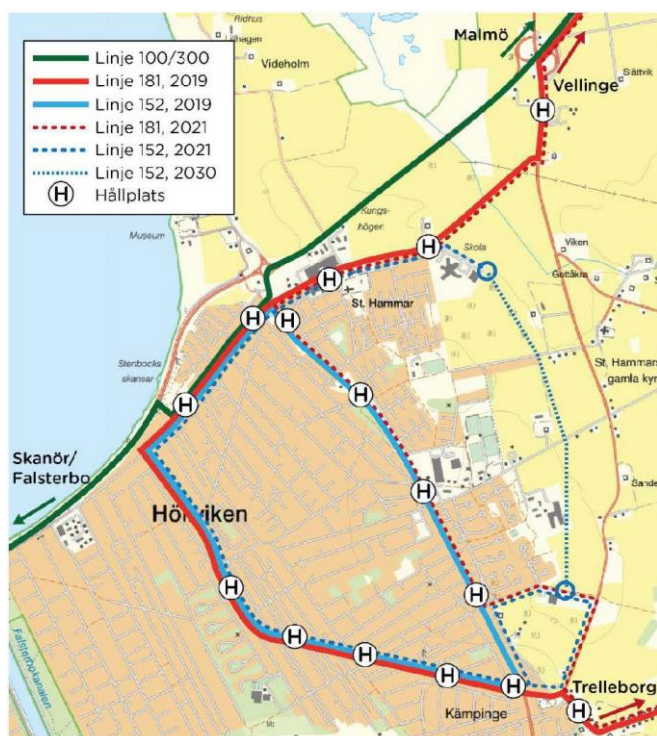
Parkering inne på fastigheterna bör i första hand vara till för personal. Dessa parkeringsytor bör vara nedbrutna i mindre enheter omgärdade av häck eller trädplantering för en attraktiv utformning av gårdsmiljöer och gaturum.

Parkeringsbehovet för idrottshallen har bedömts till ca 25 platser för en vardagssituation så som den kan förväntas se ut över året. Eftersom efterfrågan på bilparkeringar för skola respektive idrottshall kan förväntas ske på olika tider på dygnet finns det möjlighet att samnyttja parkeringsytorna för att undvika överdimensionering. Bedömningen är att det inte krävs ytterligare tillskott av parkeringsplatser för idrottsverksamheten utan att efterfrågan för denna täcks av skolans parkering.

Kollektivtrafik

Skånetrafiken avser att förändra busstrafiken i Höllviken fram till år 2030. En ny hållplats planeras på Henriksdalsvägen i höjd med Henriks hages förskola/vård- och omsorgsboendet. I samband med att Östra Höllviken byggs ut föreslås att linje 152 får en ny sträckning. När större delar av områdena som ingår i den fördjupade översiktsplanen för Östra Höllviken byggts ut planeras att linjen trafikerar den

nya uppsamlingsgatan istället för Stenbocks väg. Från ca år 2021 och fram tills att uppsamlingsgatan är byggd planeras att linjen vänder vid Henriksdalsvägen i söder och Stora Hammars skola i norr. När linje 152 flyttas från Stenbocks väg planeras istället linje 181 trafikera gatan på sin väg genom Höllviken. Även linje 181 planeras att trafikera Henriksdalsvägen, därmed uppstår en möjlig bytespunkt på Henriksdalsvägen, söder om planerad skola.

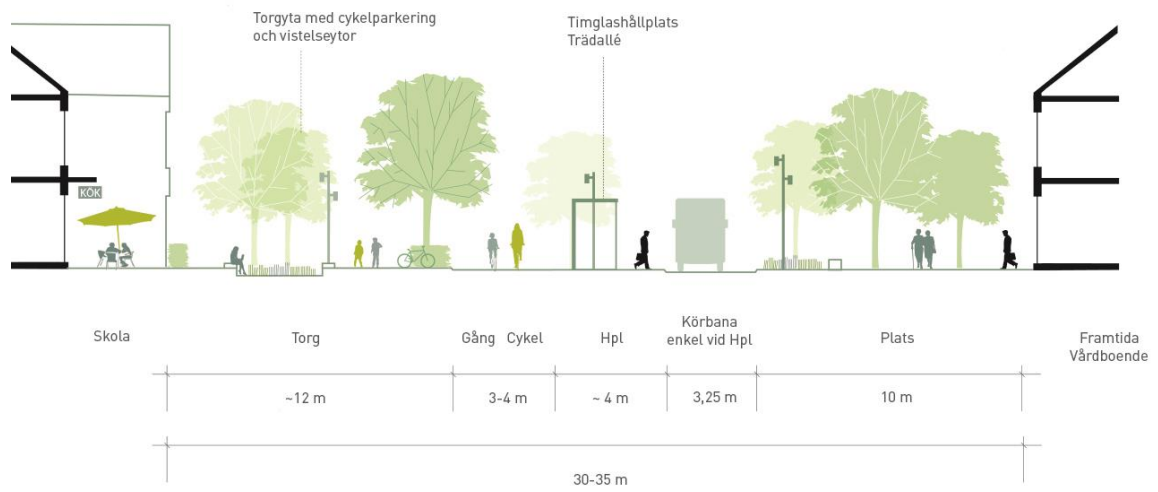


Linjekarta för dagens busstrafik i Höllviken samt planerade förändringar av linjedragning, Ramböll

Torg med ny busshållplats

I den södra delen av planområdet föreslås en ny torgyta med en ny busshållplats för den planerade bussringlinjen. Torgytan och busshållplatsen placeras norr om Henriksdalsvägen. Torgytan föreslås innehålla cykelparkeringar och vistelseytor i form av bänkar och sittrappor samt ges en rumslig och grön utformning med träd, häckar och nedsänkta planteringsytor. Skolbyggnaden på fastigheten norr om torget kan med fördel placeras med fasadliv i fastighetsgräns och med entré ut mot torget så att det goda läget intill busshållplatsen tas tillvara. Om en ny byggnad istället placeras längre in på tomten bör en entré till skolgården säkerställas från torget och avgränsningen mot torget bör ges en omsorgsfull gestaltning, till exempel i form av en grönskande häck.

Busshållplatsen föreslås utformas som en timglashållplats eller så kallad dubbel stopphållplats, som är en lämplig hållplatstyp i miljöer där många barn och äldre vistas och där trafiksäkerheten prioriteras. Timglashållplatsens utformning bygger på att gatan smalnas av till endast ett körfält längs hållplatsområdet och all trafik står då stilla i båda riktningarna när passagerarna stiger av och på bussen. På så vis elimineras risken att korsande fotgängare framför och bakom bussen ska bli påkörda. Förutom att trafiken står stilla när bussen är på hållplatsen blir passagesträckan över gatan endast ett körfält bred och trafiken kan endast komma från ett håll i taget vilket underlättar trafiksäkerhetsmässigt, särskilt för barn och äldre. Hållplatstypen är lämplig att använda längs gator med färre än 7000 fordon per dygn. Trafikprognosen för år 2040 uppskattar antalet fordon per dygn längs Henriksdalsvägen till ca 1300 st



Principsektion för Henriksdalsvägen med torgyta och busshållplats, sedd från väster. Krook & Tjäder.

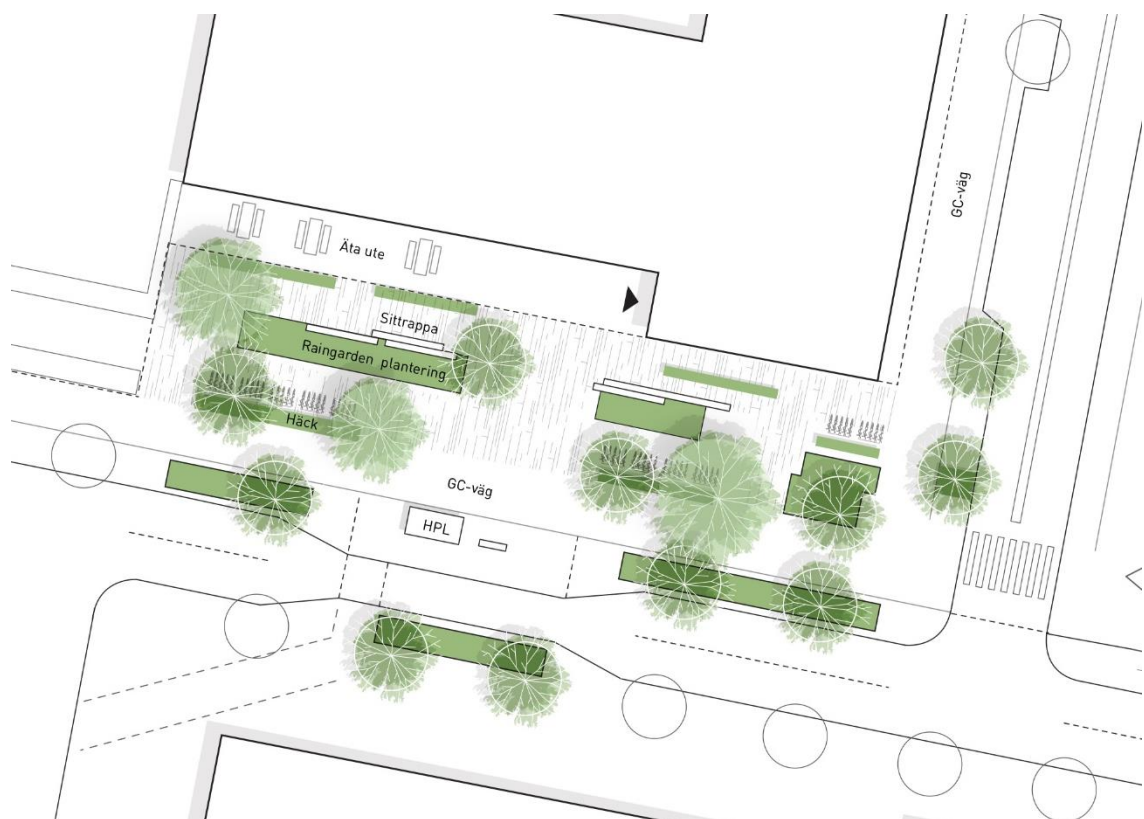


Illustration med förslag till framtida utformning av torgyta och busshållplats utmed Henriksdalsvägen. Krook & Tjäder.

Teknisk försörjning

Elnätet kommer att behöva byggas ut för kommande bebyggelse i Östra Höllviken. Ledningar förläggs lämpligen i den uppsamlingsgata som ingår i planförslaget.

Mark inom u-område ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar. Inom området får inte bedrivna verksamhet eller vidtas åtgärd som kan hindra eller försvåra bibehållandet av elektriska starkströmsanläggningar. För elledning i mark får byggnad eller annan anläggning inte utan ledningsägarens medgivande uppföras på närmare avstånd än 3 meter från markkabeln. Inte heller får utan ledningsägarens medgivande upplag anordnas eller marknivån ändras ovanför markkabeln, så att reparation och underhåll försvåras.

För E-område gäller ett minsta område på 6 x 6 meter som ska vara fritt från hinder som kan försvåra normalt underhåll. Minsta tillåtna avstånd mellan framtida transformatorstation och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag är 5 meter.

VA-utredningen, *EmviDan AB 2019-05-05*, föreslår att planområdet ansluts till befintlig spillvattenledning längs Kämpingevägen.

För att ansluta grundskola och förskola till ledningsnätet för dricksvatten behöver ny vattenledning läggas från Henriksdalsvägen och norrut genom det nya området. Förslagsvis ansluts ny vattenledning till befintlig ledning i höjd med förskolan och förläggs längs med Henriksdalsvägen fram till den nya gatan i planområdet. Vattenledningen följer sedan ny gata norrut fram till Ängdalaskolan. Där kan ny ledning vika av västerut och följa åkerkanten för anslutning till befintlig ledning i Sandbackevägen. På så sätt skapas möjlighet till rundmatning från Henriksdalsvägen. En annan möjlighet är att vika av västerut genom planområdet, längs vallens norra sida, och ansluta till befintlig ledning i väster. Planförslaget möjliggör båda varianterna.

Avfallshantering för verksamheterna ska ske i miljöhus på fastigheten med trafiksäker tillgänglighet för sopbil.

Brandvattenförsörjning ska anordnas i området. Flödet i brandposterna ska dimensioneras enligt tillämpbara delar i Vatten- och avloppverksföreningens råd, VAV P83 och VAV P76. Alternativt tillämpas VAV P114 om denna finns publicerad. Avståndet mellan brandposterna ska vara maximalt 150 meter och avståndet mellan brandpost och uppställningsplats för släckbil ska inte överstiga 75 meter. Åtkomlighet för räddningstjänstens fordon ska anordnas inom området och beaktas i samband med planens genomförande. Avståndet mellan körbar väg och byggnaders entréer får inte överstiga 50 meter.

Dagvattenhantering

Planområdet kommer att ingå i det kommunala verksamhetsområdet för dagvatten enligt beslut i Kommunfullmäktige den 22 juni 2020.

Dagvatten från skolans och förskolans fastigheter ska fördröjas inom fastigheten före eventuell avledning. Maximalt tillåtet utflöde till en kommunal dagvattenanläggning, som dagvattenstråket i öster, är 1l/s*ha.

I gällande översiktsplan finns föreslaget ett dagvattenstråk längs Kämpingevägen. Om behov finns att avleda dagvatten från tomtmark kan det göras till detta stråk. Anslutning mellan tomtmark och dagvattenstråk kan göras via ledning eller i diken och kanaler med utlopp i det öppna dagvattenstråket.

I VA-utredningen redovisas två möjliga lösningar för omhändertagande av fastighetens dagvatten – en variant där dagvattnet först fördröjs och sedan släpps på (utflöde 1l/s*ha) i det framtida öppna dagvattenstråket utmed Kämpingevägen och en annan variant med fördröjning och infiltration på den egna fastigheten. Utformningen av fördröjningen kan göras antingen som ett dike längs fastighetsgräns, som en damm eller som ett magasin bestående av en underjordisk del och en synlig del som kan användas för lek och vistelse. Fördröjningsytorna placeras lämpligen längs fastigheternas nordöstra sida eftersom marken inom planområdet lutar åt nordost.

Beräkningar har gjorts för dagvattenmängder baserade på ett regn med en återkomsttid på 20 år och fördröjningsanläggningar har dimensionerats för det 20-års regn vars varaktighet ger störst magasinsvolym. Vid större regn än 20-år bör dagvattnet kunna brädda ut från områdena utan att skada byggelse. Bräddning föreslås ske från fastighetens egna fördröjning till det framtida dagvattenstråket längs Kämpingevägen. Vid beräkningar av dagvatten har gjorts ett påslag på 30% för framtida klimatförändring i enlighet med Vellinges skyfallsplan.

I dagvattenutredningen redovisas två möjliga lösningar för omhändertagande av fastighetens dagvatten. Den ena beräkningen baseras på anslutning till en kommunal anläggning (planerat dagvattenstråk). I den andra beräkningen som gjorts har hänsyn tagits till möjlig infiltration i området. Vid beräkning av fördröjningsvolym har utformningen av fördröjningen baserats på en underjordisk makadamfylld del och en synligt del. Totala djupet på fördröjningen har satts till 2 m, där den makadamfyllda delen har ett djup på 1 m och en hålrumsvolym på 30%. Den synliga delen är tänkt som en torr yta där dagvattnet kan brädda upp från den underjordiska delen. Denna yta kan vattenfyllas upp till 0,5 m över botten. Då har man en marginal på 0,5 m till slänkrön innan det bräddar ut över omgivande mark.

Ovan beskrivning är ett exempel på möjlig på utformning av fördröjning. Om det ytmässigt utformas som diken eller magasin har ingen betydelse, då ytbehovet blir detsamma. Marken inom planområdet lutar åt nordöst så vid anläggande av fördröjningslösning bör detta göras i den nordöstra delen. Utformning av fördröjningen kan göras antingen som ett dike längs fastighetsgräns eller som en damm.

Södra skoltomten - Volym utan infiltration:

Maximalt utloppsflöde är 1 l/s*ha vilket ger ett utloppsflöde från området på 3,5 l/s.

Utjämningsvolym (m³): 1310

Dimensionerande regn varaktighet 48 h (20-års regn)

Ytbehov på fastighet (m²): 2100.

Södra skoltomten - Volym med infiltration:

Maximalt utflöde genom infiltration, 10 l/s (med ca 1000 m² infiltrationsarea i dike/damm).

Utjämningsvolym (m³): 870

Dimensionerande regn varaktighet 12 h (20-års regn)

Ytbehov på fastighet (m²): 1500.

Norra skoltomten - Volym utan infiltration:

Maximalt utloppsflöde är 1 l/s*ha vilket ger ett utloppsflöde från området på 1 l/s.

Utjämningsvolym (m³): 280

Dimensionerande regn varaktighet 36 h (20-års regn)

Ytbehov på fastighet (m²): 600.

Norra skoltomten - Volym med infiltration:

Maximalt utflöde genom infiltration, 2,5 l/s (med ca 250 m² infiltrationsarea i dike/damm).

Utjämningsvolym (m³): 200

Dimensionerande regn varaktighet 12 h (20-års regn)

Ytbehov på fastighet (m²): 450.

Geotekniska frågor

Utförd geoteknisk undersökning, Geoexperten i Skåne AB 2019-09-11, visar att marken inom planområdet har gynnsamma bärighets- och sättningsegenskaper. Grundläggning av byggnader, VA- ledningar och gator bedöms kunna ske på sedvanligt sätt. Matjord och matjordshaltig sand samt rötter ska utskiftas under geokonstruktioner.

Lermoränen är känslig för uppmjukning vid vattenöverskott. Terrasser ska snarast efter hand skyddas med geotextil och friktionsjord/makadam.

Lermoränen har starkt fukthållande förmåga varför stor omsorg ska iakttas vid utformning av fuktskyddande åtgärder. Byggnader ska skyddas mot markfukt genom utläggning av dränerande och kapillärbrytande skikt samt dräneringsledningar. Möjligheterna för infiltration/perkolation av dagvatten i jordlagren bedöms som begränsade beroende på lermoränens täta sammansättning.

Hälsa och säkerhet

Trafikbuller

För skolverksamhet finns inga riktvärden för ljudnivåer utomhus vid fasad. Däremot bör inomhusmiljön med avseende på trafikbuller säkerställas i ett senare byggskede enligt Boverkets byggregler.

För skolgård gäller Naturvårdsverkets vägledning där skolgård definieras som en öppen plats utomhus i anslutning till skolan där barnen vanligen tillbringar sina raster eller där pedagogisk verksamhet bedrivs. Riktvärdena gäller för barn och unga upp till 18 år. Riktvärden för en ny skolgård är uppdelad i vilken funktion den avsedda delen av skolgården har. De delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet bör inte överskrida 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå och 70 dB(A) maximal ljudnivå. För övriga vistelseytor inom skolgården är motsvarande värden 50 dB (A) och 70 dB(A).



Ekvivalent ljudnivå till vänster samt maximal ljudnivå till höger. Beräknade ljudnivåer utgår från ett framtida scenario år 2040. Kartbilden visar att riktvärdet för skolgård för lek och pedagogik överskrids närmast Henriksdalsvägen och uppsamlingsgatan. (Ramböll)

I trafik- och bullerutredning, framtagen av Ramböll 2020-02-28, har framtida bullernivåer vid förskola och skola beräknats utifrån en uppskattning av dagens trafikflöden (2019) plus den tillkommande trafik som pågående detaljplaner – denna detaljplan för förskola, skola och idrottshall samt pågående planering för vårdboende söder om Henriksdalsvägen - bedömts generera efter utbyggnad. Bullernivåer har även beräknats för prognosår 2040, med ett fullt utbyggt Östra Höllviken.

Området där den planerade skolan/förskolan beräknas riktvärdet 50 dB(A) överskridas allra närmast Henriksdalsvägen (cirka 20 meter från vägkanten) samt den centrala uppsamlingsgatan. De områden som är gröna i den vänstra figuren ovan underskrider riktvärdet 50 dB(A). För maximal ljudnivå på skolgård överskrider ljudnivåerna riktvärdet 70 dB(A) nära Henriksdalsvägen och den centrala uppsamlingsgatan. Cirka 10–15 meter från vägkanten underskrider ljudnivåerna 70 dB(A), de områden som är gula och gröna ovan i högra figuren underskrider riktvärdet.

Slutsatsen är att om skolgård anläggs cirka 20 meter från Henriksdalsvägen samt den lokala uppsamlingsgatan behövs inga bullerdämpande åtgärder för att klara riktvärdena. Byggnader placerade utmed gatorna kan skydda skolgården från trafikbuller.

I trafikutredningarna har bedömningar gjorts om trafiksäkerhet, framkomlighet och buller för området och närliggande anslutningar. Inga ytterligare åtgärder bedöms behövas för att genomföra planförslaget. I maj 2021 togs en särskild bullerutredning fram för sträckan Henriksdalsvägen mellan Stenbocks väg och den tilltänkta skoltomten, se figurer nedan. Bullerutredningen hade som förutsättning en utbyggnad enligt den fördjupade översiktsplanen för Östra Höllviken år 2040, dvs. betydligt mer trafik än vid endast en utbyggnad av skolan.



Figur 1 Översikt av utredningsområdet med ingående vägar (blåmarkerade) och befintliga bostadshus (Källa: Lantmäteriet)



Bullerutredningen visar att beräknade ljudnivåer vid bostadshusen utmed Henriksdalsvägen och vid korsningen Stenbocks väg-Henriksdalsvägen får liten ökning (ca 0,7 dB) av ekvivalent ljudnivå med utbyggnad enligt FÖP. Maximal ljudnivå beräknas inte öka vid utbyggnad enligt FÖP men antalet bullerhändelser med högre maximala ljudnivåer kommer att bli fler jämfört med om ingen utbyggnad sker enligt FÖP. Det är vid enskilda fordonpassager med tunga fordon (bussar och lastbilar) som de högre maximala ljudnivåerna uppstår.

Utbyggnaden av skolan och den trafikökning som förväntas på Henriksdalsvägen bedöms inte ge upphov till en sådan ökning av ljudnivåerna vid närliggande bostadshus att 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad överskrids. Samtliga bostadshus är byggda innan 1997 där riktvärdet för åtgärd är 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad. Skyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått bör då inte behöva övervägas. Vidare bedöms i utredningen att de förändringar i korsningen som sker av trafiksäkerhetsskäl inte motsvarar en sådan förändring att ljudkrav motsvarande nybyggnad/väsentliga ombyggnad av väg skulle vara aktuella. Det föranleder då inte åtgärder för att bullerskydda närliggande bostadshus. Till väsentlig ombyggnad räknas enligt Trafikverkets definition sådana åtgärder som är så omfattande att det åtminstone är fråga om omläggning av väg i delvis ny sträckning, dvs fråga om väsentliga justeringar av vägen i plan eller profil. Även en väsentlig breddning, t ex tillbyggnad av breda vägrenar eller av ytterligare körfält bör i detta fall betraktas som väsentlig ombyggnad. Oftast är det i sådana fall fråga om så omfattande åtgärder att nybyggnadsstandard i huvudsak uppnås. Förutom krav på ljudnivåer vid fasad finns även riktvärde på uteplats. Då bostadshusen bedöms som äldre befintlig miljö finns det inte några krav på åtgärder.

KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Samhällsbyggnadsavdelningen har genomfört en undersökning om betydande miljöpåverkan enligt 6 kap miljöbalken. Undersökningen har genomförts enligt avdelningens bedömningsmall och i samråd med miljöstrateg, som även deltagit vid platsbesök. Utbyggnad inom riksintresse för kustzon sker inom ramen för utveckling av befintlig tätort.

Planen innebär att jordbruksmark, med åkermarksgradering klass 8-10, tas i anspråk. Jordbruksmark är viktig ur livsmedelsförsörjningsperspektivet men är sällan värdefull ur det biologiska mångfaldsperspektivet. Inspråktagande av jordbruksmark motiveras genom att grund- och förskola är samhällsviktiga funktioner och att kommunen har gjort avvägningen att annan mark, grönområden inom tätorten Höllviken, inte kan tas i anspråk istället för jordbruksmark. Kommunens bedömning är att 3 kap. 6 § miljöbalken i det här fallet väger tyngre än 3 kap. 4 § miljöbalken.

Inom planområdet finns en åkervall med värde för den biologiska mångfalden. Vallens värde som spridningskorridor och livsmiljö för växter och djur kommer att stärkas i och med planen, det är av stor vikt att arter som redan finns i området (fröbanken) används även vid nyplantering. Kontinuitet i grönstrukturen är viktigt både för rekreation och för den biologiska mångfalden. Närheten till skola och förskola kan också innebära att vallen kan användas i pedagogiskt syfte med hänseende till både kulturella och biologiska värden. Plantering av allé i gata kommer även att tillföra en ny biotop i området. Sammanfattningsvis kommer områdets biologiska värden att utvecklas medan områdets värde ur ett livsmedelsförsörjningsperspektiv minskar.

Samhällsbyggnadsavdelningens bedömning är att ingen betydande miljöpåverkan uppkommer som en följd av planens genomförande.

Sociala konsekvenser

Barnperspektiv

Gång- och cykelvägen utmed den planerade uppsamlingsgatan kommer att utgöra länk i det övergripande gång- och cykelnätet som leder barn och unga på ett säkert sätt mellan bostaden och viktiga målpunkter som förskola och skola. Ny gång- och cykelkoppling i angränsande naturområde bidrar ytterligare till en trygg och säker trafikmiljö för barn och unga. Utformning av torget, gaturummen, skolmiljön och angränsande naturområde kommer bland annat att göras med fokus på barn och unga.

Tillgänglighet

Tillgängligheten till planområdet för oskyddade trafikanter från norra Höllviken, Rängs sand och området öster om Stenbocks väg bedöms vara god. Från södra och västra delen av Höllviken kommer tillgängligheten att förbättras genom ett nytt gång- och cykelstråk längs den planerade uppsamlingsgatan med god tillgänglighet även till framtida nya stadsdelar. Det planerade nya gång- och cykelstråket skapar även nya cykelkopplingar mellan detaljplaneområdet och exempelvis Toppengallerian och Vellinge tätort.

Bostadspolitiska mål

Utbyggnad av ny skola i kommundelen är en konsekvens av redan genomförd bostadsutbyggnad i kommunen, särskilt i Rängs sand. Behovet av grundskola på längre sikt för barn i Rängs sand kommer att minska. Kommunens planer på fortsatt bostadsutbyggnad i östra Höllviken gör dock att behovet av en grundskola på platsen inte kommer att minska på längre sikt, men andelen elever från Höllviken kommer att öka i förhållande till andelen elever från Rängs sand. Även utan en större utbyggnad av Östra Höllviken behövs skolan då det dels byggs nya bostäder i andra delar av Höllviken-Ljunghusen, dels kontinuerligt pågår en omvandling där fritidsboende i småhus övergår i permanent boende.

Ekonomiska konsekvenser

Kommunala

Kostnaderna för planens genomförande kommer att belasta Vellinge kommun. Se detaljerade konsekvenser för kommunala fastigheter under planens genomförande.

Planens genomförande innebär kostnader för byggande/anläggande av:

- Ny gata.
- Skola, förskola och idrottshall med tillhörande mark.
- Naturmark med gång- och cykelväg
- Trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid skolan, längs Henriksdalsvägen samt i korsningen med Stenbocks väg.

Planens genomförande innebär ombildning av gemensamhetsanläggning när delar av Henriksdalsvägen ombildas från enskilt till kommunalt huvudmannaskap.

Miljökonsekvenser

Miljö kvalitetsnormer för luft

Miljö kvalitetsnormer för luft bedöms inte överskridas i och med planens genomförande. Verksamheten etableras nära busshållplats, vilket möjliggör ett hållbart resande för personal och besökare.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Miljö kvalitetsnormer för vatten bedöms inte överskridas i och med planens genomförande.

Planområdet ligger inom avrinningsområde för recipienten kustvattnet Foteviken och grundvattenförekomsten SV Skånes kalkstenar som omfattas av miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap miljöbalken. Miljö kvalitetsnormer för vattenförekomster utgör kvalitetskrav för ekologisk, kemisk och kvantitativ status där SV Skånes kalkstenar uppnår kvalitetskraven, medan Foteviken inte når upp till kvalitetskraven. Detaljpanelläggning får inte medföra att vattenförekomsternas status påverkas negativt.

Planområdets påverkan på miljö kvalitetsnormerna för vatten har undersökts i samband med rapporten Miljökonsekvensbeskrivning till fördjupad översiktsplan för Östra Höllviken, Vellinge kommun (2019-12-17, *Sigma Civil AB*). Rapportens bedömning är att den utformning av dagvattenhantering som föreslagits i den fördjupade översiktsplanen inte medför en försämring av vattenkvaliteten, varken för Foteviken eller för SV Skånes kalkstenar. Föreslagen dagvattenhantering inom planområdet följer förslaget i den fördjupade översiktsplanen där åtgärder inom planområdet består i fördröjningsytor på fastigheten och i naturområdet. En exploatering av jordbruksmarken innebär även minskning av näringsläckaget till marken. Den relativt låga exploateringsgrad som planen medger kommer innebära att stor del av marken inom skolfastigheterna kommer att bestå av genomsläpplig mark i form av skolgård/vegetationsyta.

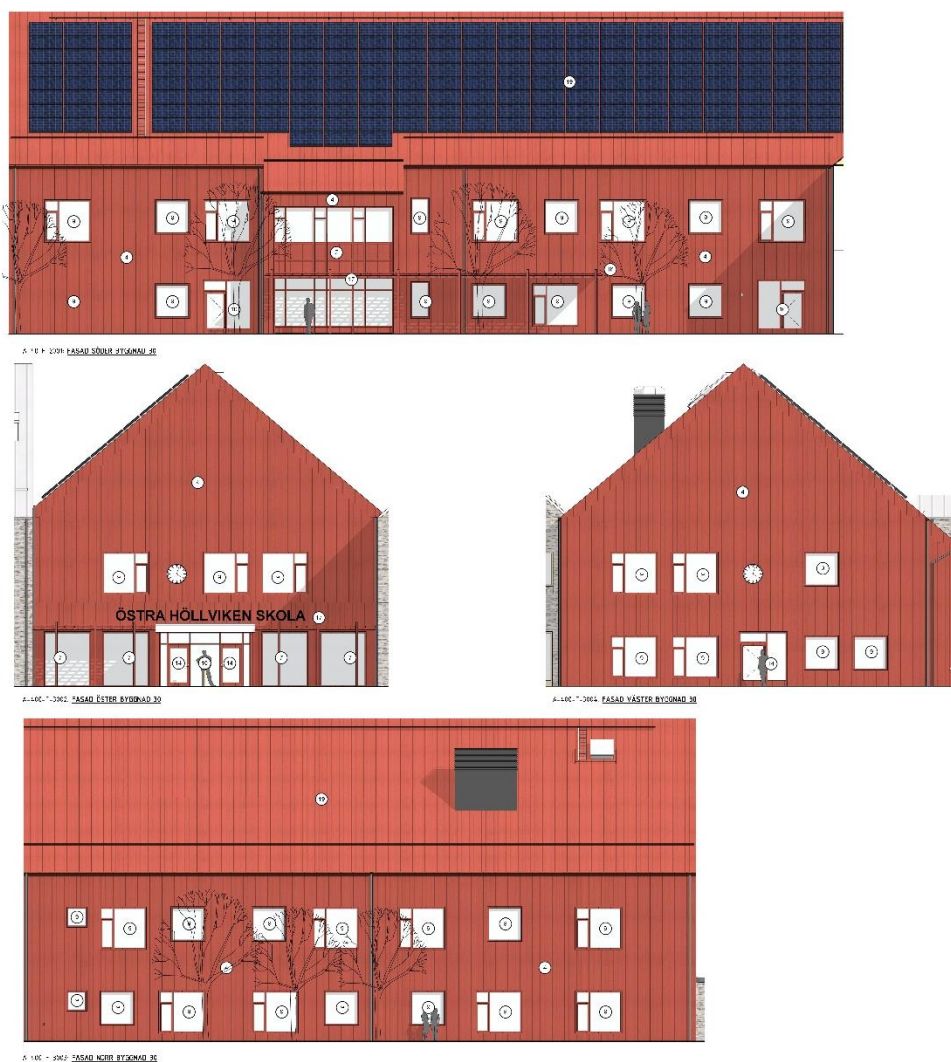
Buller

För området beräknas både de ekvivalenta och maximala ljudnivåerna överskrida riktvärdena för skolgård närmast Henriksdalsvägen och den lokala uppsamlingsgatan. Om skolgård anläggs cirka 20 meter från Henriksdalsvägen samt den lokala uppsamlingsgatan behövs inga bullerdämpande åtgärder för att klara riktvärdena. För omkringliggande bostäder ökar inte bullret som en följd av den ökande trafiken så mycket att några åtgärder behövs.

Visuell påverkan

En anläggning av denna storlek kommer att påverka landskapsbilden och det rumsliga sammanhanget med närliggande Henriks hage och det planerade vård- och omsorgsboendet söder om planområdet. Det är viktigt att de gestaltningsmässiga aspekterna får stor tyngd i det fortsatta arbetet för att bygga vidare på de ambitioner kommunen har haft tidigare och de ambitioner kommunen fortsatt har i påverkan på landskapsbilden för Östra Höllviken. Då planen inte innehåller bestämmelser om utformning bedöms frågan i samband med bygglovsgivning.

Under den föregående planprocessens överklagandetid lämnades in ett förslag till bygglov och beviljades 2020-12-09 med villkor att detaljplanen måste vinna laga kraft. De fasadritningar som redovisades vid bygglovsgivningen och som redovisas i urval nedan anger den mest troliga utformningen även efter förekommande planprocess.



Urval ur fasadritningar för bygglovshandling för skolan. Tengbom arkitekter.

Kulturmiljö

En arkeologisk utredning har visat att vidare arkeologiska undersökningar ej krävs.

GENOMFÖRANDE

Organisatoriska frågor

Tidplan

Planförslaget föreslås samrådats efter beslut i Kommunstyrelsens arbetsutskott 31/8 2021. Efter samrådet föreslås planen granskas under hösten 2021 och antas i Kommunfullmäktige i början av 2022.

Planens genomförandetid är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

Huvudmannaskap

Kommunen kommer att vara huvudman för allmänna platser inom planområdet: torg, natur och gata.

Ansvarsfördelning

Vellinge kommun ansvarar för iordningställande av allmän platsmark och byggnation av skola, förskola och idrottshall.

Fastighetsfrågor

Fastighetskonsekvenser

I samband med planens genomförande krävs fastighetsbildning för skola, förskola och idrottshall samt område för teknisk anläggning. Allmän platsmark, gata och natur, kan ligga kvar inom den kommunala fastigheten Höllviken 23:7. Område 4 i nedanstående karta är del i en större gemensamhetsanläggning. I samband med detaljplanens genomförande kommer denna att behöva ändras så att gata och naturmark inom planområdet inte längre ingår i gemensamhetsanläggningen.



Nya fastigheter bildas för skolförskola (1) och skolförskolaidrottshall (2) samt teknisk anläggning (3). Del av större gemensamhetsanläggning (4) behöver ändras så att gemensamhetsanläggningen inte omfattar allmän plats inom planområdet. Streckad linje motsvarar planområdets gräns.

Ekonomiska frågor

Planekonomi

Kommunen bekostar planarbetet och övriga kostnader som uppstår vid plangenomförandet. Eventuella kostnader för flytt eller ändring av befintliga tekniska anläggningar som uppstår i samband med planens genomförande bekostas av kommunen, i de fall rättighet eller avtal finns.

Tekniska frågor

Tekniska utredningar

En VA-utredning, en naturvärdesinventering, en geoteknisk utredning, en miljöteknisk markundersökning, arkeologisk utredning steg 2 samt flera trafik- och bullerutredningar har genomförts i samband med planarbetet, se vidare under rubriken *Övriga utredningar och dokument*. I samband med arbetet med fördjupad översiktsplan för Östra Höllviken har även genomförts en miljökonsekvensbeskrivning vars slutsatser har använts i planarbetet.

Ledningsnät

Kommunala ledningar för vatten finns i Henriksdalsvägen. Spillvattenledningar finns både längs Kämpingevägen och längs Henriksdalsvägen.

MEDVERKANDE

Detaljplanen har upprättats på Samhällsbyggnadsavdelningen genom planarkitekt Rickard Persson och plan- och bygglovschef Mentor Demjaha. Planadministratör har varit Ingbritt Nilsson. I det tidigare arbetet med detaljplanen har planarkitekt (FÖP) Filip Evander, stadsarkitekt Maria Koistinen Hellborg, tidigare samhällsbyggnadschef Anna Möller, tidigare utbildningschef Fredrik Menkus Wegbratt, utbildningscontroller Johan Greppe, tidigare rektor för kommande skola Louise Erlandsson, fastighetsenhetens projektledare Robert Seremet, arkitekter och bygglidare från projekteringsgruppen Ellen Persson, Cecilia Parin och Caroline Gullqvist, tidigare dagvattenstrateg Carl Nelin samt tidigare miljöstrateg Maja Jonholm medverkat.

Konsulter för planarbetet har varit Elvira Grandin, landskapsarkitekt och Emma Olvenmyr, planarkitekt, Krook & Tjäder.

SAMHÄLLSBYGGNADSAVDELNINGEN

Upprättad 2021-08-18

Mentor Demjaha
Plan- och bygglovschef

Rickard Persson
Planarkitekt

Elvira Grandin
Krook & Tjäder