

Planprogram för Lilla Hammar 1:22 m fl, inklusive Toppenområdet och nytt stationsläge utmed väg 100

Programsamrådshandling

Innehållsförteckning

I. Bakgrund	1
Bakgrund	2
Varför planprogram?	2
Område för planprogram	2
Tidplan och process	4
Process	4
Tidplan	4
2. Förutsättningar	5
Översiktsplan 2010 och fördjupad översiktsplan (2021)	6
Gällande detaljplaner	8
Mobilitetsstrategi och planprogram	9
Stadsmiljöprogram	10
Hälsa och säkerhet	10
Riksintressen och förordnanden	11
Markägförhållanden	11
3. Vision, mål och strategier	12
Vision, mål och strategier	13
4. Analys och strategier	14
Medborgardialog med mobilitets- och trygghetsfokus	15
Mobilitet - Cykel	16
Mobilitet - Gång	18
Mobilitet - Bil	19
Kopplingar och stråk	21
Verksamheter och användning	22
Bebyggelse- och gatukaraktär	23
Strukturer i landskapet	27
Spårreservat och säkerhetsavstånd till väg 100	28
Stationsläge och stationsutformning	29
Markbehov för allmänna funktioner	30
Etapper och genomförande	30
5. Förslag och inspirationsbilder	31
Planförslag - illustrationsplan	32
Planförslag - inspirationsbilder	33
Planförslag - illustration	34
Undersökning av planförslag	36

I. Bakgrund

Ett planprogram kan användas av kommunen för att utreda platsens förutsättningar på en mer översiktlig nivå, och är ett frivilligt första steg i en detaljplaneprocess.

Bakgrund

Enligt kommunens översiktsplan, ÖP 2010 är trafiken till Falsterbonäset en av kommunens viktigaste frågor att hantera för den framtida utvecklingen. Det finns en kapacitetsbrist i nuvarande system som skapar trängsel, dålig framkomlighet och negativa miljöeffekter. I översiktsplan 2010 framhäver kommunen att det behövs stora strategiska satsningar på kollektivtrafiken som kan förbättra och utöka utbudet och på så sätt bidra till fler hållbara resor.

Åtgärdsvalsstudie

I samarbete med Skånetrafiken och Trafikverket pågår det, sedan ÖP 2010 antogs, ett arbete med att utreda och genomföra förändringar som kan förbättra för kollektivtrafiken. Tidigare har stråket mellan Falsterbonäset och Malmö utretts i en åtgärdsvalsstudie (Trafikverkets dnr TRV 2017/42083). I maj 2019 godkände kommunstyrelsen ett avtal att tillsammans med Skånetrafiken genomföra stora satsningar på högkvalitativ kollektivtrafik till Falsterbonäset (Ks 2019/380). Syftet med projektet är att öka kapaciteten och göra kollektivtrafiken mer attraktiv med en effektivare och bekvämare linje 100. I projektet kommer linjedragningen att ändras och nya stationer skapas vid bland annat vid väg 100 i höjd med Toppengallerian.

Kommunens målbild

Kommunens målbild är att förbättra hela resan för kollektivtrafikresenärer, från dörr-till-dörr, samt att stationsområdena integreras väl i tätorterna. Ambitionen är därför att de nya busstationerna ska vara attraktiva platser som tar till vara på den lokala karaktären. En förutsättning för detta är att den resande enkelt kan byta färdmedel från gång, cykel och bil till buss, där det är viktigt att lägga fokus just på ”hela resan”. Utvecklingen av en ny station i anslutning till Toppenområdet är ett första steg mot kommunens långsiktiga arbete för kapacitetsstark kollektivtrafik, i en framtid även spårbunden.

Varför planprogram?

Inom ramarna för åtgärdsvalsstudien har ingen exakt lokalisering för busstationen valts. Förutsättningarna för detta behöver studeras närmare. Den nya kollektivtrafikstationen vid toppenområdet kommer att påverka de strukturer som finns idag. För att idén om ”hela resan från dörr till dörr” ska fungera väl så kommer nya vägar och strukturer för rörelse inom planprogramområdet att behöva uppföras.

Toppenområdet är idag en viktig målpunkt med olika typer av service dit många åker med bil. Toppenområdet har en ansträngd trafiksituation, och en attraktiv kollektivtrafiknod kommer innebära att ytterligare fler människor kommer att röra sig inom det område som omfattas av planprogrammet, med potentiellt ökat underlag för verksamheter.

Ett planprogram är ett första frivilligt steg i en detaljplaneprocess, och syftar till att ange mål och utgångspunkter för vidare detaljplanearbete. På grund av platsens komplexitet och ibland motstridiga intressen har Vellinge kommun gjort bedömningen att det är lämpligt att inleda detaljplanearbetet med ett planprogram.

Område för planprogram

Längs Kungstorpsvägen är strukturer för gång och cykel redan utbyggda. Planprogramområdet avgränsas därför av Kungstorpsvägen i söder. I norr inkluderas delar av åkrarna norr om väg 100. Denna yta utgör yta för ”planerat stationsområde” i översiktsplanen. I öster avgränsas planprogramområdet vid åkrarna där dagens ”toppenområde” tar slut. Här kommer i framtiden att kopplas på ett nytt utbyggnadsområde som behandlas i fördjupad översiktsplan för Östra Höllviken. I väster avgränsas planprogramområdet av Stenbocks väg.



Markeringen i kartan visar planprogrammets områdesgräns så som uppdraget gavs från kommunstyrelsen.

Tidplan och process

Som ett första steg i detaljplaneprocessen kan kommunen välja att ta fram ett planprogram. I planprogrammet anges mål, utgångspunkter, strategier och en övergripande struktur för vidare detaljplanearbete. Detta ligger sedan till grund för den mer detaljerade regleringen för bebyggelse, vägar och grönytor som görs när kommunen tillsammans med fastighetsägare och berörda arbetar vidare i detaljplaneprocessen.

Process

Planprogram

Kommunstyrelsen gav 2019-11-19 plan- och byggenheten i uppdrag att påbörja detaljplan för området samt besluta om att uppdraget ska starta med ett planprogram. Under samrådstiden för planprogrammet (programsamråd) ges berörda en möjlighet att lämna in synpunkter på programmet. När samrådstiden är slut sammanställer Vellinge kommun de yttranden som har kommit in under samrådet och besvarar dem i en redogörelse över programsamråd. Efter samråd kan vidare detaljplanearbete fortgå inom planprogramområdet.

Vidare detaljplanearbete

I det vidare detaljplanearbetet som följer efter planprogrammet arbetas visionen, målen och strategierna in mer i detalj och kompletteras med de synpunkter som inkom i programsamrådet. Här beslutas hur marken ska och får användas, hur höga byggnader får vara och så vidare. Detta skede omfattas av en process med samråd och granskning där berörda ges insyn och tillfälle att yttra sig över detaljplanen i flera steg.

Programsamråd

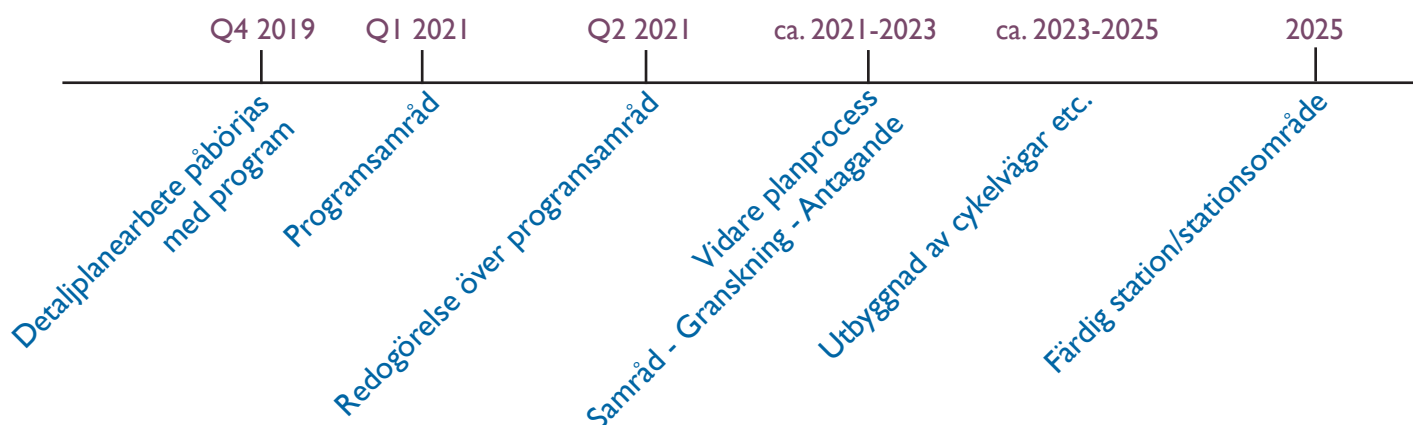
Redogörelse över programsamråd

Vidare detaljplanearbete

Tidplan

Vellinge kommun samråder planprogrammet under första kvartalet 2021. Vidare arbete med detaljplanen bedöms kunna inledas under 2021, och vara färdigt under 2022 - 2023. Kollektivtrafik kommer enligt tidplan att börja trafikera området 2025. Då krävs att station och

stationsområde med dess anslutande infrastruktur är färdigställt. Tidplanerna är preliminära och kan komma att ändras. Trafikverket bygger ut stationsläget. De har således en separat tidplan och process för såväl vägplan som utbyggnad.



2. Förutsättningar

När ett planprogram tas fram utgår kommunen från de strategiska inriktningsdokument som redan är framtagna. Det kan vara den kommuntäckande översiktsplanen eller en fördjupad översiktsplan för ett visst område. Vidare fungerar exempelvis markägoförhållanden, riksintressen och befintlig infrastruktur som förutsättningar för framtida planering.

Översiktsplan 2010 och fördjupad översiktsplan (2021)

Stora delar av området för planprogram omfattas av den fördjupade översiktsplanen för Östra Höllviken som antogs i kommunfullmäktige 2021-01-25. Den fördjupade översiktsplanen ersätter de ställningstaganden som gjorts i kommunens översiktsplan 2010.

Översiktsplan 2010

1. Norr om väg 100 anges i översiktsplan 2010 ytor för "stationsområde".
2. Norr om väg 100 anges reserverad korridor för järnvägsspår.
3. Planerad planskild korsning och mindre väg.

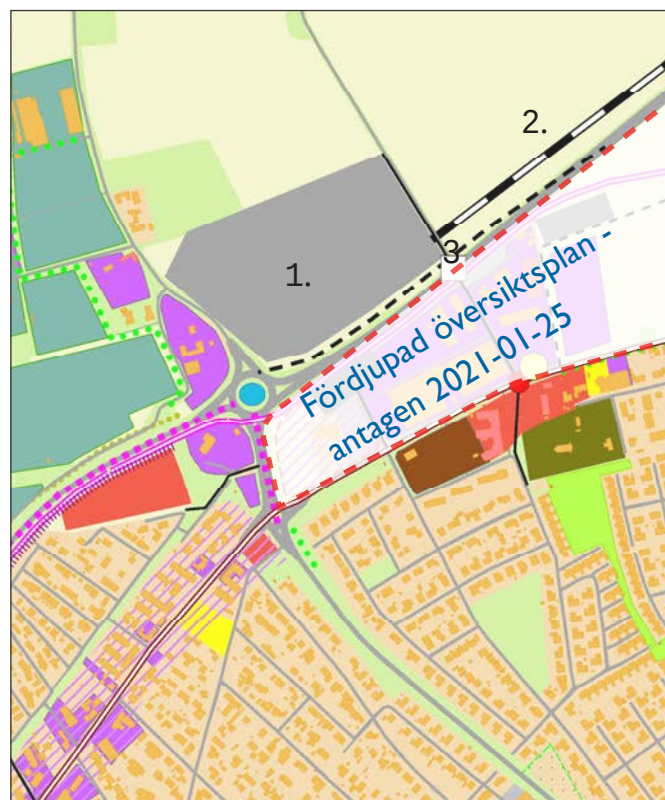
Fördjupad översiktsplan för östra Höllviken

Den fördjupade översiktsplanen skapar en kvartersstruktur öster om planprogramområdet, med ett huvudstråk längs Kungstorpssvägen, och ett huvudstråk på den norra sidan av toppengallerian i en förlängning av Brädgårdsvägen. I de norra delarna av området anges ett stationsläge. Användningen definieras som "handel/service/bostäder". Genom området, söder om väg 100 finns ett område reserverat för framtida spårbunden trafik.

Medskick från fördjupad översiktsplan

"I Toppenområdet blandas olika funktioner med varandra"

"Vid Toppengallerian samlas parkering med fördel i små p-hus med handel i bottenvåningen, bostäder i kanten och eller på taket"

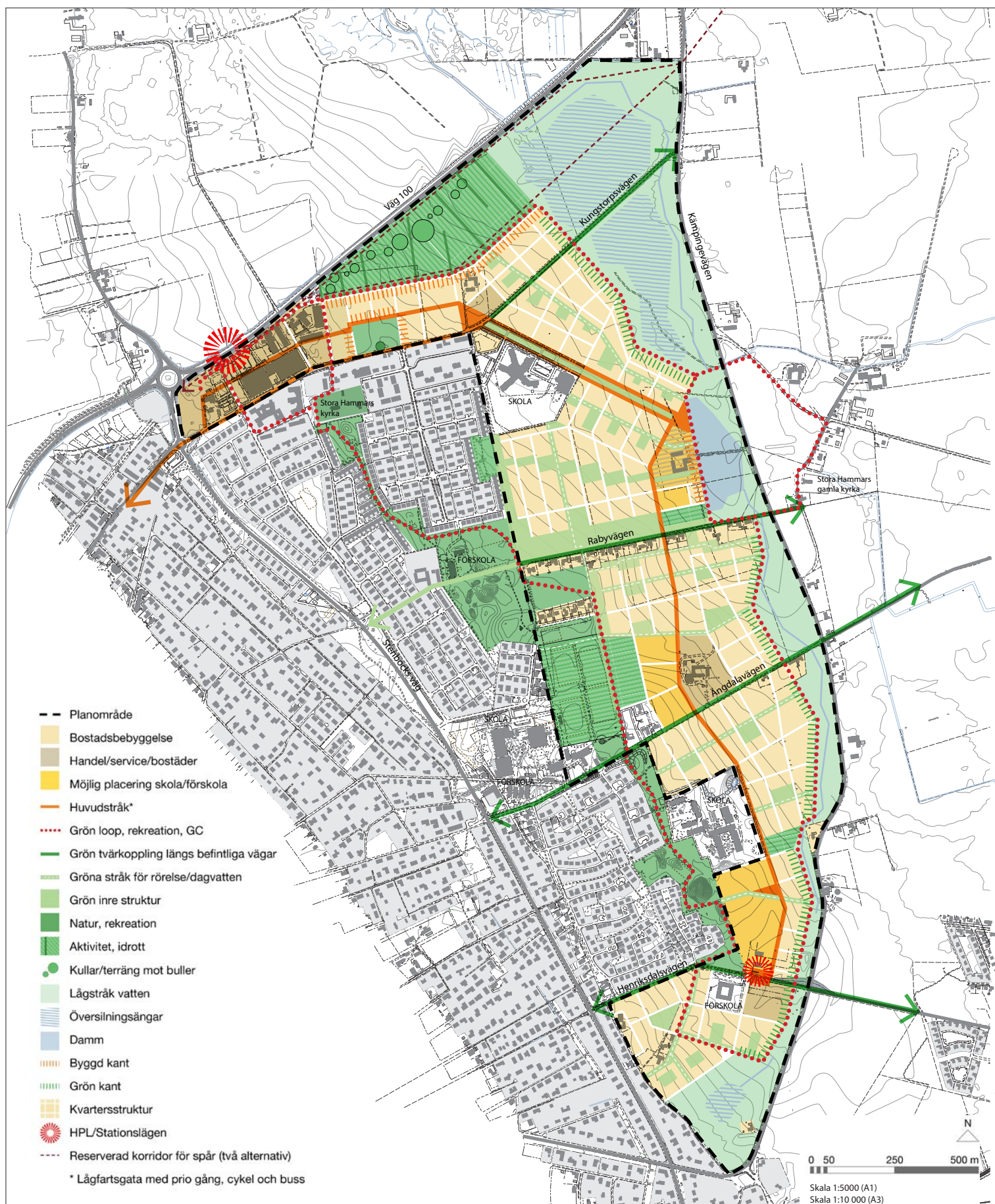


Utsnitt ur översiktsplan 2010

"Längs huvudstråken i området behövs trafiksäkra och trygga separata gång- och cykelvägar"

"I den norra delen etableras en kollektivtrafiknod med hållplatsläge för superbuss, pendelparkering, service mm."

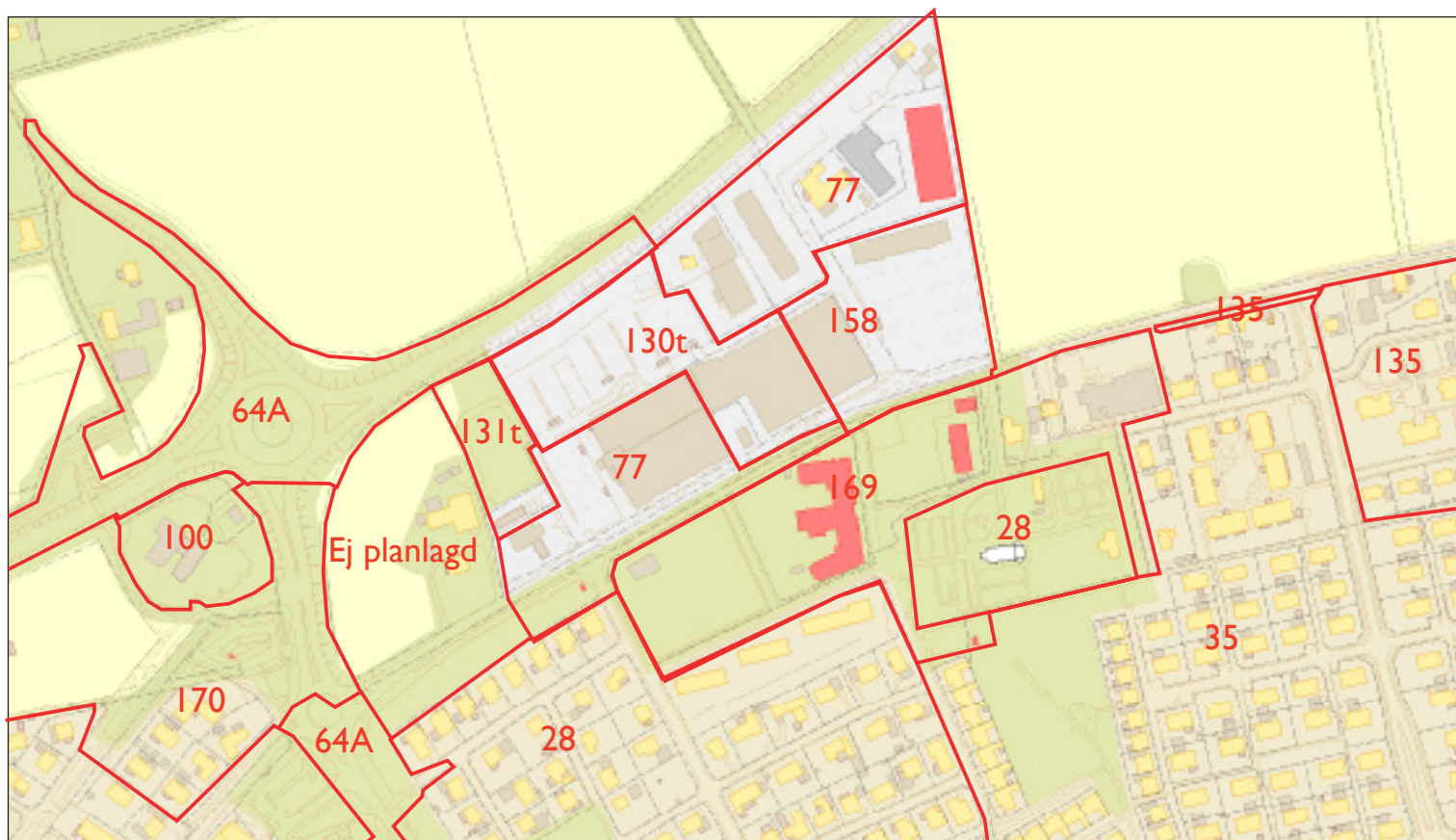




Gällande detaljplaner

Majoriteten av planprogramområdet på den södra sidan av väg 100 är sedan tidigare detaljplanlagd. Nedan återges i korthet grunddragen i de detaljplaner som direkt berörs av planprogrammet.

Detaljplan	Sammanfattande beskrivning	Genomförandetid till:
77	Småindustri, kontor och hantverk i de norra delarna. Kulturresevat för gamla stationshuset. Handel med försäljningsyta för livsmedel i de södra delarna. Gata och park som allmän platsmark längs delar av väg 100 och längs Kungstorpsvägen.	2000 (utgången)
130t	Parkeringsyta i norr. Handel, kontor och centrumverksamheter.	2009 (utgången)
131t	Parkeringsyta i norr. Handel, kontor samt biltvättanläggning. Handel och kontor ej utbyggt.	2009 (delvis utgången). De delar av planen som berör Handel och kontor genomgick en ändring 2017. De delar av planen som omfattades av ändringen har därför en genomförandetid till 2022-12-06.
64A	Allmän platsmark Gata, park och torg.	Saknar datum (utgången)
158	Handel och kontor. Parkeringsyta i de östra delarna. Del av Kungstorpsvägen ingår som allmän platsmark huvudgata. Parkmark och lokalgata inne i området.	2014 (utgången)



Mobilitetsstrategi och planprogram

Vellinge kommun antog 2018-11-26 en mobilitetsstrategi. Denna behandlar vilka mål och strategier som är relevanta för hur kommunen genom mobilitetslösningar kan sträva mot Vellinge kommuns övergripande vision ”bästa möjliga livskvalitet - för dig”.

Mål i mobilitetsstrategin (till 2030)

1. Andelen som reser kollektivt (kollektivtrafik och samåking), går och cyklar ska tillsammans motsvara 35% av färdmedelsfördelningen. (2013 var andelen 27%)
2. Inga skolbarn ska uppleva rädsla vid skolmiljön eller fritidsaktiviteter.

Fokusområden från mobilitetsstrategin

Tillgänglighet till kollektivtrafik

Det ska vara lätt att välja kollektivtrafiken som transportmedel utmed de starka kollektivtrafikstråken, Kollektivtrafikstråken ska därför upplevas som strukturbildande med hållplatslägen som främjar intermodalitet och underlättar arbetspendling och ökar attraktiviteten att pendla med kollektivtrafik. Det innebär att stationerna behöver vara trevliga platser att vistas på, med rätt service och med säkra möjligheter för parkering av cykel och bil.

”Kollektivtrafik och intermodalitet”

Fordon i tätortsmiljö

Ambitionen är att minska påverkan av tunga fordon i tätortsmiljö genom samarbete med centrumföreningarna och innovativa lösningar i plan- och byggskede. Många och stora fordon som leveranser och avfallsbilar ger sämre framkomlighet i framförallt lokalgatunätet och vid centrumen. Det finns en potential att skapa ökad samordning med exempelvis leveranser genom att arbeta mer med centrumföreningarna.

”Samarbete och samordning”

Lokala lösningar

Genom ny teknik och mer miljövänliga bränslen kan resor med bil bli både renare och tystare. Det kan framförallt göras vid kommunala exploateringar, markanvisningar och omgestaltningar av offentlig plats. Det pågår en utbyggnad av laddinfrastruktur till elfordon men kommunen behöver vara öppen för nya lokala lösningar som kan utvecklas i framtiden. Till exempel finns en entreprenöranda i kommunen där kommunen som aktör kan vara sammankopplande mellan företagare som har innovativa lokala lösningar.

”Laddinfrastruktur och lokalt entreprenörskap”

Stadsmiljöprogram

I stadsmiljöprogrammet för Höllviken beskrivs toppenområdet som en handelsplats och mötesplats som behöver utvecklas. Kommunen ger i stadsmiljöprogrammet förslag för att stärka toppenområdet som handelsplats och mötesplats. Dessa återges tillsammans med karta nedan.

Hälsa och säkerhet

Höjder inom planprogramområdet

Marknivåerna inom planprogramområdet ligger mellan 3-4 meter relativt RH2000. Översvämningriskerna har behandlats i den fördjupade översiktsplanens konsekvens-

beskrivning och behöver belysas i det vidare planarbetet.

Buller

Andra projekt i närområdet har behövt göra anpassningar med anledning av trafikbuller. Det är rimligt att anta att detta kommer styra bebyggelse och användning även här. Vidare utredningar behöver göras som en del av vidare detaljplanearbete.



Utdrag ur stadsmiljöprogram

Utvecklingsområde för sällanköp och dagligvaror (på längre sikt). Gällande dagligvaror är det viktigt att först utveckla befintlig livsmedelsbutik i Höllviken centrum.

Förbättra skyltning från länsväg 100 vid trafikplats Kungstorp och utmed Kungstorpsvägen. En förbättrad skyltning stärker Toppenområdet, möjliggör för utveckling av nya verksamheter och skulle gynna handelsutbudet totalt sett i Vellinge kommun.

Möjligt utvecklingsområde för handel.

I den västra delen, närmast toppenområdet, kan eventuellt kompletteras med bostäder alternativt verksamheter inom sällanköp och service. Gröna ytor bör bibehållas närmast rondellerna.

Utdrag ur stadsmiljöprogram

Riksintressen och förordnanden

Riksintresse för naturvård (N91)

Planprogramområdet omfattas av riksintresse för naturvård. Detta syftar huvudsakligen till att skydda det rika marina livet samt fågellivet omkring Falsterbonäset. Området har stor betydelse för art- och individrikedom av flera fågelarter, bland annat flera flyttfågelarter. Vidare konsekvenser för riksintresset behöver belysas och hanteras i vidare skeden av detaljplaneprocessen.

Riksintresse för kustzonen

Planprogramområdet ligger inom riksintresse för kustzonen. Det är områdenas betydelse för turism och friluftsliv som är huvudanledningen till utpekandet. Varken turism eller friluftsliv bedöms påverkas negativt av planprogrammet. Frågan behöver hanteras i senare skeden av detaljplanprocessen.

Landskapsbildsskydd

Nordost om planprogramområdet finns ett område med landskapsbildsskydd. Planprogrammet kan ge viss påverkan på landskapsbildsskyddet norr om väg 100. Frågan behöver hanteras i senare skeden av detaljplaneprocessen.

Natura 2000

Väster och norr om planpogramområdet finns natur 2000-områden. Värdena är främst kopplade till havet, strandängarna det och kustnära området. Påverkan kan ske exempelvis genom yt- och dagvatten. Frågan behöver hanteras i senare skeden av detaljplaneprocessen

Biotopskydd

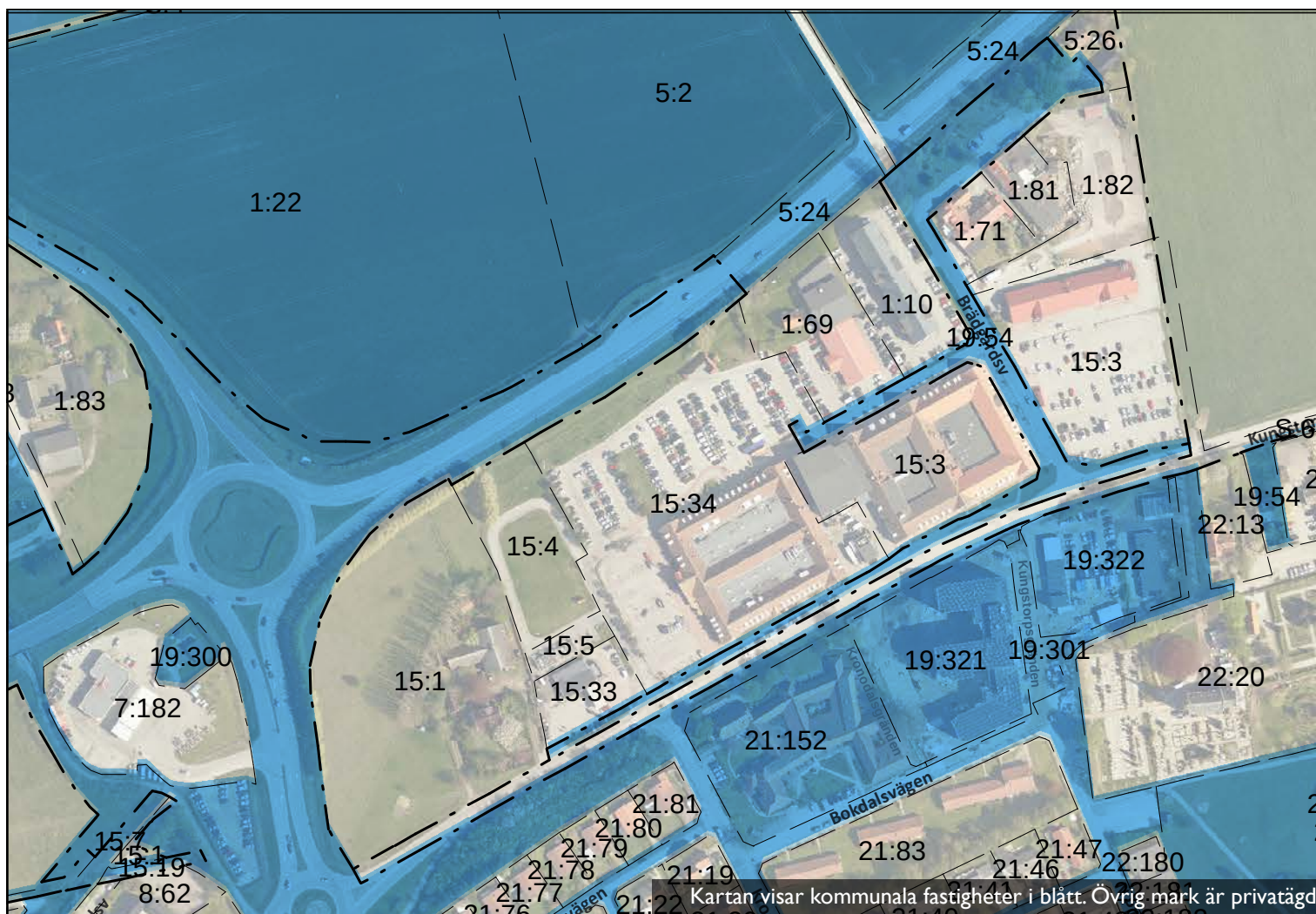
I väster, vid hagmarken, finns trädrader av poppel som utifrån naturvårdsverkets definition eventuellt omfattas av biotopskydd.

Kända fornlämningar

Inom området finns en känd fornlämning som genomgick slutundersökning 1990. Det är möjligt att det finns fler, idag okända, fornlämningar inom föreslaget planprogramområde.

Markägoförhållanden

Marken inom planprogramområdet ägs huvudsakligen av privata fastighetsägare. Vellinge kommun äger fastigheterna direkt norr om väg 100, samt delar av allmän platsmark inom planprogramområdet.



3.Vision, mål och strategier

För att det ska gå att beskriva och lägga en värdering i vad som är möjligheter och utmaningar så krävs det att arbetet utgår från en viss målbild, en vision. Här blir visionen, och i förlängningen målen, utgångspunkt för hur värderingarna görs, och vilka strategier som är lämpliga.

Vision, mål och strategier

Vision

Toppenområdet är en självklar målpunkt för snabba och bekväma kollektivtrafikförbindelser såväl mot Malmö som vidare ut mot Näset. Kollektivtrafiken genererar ökat underlag till befintlig och framtida service och handel, samt erbjuder ett kollektivtrafikhögt boende. Resenärer med alla trafikslag kan med enkelhet uträtta sina ärenden, eller stanna för att mötas inom Toppenområdet. Platsen är dynamisk och föränderlig och knyts tydligt ihop med både dagens och framtidens Höllviken. Platsen är en vacker och välkomnande entré till Höllviken.

Mål



Öka resandet med kollektivtrafik från Höllvikens tätort.



Skapa säkra och trygga trafiksituationer för alla trafikslag.



Toppenområdet ska vara en attraktiv och dynamisk plats för handel, service, bostäder och möten.



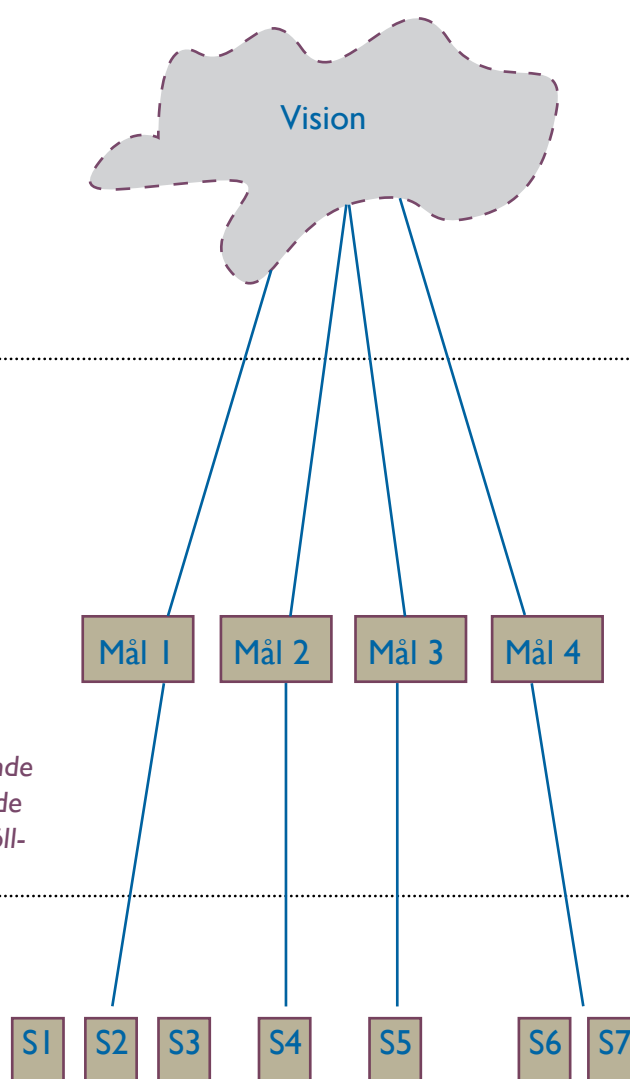
Nytt stationsläge ska vara strukturbildande och integreras väl i Höllvikens tätort både idag och i framtiden, och ha en tydlig Höllvikenkänsla.

Strategier och riktlinjer

Utifrån de olika målen och platsens förutsättningar formuleras strategier och riktlinjer. Dessa är tänkta att vara vägledande för de prioriteringar och förslag som arbetas fram inom området som en del av detta planprogram, men också för vidare arbete med detaljplanering inom området.

programförslag som samråds

Vellinge kommun visar genom ett planförslag hur strategierna kan appliceras på området. Planförslaget fungerar som en gemensam utgångspunkt för vidare planering för de som berörs inom planprogramområdet.



4. Analys och strategier

Vellinge kommun gör en analys över vilka utmaningar och möjligheter som finns utifrån förutsättningarna och de uppställda målen. Dessa ligger sedan till grund för vilka strategier och åtgärder som krävs för att uppnå målen och sträva mot visionen.

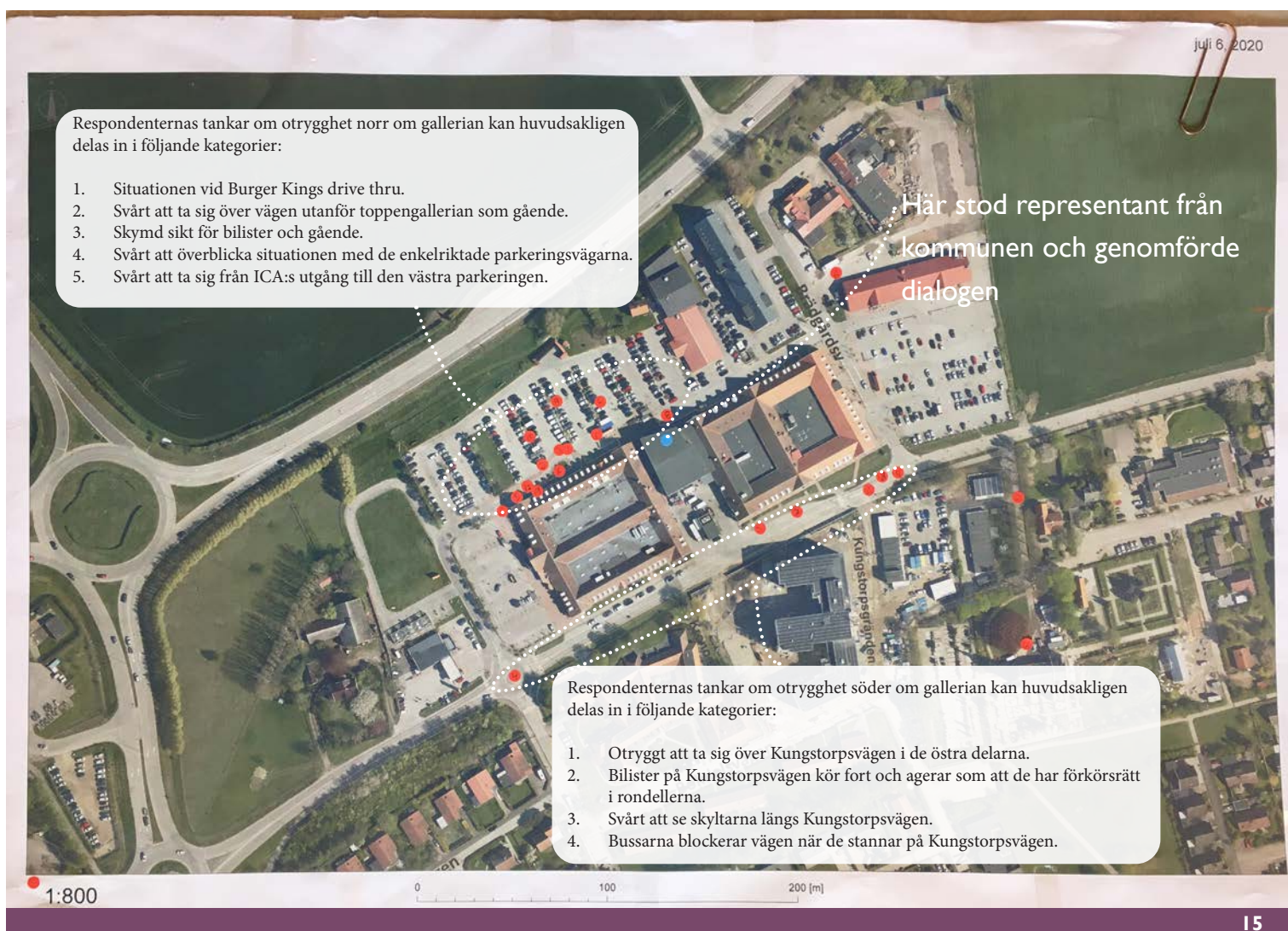
Medborgardialog med mobilitets- och trygghetsfokus

Som en del av att kartlägga och sätta ord och plats på hur och var människor upplever otrygghet när de rör sig inom Toppenområdet har Vellinge kommun genomfört en medborgardialog. Representant från Vellinge kommun stod på Toppengallerian och ställde frågor kring hur de besökande hade tagit sig till platsen, och om de upplevde sin resa som otrygg/trygg. De medverkande ombads att i första hand beskriva var de brukade uppleva detta genom att markera med en röd plupp i kartan. De ombads sedan att beskriva vad det var som skapade denna känsla.

Medskick från medborgardialogen

Flera av de tillfrågade beskrev en otrygg situation på den norra sidan av Toppengallerian. Det var framförallt parkeringen, samt det nordvästra hörnet, vid Burger Kings drive thru, som människor beskrev som otrygg. De tillfrågade beskrev exempelvis att detta styrde dem när det kommer till vilka parkeringar de valde, och den västra parkeringen valdes bort med anledning av att den resande då behövde gå genom vad denne upplevde som en otrygg trafiksituation vid gallerians nordvästra hörn. Nedan återges en sammanfattning och kategorisering av svaren

som de tillfrågade gav. Resultaten fungerar som underlag för analysen som görs i planprogrammet angående vilka åtgärder och strategier som är lämpliga för att uppnå de uppställda målen.



Mobilitet - Cykel

Cykel - dagsläge

Generellt kan sägas att det finns goda möjligheter att på ett säkert sätt ta sig till planprogramområdet, medan det inne på ”Toppenområdet”, och till och från framtida stationsläge, inte finns säkra förutsättningar för cyklister att färdas.

Cykel - framtida flöden och behov till stationsläge

Som en del av planprogrammet har Vellinge kommun genom konsult genomfört en trafikutredning. Utredningen syftar dels till att fastställa vilka framtida cyklistflöden planprogrammet behöver arbeta med som en förutsättning, men också för att undersöka vilka ytor som krävs för pendelparkeringar för såväl cykel som bil i anslutning till stationsläget. Cirka 85% av de befintliga boende inom Höllviken bor inom 0-3 km från framtida stationsläge. Detta avstånd bedöms i utredningen vara rimligt att betrakta som ”cykelavstånd”. För att denna målgrupp ska välja cykel framför annat trafikslag så krävs att cykelinfrastrukturen är väl utbyggd. Prognosen

för framtida totala cykelflöden visar att merparten av de framtida cyklisterna väntas komma från söder och öster, medan de som kommer från väster i större utsträckning bedöms söka sig till nytt stationsläge vid Nyckelhålsparken.

Behovet av cykelpendelparkeringar har räknats fram med utgångspunkt i dagens behov, men också från olika framtids scenarion. De olika framtidsscenarierna utgår från en vidare exploatering i Östra Höllviken, med fler boende, men också från olika målbilder för andelen cyklister inom Höllvikens tätort. Utredningen visar ett behov av cirka 130 stycken cykelparkeringar direkt när stationsläget planeras att börja trafikeras (år 2025), och cirka 270 stycken vid ett framtida utbyggt Östra Höllviken (år 2040 - 2050) och en något ökad andel resande med cykel jämfört med idag.

Cykel - Barnperspektiv

För barn och unga är det ännu viktigare att miljöerna de ska använda har en tydlighet i hur de ska användas, där exempelvis blandtrafik i den form som finns inom planprogramområdet med konfliktsituationer med sökande trafik som letar efter bilparkeringsplatser är mycket olämpliga.



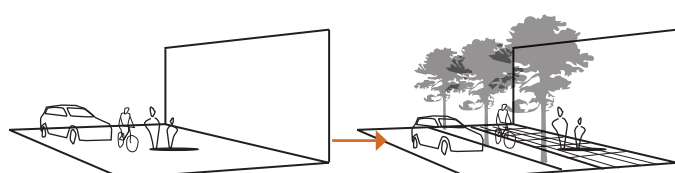
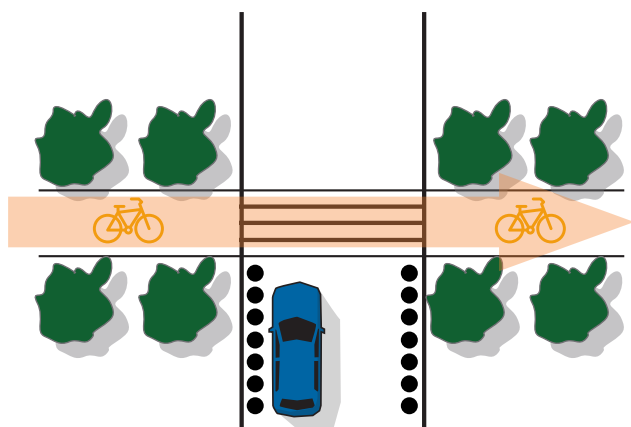
Cykel - Utmaningar och möjligheter

Cykelvägarna inom området är osäkra och otydliga. Där det inte finns några cykelvägar hamnar cyklisterna i blandtrafik med bilister som söker efter parkeringsplats med en stor mängd backrörelser. Framtida kollektivtrafiksstation och utbyggnadsområde i Östra Höllviken ställer ytterligare krav på cykelrörelser utan avbrott som ger möjlighet till stora flöden inom planprogramområdet. Stråken bör utformas så att cykelrörelser knyts ihop med ett framtida Östra Höllviken öster om toppenområdet samt med befintliga cykelvägar längs Kungstorpssvägen. Här finns möjligheter att skapa gena, säkra och framkomliga cykelvägar genom att skapa nya stråk och/eller förstärka de som redan finns.

Strategier för mobilitet - Cykel

Företräde, separering och uppmärksamhet genom arkitektur och taktila material

Gång- och cykelstråk inom planprogramområdet görs gena och omsorgsfullt utformade med exempelvis trädtrader, pollare och taktila material som främjar rörelsen och riktningen, och separerar dem från biltrafik. Vid korsning med andra trafikslag ska cyklisternas väg på ett tydligt vis, genom exempelvis upphöjningar, markbeläggningar, färg, pollare eller andra arkitektoniska element utmärka den.



Sammanhållna cykelvägar mellan starka målpunkter

För att på ett säkert sätt kunna ta sig med cykel till och från framtida stationsläge, och inom planprogramområdet som helhet, så ska det finnas sammanhängande cykelvägar till viktiga målpunkter inom planprogramområdet. Här är det viktigt att framtidsperspektivet finns med, så att cykelvägarna inom området även främjar rörelser till/ från framtida målpunkter, där även framtida boende i Östra Höllviken bedöms vara en stor framtida målgrupp för stationsläge och besök till exempelvis handel, träningsverksamheter och näringsliv inom planprogramområdet.



"Hela resan" - flöden, parkeringar pendelparkeringar

Cyklisten ska ges parkeringsmöjligheter med hög standard i direkt närhet till målpunkter. Den absoluta majoriteten resande från nytt stationsläge rör sig mot Malmö på morgonen och mot Näset på eftermiddagen. Förhållandet och placering av parkeringar ska främja och underlätta en sådan rörelse, och en absolut majoritet av cykelparkeringarna ska därför lokaliseras på den södra sidan. När stationsläget planeras öppna år 2025 behövs cirka 130 cykelpendelparkeringar. Fram till år 2040 - 2050 behövs ytterligare cirka 140 cykelpendelparkeringar (totalt 270). Kommunen behöver säkra att det finns ytor i stationslägets omedelbara närhet som klarar att täcka detta behov. I syfte att möjliggöra för att utvärta fler ärenden och att skapa nya användningsområden för cykel bör cirka 10% av dessa cykelparkeringar vara så pass stora att det går att parkera en laddcykel eller motsvarande. Vidare bör det finnas laddmöjligheter för cykel vid pendelparkeringen.

Mobilitet - Gång

Längs Kungstorpssvägen finns goda förutsättningar för de gående att röra sig tryggt och säkert. Även direkt längs fasaderna runt Toppengallerians lokaler finns på relativt goda förutsättningar att röra sig för gående, med undantag för toppengallerians nordvästra hörn där de gående tvingas ut i mitten av en femfilig trafiklösning vid Burger Kings drive-in, med trafik kommande från olika håll. Norr om Toppengallerian blandas de gående på vissa sträckor med lastzon och backande bilar. Parkeringen har hög omsättning av bilar, och det saknas tydliga stråk för gående. Vid genomförd trygghetsdialog med fokus på mobilitet framförde flera av de som deltog att området norr om gallerian upplevdes otryggt. Det handlar främst om sträckan mellan gallerians huvudentré och västerut mot hörnan vid Burger King, där det framkom att den västra parkeringen väljs bort med anledning av att vägen mellan parkeringen och entrén till ICA och Toppengallerian upplevs otrygg.

Det saknas helt strukturer för gång till och från framtida stationsområde.

I de nordöstra delarna av planprogramområdet, mellan Toppengallerian och Lilla Hammars gamla stationshus, saknas tydliga gångstråk för gående.

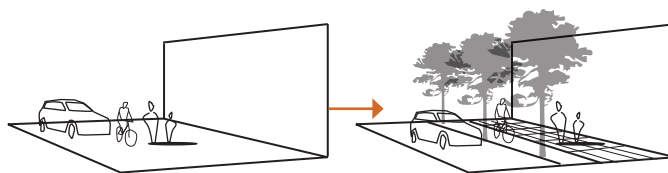
Gång - utmaningar och möjligheter

Det saknas strukturer för gående att nå ett framtida stationsläge längs väg 100 samt för att ta sig från parkeringen väster om ICA till Toppengallerians huvudentré på dess norra sida. Här krävs en mycket tydlig lösning för att detta ska kunna ske på ett trafiksäkert och tryggt sätt. Inom planprogramområdet finns situationer där de gående måste söka sig ut från fasaderna för att kunna röra sig runt byggnaden. De gående behöver då ha uppsikt över trafik på båda sidor. Ett tydliggörande av gaturummet har här potential att skapa en tydligare lösning som på ett intuitivt sätt kan skapa en läsbarhet för hur de gående kan röra sig här utan att komma i konflikt med andra trafikslag.

Strategier för mobilitet - gång

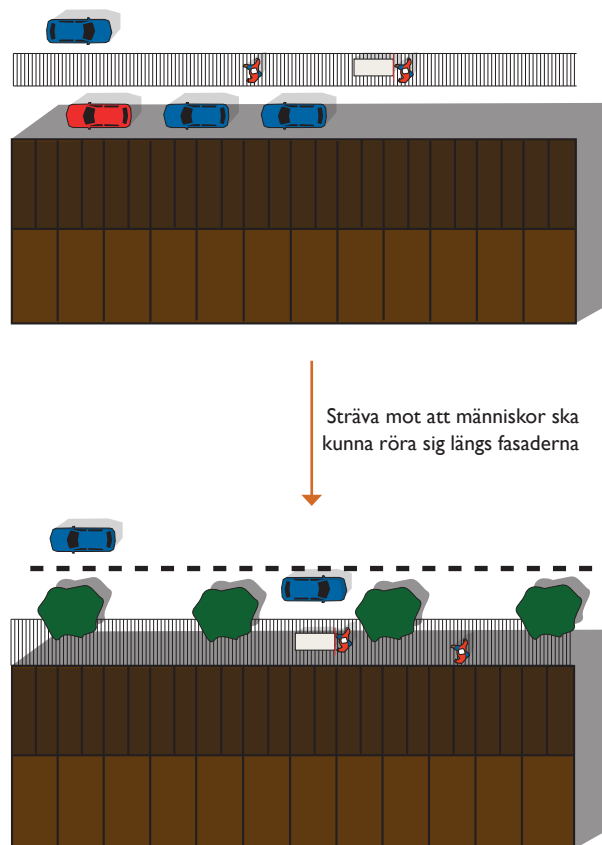
Separering och tydliggörande

Problembilden för de gående liknar den som cyklisterna har. Strategin att renodla och separera genom exempelvis träd och/eller pollare gynnar därmed även gångtrafikanter



Tillgängliggör fasaderna för gående

Fasaderna bör tillgängliggöras för de gående så att de inte behöver röra sig mitt i gatan mellan biltrafikerade filer. Detta skulle göra den västra parkeringen attraktivare för dagligvaruhandlande, vilket skulle avlasta den hårt belastade norra parkeringen. Bilden nedan visar en princip för detta.



Mobilitet - Bil

Handel och verksamheter - parkering

Inom planprogramområdet är bilinfrastrukturen huvudsakligen utbyggd som en parkering och för flöden till och från parkering. Vellinge kommun har undersökt parkeringsbeläggningen genom drönarfotografering. Fotograferingen är genomförd 23 oktober 2020, 16.00-17.00 en lönefredag, och bedöms representera en maxtimme för Toppengallerian. Den västra parkeringen har en beläggningsgrad på 53%, Den östra parkeringen har en beläggningsgrad på 63%. Den norra parkeringen, är högst belastad med en beläggningsgrad på 80%. Här finns en tydlig ökning i beläggningen mot ICA:s entré, Toppengallerians entré och Tormtoppens entré.



Enligt uppgift från Toppengallerian så har deras besöksantal gått ner något under coronapandemin, och det finns inte lika tydliga besökstoppar som tidigare. Detta bidrar med viss osäkerhet angående vilka slutsatser som kan dras från parkeringsbeläggningsundersökningen. De slutsatser som kan dras är att parkeringsbeläggningen är ojämnt fördelad över parkeringen, och att detta bidrar med ytterligare sökande trafik inom området. Vidare undersökningar om beläggning och parkering behöver göras i senare skeden av detaljplanprocessen.

Flöden

Vellinge kommun har med stöd av konsult genomfört en belastningsundersökning för den västra rondellen vid korsningen Kungstorpsvägen/Brädgårdsvägen. Analysen är gjord med hjälp av drönarfilmning, och är genomförd samtidigt som drönarfotograferingen för parkeringsbeläggningen. Analysen visar att cirkulationen klarar ytterligare belastning i form av bilflöden till och från Toppenområdet. Noggrannare analyser för vilken belastning rondellerna tål behöver genomföras i senare skeden i planprocessen.

Bilpendelparkering

För att ett framtida stationsläge ska bli attraktivt krävs lösningar för bilpendelparkering. Konsult har på uppdrag av Vellinge kommun genomfört en behovsanalys för antalet pendelparkeringar som behövs. För att möta den stora osäkerhet som framtiden innebär har analysen utgått från tre olika scenarier; ett trendstyrt scenario där andelen kollektivtrafikresenärer från 2017 består, ett målstyrt scenario som utgår från målsättningar i Vellinge kommuns mobilitetsstrategi samt ytterligare ett målstyrt scenario med en högre kollektivtrafikandel än målbilden i mobilitetsstrategin. De olika scenarierna präglas vidare av osäkerheter kring framtida färdmedelsfördelningar för resor till och från stationsläget. Sammantaget ger

detta en situation där det inte går att räkna ut ett exakt antal pendelparkeringar, utan snarare ett intervall, där kommunen behöver ha ytberedskap för att kunna uppföra pendelparkeringar som är möjliga att bygga ut i etapper. Dagens bilpendelparkeringsbehov bedöms vara cirka 95 platser. Baserat på de tre olika scenarion som beskrivs ovan bedöms behovet till 2040-2050, och ett fullt utbyggt Östra höllviken enligt fördjupad översiktsplan, vara mellan 128 - 174 bilpendelparkeringsplatser. Vellinge kommun vill hitta lösningar som är så smidiga som möjligt för resenären, men också lösningar som fungerar för området som helhet. Antalet pendelparkeringar som behöver byggas beror också på hur goda kopplingar som går att bygga till befintlig pendelparkering väster om Stenbocks väg. Stenbocks väg är fyrfilig och relativt hårt trafikerad, och kräver reguler mellan varje körfält. Här krävs fördjupade studier av trafiksäkerhet för att utreda den här möjligheten vidare. Pendelparkeringar för bil kommer att behövas både på den södra och på den norra sidan om väg 100.

Utmaningar och möjligheter

Delar av parkeringen, med tyngdpunkt på parkeringen norr om toppengallerian, har en hög beläggning. Att skapa goda förutsättningar för de 85% av invånarna i Höllviken som bor inom 0-3 km från stationsläge bedöms lätta något på behovet av bilparkeringar då dessa resenärer kan lösa ärenden som en del av sin resa till och från jobbet med cykel/lådcykel. Att göra befintliga parkeringar mer attraktiva skulle ge en situation där parkeringsbeläggningen blir jämnare fördelad över parkeringen. Att ännu fler människor kommer att röra sig inom området som en följd av framtida stationsläge samt eventuell ytterligare exploatering kommer ställa höga krav på infrastrukturen. Baserat på parkeringsbeläggning och analys av bilflöden i rondellen görs i planprogrammet bedömningen att det inte endast är mängden fordon och antalet parkeringsplatser som skapar otrygga trafiksituationer. Det är snarare den otydliga trafiksituationen där trafikslagen gång, cykel, kundvagnar, samt sökande och parkerande bilister blandas, som måste arbetas vidare med och ges en tydlighet angående hur ytorna ska användas. Ytterligare bygggrätter inom planprogramområdet kommer kräva ytterligare fler bilparkeringar.

Strategier för mobilitet - bil

Mobilitetshus

Parkeringsbehovet kan lösas delvis i ett eller flera mobilitetshus. Detta ger en situation där parkeringarna kan hanteras på ett mer markeffektivt sätt genom att uppföras i flera plan. Ett mobilitetshus är mer flexibelt

till sin användning än ett rent parkeringshus, och kan inrymma en stor mängd olika funktioner. Här kan finnas verksamheter och dagligvaruhandel, främst i bottenplan men även övriga plan. Vidare ska ett mobilitetshus ses som en plats för att underlätta dagens, men även framtidens mobilitet, då det är rörelsen och att ta sig från punkt A till B som är det centrala. Mobilitetshuset bör också ha en flexibilitet i sin funktion inför framtida förändrade resmönster och behov. I mobilitetshuset kan inrymmas sådant som den resande behöver kunna göra som en del av en längre resa, exempelvis kunna uträtta ärenden som att laga sin cykel, tvätta bilen, hämta paket eller låna böcker. Mobilitetshus placeras så att de i så stor utsträckning som möjligt inte genererar sökande trafik inne på toppenområdet.

Separering och tydliggörande

En tydligare intuitiv läsbarhet i gaturummet kommer skapa en tryggare trafiksituation för alla trafikslag, och göra fler befintliga parkeringar attraktiva och på så sätt jämna ut belägningsbelastningen.

Gemensamma parkeringslösningar

Inom området finns en stor mängd olika verksamhetsutövare, och en utbyggnad av stationsläge och ytterligare exploatering inom området kommer tillföra ytterligare parkeringsbehov. De fastighetsindelningar och administrativa gränser och indelningar som finns idag ska i möjligaste mån inte ses som begränsande. Fokus ska vara att lösa en gemensam ambition om att det med enkelhet ska gå att pendla till och från Höllviken, samt att besöka området för ärenden såväl som till fots, med cykel och med bil. För att hitta gemensamma lösningar är det fördelaktigt att driva en gemensam vidare detaljplaneprocess för ett större område än de något mindre detaljplaner som idag reglerar området.

Etappvis utbyggd pendelparkering (bil och cykel)

Ytor för pendelparkering behöver reserveras. Utbyggnad behöver kunna ske etappvis, alternativt inrymmas inom ytor med stor flexibilitet när det kommer till användning beroende på de stora osäkerheter som finns inför framtidens resande. Mobilitetshus med flexibilitet för ytor kan vara ett yteffektivt och flexibelt sätt att ha beredskap inför framtidens föränderliga resande. Pendelparkering kommer behövas både på den södra sidan och den norra sidan av väg 100.

Kopplingar och stråk

Strategier för kopplingar och stråk

Starka stråk

I syfte att säkerställa en allmän tillgång till nytt stationsläge behövs starka stråk. Ungefärlig lokalisering för dessa redovisas i illustrationen nedan. Stråken ska utgöra en stark stomme och utgångspunkt för framtida bebyggelse och utveckling inom området.

Flera olika vägar till/från stationsläget

Att ha flera olika möjliga vägar till/från stationsläget skapar ökad tillgänglighet, bidrar positivt ur ett trygghetssperspektiv samt underlättar människors vardag då de kan utträta ärenden/träna på väg till/från ett stationsläge.

Alternativa kopplingar/stråk

Alternativa kopplingar ska ses som möjliga komplement eller ersättningar för de kopplingar som i kartan benämns som "viktiga kopplingar/stråk".



Verksamheter och användning

Inom planprogramområdet finns en mängd olika verksamheter så som träningslokaler, bio, restauranger, byggfirmor, kontorsverksamhet, och dagligvaruhandel. Verksamheterna är både sådana som traditionellt återfinns i mer externa lägen så som byggvaruhandel och drive-in-restaurang, men även funktioner som traditionellt återfinns i mer centrala lägen, som biograf, caféer, blomsterhandel etc. Vissa av verksamheterna kan därför sägas vara mer beroende av att ha god tillgänglighet för bil för lastning/lossning, medan flera av verksamheterna inte har som grundförutsättning att bilen måste användas för att kunna nyttja dem. Rent verksamhetsmässigt är det just detta som är karaktäristiskt för området, att det befinner sig på brytgränsen mellan det mer traditionellt centrumlika och det traditionellt mer externhandelslika. När områdets placering och förutsättningar förändras i samband med en utbyggnad av Östra Höllviken, samt möjlig ytterligare exploatering inom området som omfattas av planprogrammet, kommer området att få en ytterligare prägel mot det mer centrumlika.

På den norra sidan av väg 100, inom planprogramområdet finns relativt stora ytor. Det finns funktioner i kommunen som kommer att behöva hitta nya strategiska lokaliseringar, exempelvis brandstationen i Höllviken. Den norra sidan av väg 100 är en lämplig lokalisering för funktioner och verksamheter som kan vara relativt ytkrävande, men också sådana användningar som gynnas av ett kollektivtrafiknära läge.

Trygghetsperspektiv

Som en del av arbetet med att undersöka förutsättningarna för att skapa en trygg och säker plats för människor över dygnets alla timmar så har Vellinge kommun genomfört en trygghetsanalys med stationslokaliseringen i fokus. En slutsats av denna trygghetsanalys är att platsen ur ett trygghetsperspektiv skulle gynnas av en blandning av verksamheter och funktioner, med exempelvis inslag av bostäder som kan fungera som trygghetsskapande ”ögon” på platsen.

Utmaningar och möjligheter

Området har redan idag en ansträngd trafiksituation. En kollektivtrafikstation med nya flöden av människor bör kunna fungera som generator för kundunderlag för befintliga verksamheter samtidigt som det kan ge mer ytor för de verksamheter som behöver tillgång till lastning och lossning med bil då fler kunder bör kunna utföra sina ärenden som en del av sin resa till och från jobbet med cykel. Här finns potential att skapa en

fortsatt ekonomiskt hållbar situation för befintliga och tillkommande verksamheter, samtidigt som utmaningar för trafiksituationen kan avlastas genom att området görs mer lättillgängligt för cyklister och gående.

Inom området finns en stor diversitet av verksamheter. Den ena verksamheten främjar den andra genom att det skapar flöden, kundunderlag, möten och upplevelser. En etablering av en kollektivtrafikstation och vidare exploatering av östra Höllviken samt exploatering inom planprogramområdet innebär att här finns stora möjligheter att fortsätta denna positiva spiral av initiativ, entreprenörskap och utveckling som tillsammans skapar en dynamisk plats. Befintliga detaljplaner inom området bör kunna omprövas i syfte att möjliggöra en större diversitet och flexibilitet när det kommer till användning. Vidare bör pågående verksamheter såsom livsmedelsförsäljning, handel, kontor och övriga pågående verksamheter kunna fortgå och utvecklas genom att ompröva detaljplanerna inom planprogramområdet. Vidare är det viktigt att bevaka att de befintliga verksamheternas behov av transporter hanteras i senare detaljplaneskeden. Frågor att bevaka är exempelvis körspårsanalyser för lastbilar etc.

Kungstorpavägens trafiklösningar med rondeller klarar att hantera ytterligare mer trafik än den befintliga. Utifrån denna faktor finns möjligheter att inom planprogramområdet tillskapa ytterligare bygggrätter i ett kollektivtrafiknära läge. Den stora kollektivtrafiksatsningen inom området ska vara strukturbildande för tillkommande bygggrätter.

Strategier - verksamheter och användning

Öka möjliga kundflöden utifrån platsens förutsättningar

Underlätta resan inom, och till och från platsen, för de som reser kollektivt, till fots och med cykel. Detta ger bättre förutsättningar för de verksamheter som har varor kunderna måste transportera med bil, samt för de som inte har något alternativ till bilen, då parkeringar och bilvägar kan avlastas.

Ompröva detaljplaner

Ompröva befintliga detaljplaner när det kommer till användning och egenskaper i syfte att främja en diversitet och flexibilitet inför platsens nya förutsättningar när det kommer till läge och flöden. Vidare bör pågående verksamheter såsom livsmedelsförsäljning, kontor, handel och övriga pågående verksamheter kunna fortgå och utvecklas genom att ompröva detaljplanerna inom planprogramområdet.

Tillför byggrätter

Fler byggrätter inom området för handel, verksamheter och bostäder i kollektivtrafikhärläge. Kollektivtrafikstation ska vara strukturbildande.

Ny detaljplan och nya gränser

Framtida detaljplanering inom området bör utgå ifrån att skapa administrativa gränsöverskridande helhetslösningar.

Norr om väg 100

Området norr om 100 är en lämplig lokalisering för funktioner och verksamheter som kan vara relativt ytkrävande, men också sådana verksamheter och användningar som gynnas av ett kollektivtrafikhärläge.

Bebyggelse- och gatukaraktär

Bebyggelsestruktur

Byggnaderna i området har växt fram från olika tider och behov. Gårdsbebyggelsen i de västra delarna samt tegelbyggnader och stationshus i de norra delarna är de äldsta inom planprogramområdet. Flera byggnader har tillkommit under 2000-talet, bland annat de östra delarna av Toppengallerian, Padelhallen och byggnaden som inhyser Evidensia djursjukhus. Falsterbovägen har en brokig och småskalig karaktär med enstaka högre volymer. Området norr om Toppengallerian är storskaligt med en parkering med öppna vyer mot landskapet. Mot Kungstorsvägen finns en tydligare hierarki i gaturummet med trädplanteringar och gång- och cykelväg. I de nordöstra delarna av planprogramområdet finns inslag av byggnader som ligger mot gata och skapar grunddrag till en viss kvartersstruktur. Sammanfattningsvis så präglas platsen av ett möte mellan flera olika sorters bebyggelse och gatukaraktärer.

Gaturum

Gaturummet präglas av mötet mellan det öppna

gaturummet i norr med dess större parkeringsytor, och det något mer slutna i söder längs Kungstorsvägen och väster längs Falsterbovägen.

Där byggnaderna ligger en bit in från gata så saknar de ofta tydligt rumsligt sammanhang med sin omgivning. Där de ligger intill gata saknas det på vissa sträckor, bland annat längs Brädgårdsvägens sträckning norr om toppengallerian, tydlighet i utformningen av gaturummet.

I de nordöstra delarna av planprogramområdet finns större asfalterade områden utan tydligt gaturum.

Utmaningar och möjligheter

Området har växt ihop, och kommer i en framtid att ännu tydligare växa ihop med Höllvikens tätort, och kommer i takt med detta få ett mer centralt läge. Vellinge kommuns ambition är att området ska upplevas som en helhet som är väl sammanhållen med Höllviken. Detta kan åstadkommas genom att väva ihop strukturerna och samtidigt låta karaktären av exempelvis gårdsbebyggelse i de västra delarna finnas kvar. För att området ska sitta ihop med både dagens, men även framtidens Höllviken, finns ett behov av att gatorna som skapar sammanhängande strukturer i en framtid ska anta mer av karaktären stråk, med en tydlighet i hierarkin i gaturummet för såväl bilister, cyklisterna och gående.

Det går att urskilja kvartersstrukturer för bebyggelsen inom planprogramområdet. Dessa kvartersstrukturer går att förstärka. Genom att förstärka kvartersstrukturen och skapa tydliga stråk för rörelse inom planprogramområdet så kan gaturummet förstärkas i syfte att möta övriga Höllvikens mer småskaliga gaturum, samtidigt som rörelsestråken skapar mer självklara trafiksituationer för alla trafikslag och därmed förutsättningar för en bättre trafiksituation som helhet.

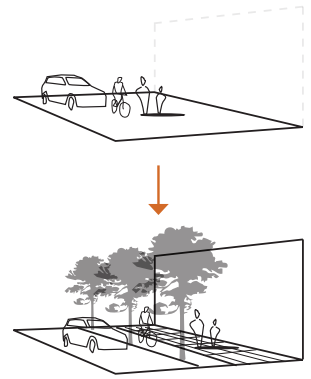
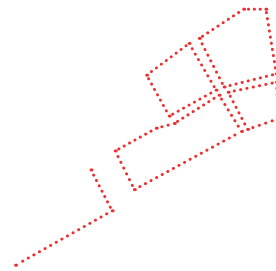


De röda markeringarna visar var det finns tydliga eller mindre tydliga kvartersstrukturer. De mindre tydliga kan förtydligas i syfte att skapa sammanhängande strukturer.

Strategier - struktur och gaturum

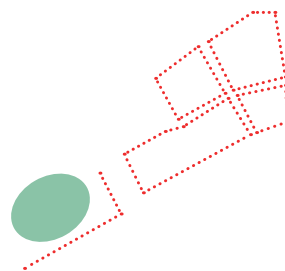
Förstärka befintliga kvartersindelningar och stråk

Förstärk befintliga kvarter och gaturum med arkitektoniska element som exempelvis träd, planteringar, byggnader och omsorgsfull markbeläggning.



Sluten karaktär och gårdsbildningar

I väster bör bebyggelsen plocka upp den karaktärsskapande befintliga gården med dess skala och gårdsbildning. Mot Kungstorpssvägen kan dock karaktären vara mer sluten, vilket skapar ett tydligare gaturum längs Kungstorpssvägen.



Skala och arkitektur

Storskalig bebyggelse

Toppengallerian (till höger i bild) är relativt storskalig när det kommer till yta och längd. Dessa skalor bryts ner med hjälp av bland annat gavlar och frontespiser som skapar mindre sektioner i en lång huskropp. Gavlarna och frontespisarna bidrar med variation och ger gaturummet en positiv rytm. Att byggnaden ligger nära eller direkt i gatulivet hjälper till att skapa tydliga gaturum som integreras väl i Höllvikens tätort. Arkitektoniska element så som trädplanteringar skapar här ytterligare inramning av ett annars relativt brett gaturum. Dörrar på byggnaden bidrar till variation i fasaden, men kan utformas mer omsorgsfullt och kan i framtida strukturer ges en tydligare och mer omsorgsfullt utformad funktion som entréer till verksamheter och service i syfte att undvika fasader med baksideskaraktär.



Bild:google street view



Småskalig bebyggelse - del av kvarter

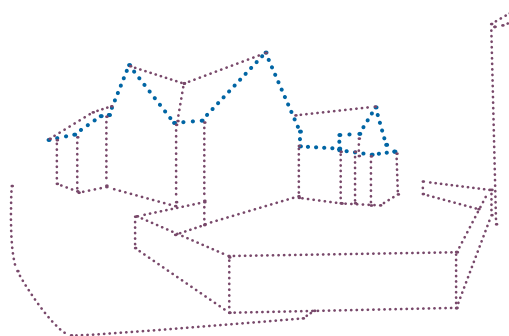
Delar av Elhuset (till höger i bild) har en enkel och detaljrik skånsk tegelarkitektur. Här finns en tydlig markering mot gaturummet i form av en lägre mur. Även om byggnaden ligger en bit in från gaturummet så skapar den låga muren en stadga till gaturummet. Stadgan tillsammans med funktionen med handel och bostad ger gaturummet en karaktär av centrum även om skalan är låg.



Bild:google street view

Småskalig bebyggelse

I det norra hörnet, längs den nuvarande sträckningen av väg 100, återfinns vi Foteviks stationshus. Stationshuset vänder sig mot väg 100 och inramas av grönska. Stationshuset har stora kulturella värden och bidrar med att berätta historien om hur bebyggelsen och folkliv runt Foteviks stationshus har utvecklats. Stationshuset fungerar utifrån ett historisk perspektiv som solitär.



Utmaningar och möjligheter

De olika skalorna inom området kräver olika grepp för att införlivas i en sammanhängande struktur. Byggnaderna i den mindre skalan bör bli en del av ett större sammanhang och en större skala genom att markeringen mot gaturummet byggs vidare enligt strategin för gaturum och kvarter. På så sätt kan det mindre och detaljrika införlivas i en större skala som skapar ett centrum som med blandade funktioner ger liv och rörelse över dygnet alla timmar. Byggnader från olika tider som införlivas i en större struktur bidrar med diversitet när det kommer till arkitektur, uttryck och funktioner.

Framtida byggnader i den större skalan bör brytas ner i mindre element genom vertikala linjer eller andra lämpliga

arkitektoniska grepp. Även byggnader i den något större skalan ska utformas med höga arkitektoniska ambitioner utifrån att platsen är en del av ett högkvalitativt centrum, med stråk som sammanflätar det med både dagens men även med framtidens Höllviken. Tillkommande bebyggelse ska inspireras av omsorgen i den enkla skånska tegelarkitekturen.

Stationshuset fungerar med fördel som solitär och behöver därmed inte ingå i en större struktur i form av ett kvarter med sammanhängande gaturum. Grönskan och en viss fri yta runt huset för att kunna uppleva stationshuset från avstånd, är viktig för upplevelsen.

Strategier och riktlinjer

Skala

Bryt ner skalan i större byggnader genom vertikala strukturer.

Skapa sammanhängande strukturer

Införliva kvalitativa mindre hus i större strukturer utmed gatulivet som skapar sammanhängande kvarter med tydliga gaturum. De större strukturerna kan skapas genom tillkommande bebyggelse eller andra markeringar mot gaturummet.

Stationshuset

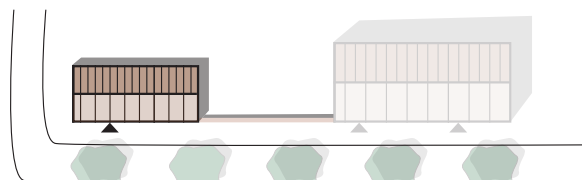
Stationshuset bör fortsatt vara en solitär. Byggnaden bör kopplas ihop med andra historiska byggnader i Höllviken, exempelvis via trädrad mellan kyrkan och stationshuset.

Entréer

Utforma dörrar och entréer med omsorg så att byggnader bidrar till ett levande och varierat gaturum.

Arkitektur och detaljrikedom

Arkitektur och detaljrikedom ska hålla en hög och platsanpassad kvalitet. Arkitekturen ska utgå från att området är ett högkvalitativt centrum och del av ett större huvudstråk för såväl gående och cyklister som bilister.



Schematisk illustration av hur befintligt hus kan införlivas i en större struktur med hjälp av tydligt gaturum och tillkommande bebyggelse

Strukturer i landskapet

Strukturer

Området norr om väg 100 är relativt öppet. Det finns strukturer som utgår från vägar, odlingsmark/hagmark och diken.

Utmaningar och möjligheter

Väg 100 utgör en barriär mellan den norra och södra sidan inom planprogramområdet. Att förstärka strukturerna som finns idag kan minska den upplevda barriäreffekten rent visuellt.

Strategier

Förstärk riktningar i landskapet

Vid ny bebyggelse, trädplanteringar och så vidare bör befintliga riktningar i landskapet plockas upp och förstärkas.



Spårreservat och säkerhetsavstånd till väg 100

Spårreservat

Utredningar från detaljplanearbetet för södra verksamhetsområdet söder om Vellinge tätort, som behandlar samma eventuella framtida spår, påvisar ett behov av en bredd på spårreservat på cirka 30 meter från vägkant på väg 100 till bebyggelse som är av mindre känslig karaktär (ex: kontor). Inom denna zon finns utrymme att bygga spårväg. Vellinge kommun tog 2008 (med en uppräknings på trafik till 2020) fram ett underlag som fungerar som generella riktlinjer för säkerhetsavstånd från vägar och järnvägar inom kommunen. Dessa anger ett säkerhetsavstånd på 30 meter från spårets mitt till småhusbebyggelse och 50 meter från spårets mitt till flerbostadshus. Från vägkant av väg 100 ger detta ett behov av en säkerhetszon på 60 meter, då det behöver finnas en säkerhetszon på cirka 10 meter från vägkant till spårmitte. Detta är en reduktion från de generella råd som finns från Trafikverket. Spårreservat kan komma att påverka byggrätter och infrastruktur inom planprogramområdet. Frågan behöver hanteras senare i detaljplaneprocessen och behandlas utifrån platsens förutsättningar.

Avstånd till väg 100

Vellinge kommun har tidigare (2008, med en uppräknings av trafiken till 2020) tagit fram en utredning som syftar till att ge generella riktlinjer för säkerhetsavstånd för bebyggelse för de vägar inom Vellinge kommun som trafikeras med farligt gods. Utredningen visar ett behov av att ha 12 meter från mitten av väg 100 till parkering eller annan mindre känslig verksamhet. Dessa avstånd behöver studeras i detalj, bland annat beroende på lokala förutsättningar och vägens bredd.

Strategier

Spårreservat och avstånd

Spårreservat och avstånd till väg 100 behöver hanteras i senare skeden av planprocessen. Avstånd behöver regleras utifrån platsens förutsättningar och vilken sorts användning och utformning som regleras i detaljplan.

Stationsläge och stationsutformning

Roller vid utbyggnad

Trafikverket arbetar med en vägplan för delar av väg 100, där även stationsläge ingår. Trafikverket ansvarar för en utbyggnad av stationsläge samt möjlighet att ta sig mellan plattformarna. Vellinge kommun ansvarar för gång- och cykelvägar till och från stationsläge, samt för parkeringsmöjligheter för cykel och bil i anslutning till stationsläget.

Station

Trafikverket arbetar tillsammans med Vellinge kommun med att hitta utformningslösningar för stationsläget. Inga beslut är ännu fattade angående den exakta stationsutformningen.

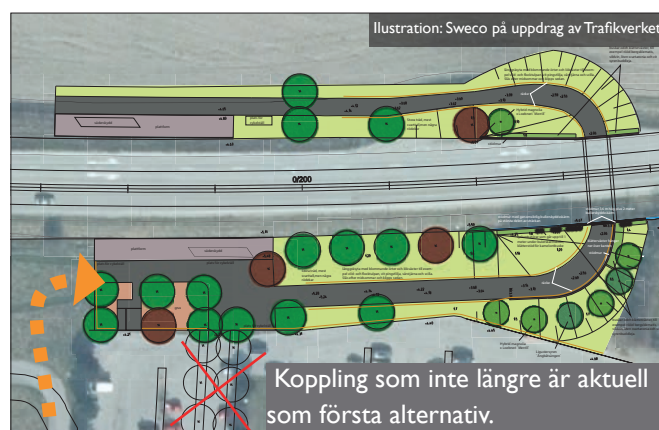
För Vellinge kommun är det centralt att stationsläget har en tydlig tätortskaraktär med kopplingar till både dagens men även framtidens Höllviken. Även

trygghetsperspektivet står i fokus för Vellinge kommun i dialogen med Trafikverket.

Nedan återges två olika alternativ som tagits fram av Trafikverket. Alternativen har olika angreppssätt för att ta upp höjdskillnader, där alternativ 1 hanterar dem genom ramper och alternativ 2 hanterar dem genom en kombination av trappor och ramper. Oavsett alternativ strävar Vellinge kommun efter att komplettera dem med ytterligare en uppgång österut, mot formtoppen.

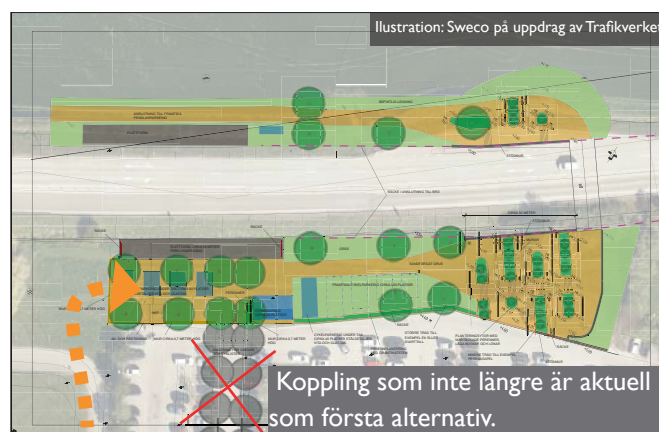
Alternativ 1

Alternativ 1 har en längre stigning från tunnel i öster upp till plattformsläget. Stigningen gör det problematiskt att få plats med tillräckligt många cykelparkeringar i plattformarnas direkta närhet. Oavsett alternativ strävar Vellinge kommun efter att komplettera dem med ytterligare en uppgång österut, mot Formtoppen och Toppengallerians entréer. Koppling markerad med rött i illustrationen är inte längre kommunens första alternativ. Kommunen arbetar nu för en koppling enligt orange pil.



Alternativ 2

Alternativ 2 har istället en trapplösning som tar upp höjdskillnader på en mindre yta. Detta skapar en miljö som är mer tätortslig och bidrar med större kvaliteter till ett högkvalitativt centrum. Lösningen skapar möjlighet att hantera cykelparkeringar i den södra plattformens direkta närhet. Oavsett alternativ strävar Vellinge kommun efter att komplettera dem med ytterligare en uppgång österut, mot Formtoppen och Toppengallerians entréer. Koppling markerad med rött i illustrationen är inte längre kommunens första alternativ. Kommunen arbetar nu för en koppling enligt orange pil.



Markbehov för allmänna funktioner

Markbehov stationsläge

Det nya stationsläget gör att det uppstår ett behov av mark för att möjliggöra stationsläget med stationsbyggnad, cykelparkeringar, ramper, trappor, tunnel, pendlarparkeringar och cykel- och gångväg till och från stationsläget.

Trafikverket

Trafikverket driver en parallell process genom att de arbetar med en vägplan. Genom vägplan visar Trafikverket på de markanspråk som krävs för att genomföra en utbyggnad av väg 100, en etablering av hållplatsläge samt en möjlighet att röra sig mellan plattformarna. Dessa markbehov redovisas i Trafikverkets vägplan.

Kommunen

Vellinge kommun har ett behov av att lösa tillgängligheten för resande till och från stationsläget. För detta krävs en utbyggnad av cykel- och gångvägar samt en utbyggnad av pendlarparkeringar för såväl cyklar som bilar. Gång- och cykelvägar till och från ett stationsläge bör vara allmän platsmark med ett kommunalt huvudmannaskap. Söder om väg 100 är det huvudsakligen privata markägare.

Etapper och genomförande

Ägare och intressen

Inom planprogramområdet finns olika aktörer så som fastighetsägare, arrendatorer, företagare, föreningar och verksamhetsutövare. På den södra sidan av väg 100 är marken i huvudsak privatägd, vilket ger en situation där genomförandet av dessa etapper till stor del bygger på de enskilda fastighetsägarnas samarbete och intresse. Då planprogrammet är framåtblickande finns här även en faktor av osäkerhet beroende av verksamhetsutövare och möjliga boende som inte är representerade på platsen idag. Här finns alltså en stor mängd olika intressen, där planprogrammet syftar till att skapa en grundstruktur för hur dessa intressen kan röra sig i en gemensam riktning, men med stora friheter till egna initiativ.

Outnyttjad byggrätt

Inom planprogramområdet, på fastigheten Lilla Hammar 15:4, finns detaljplan med outnyttjad byggrätt. Den outnyttjade byggrätten ligger i en västlig förlängning av Brädgårdsvägen. Den outnyttjade byggrätten bör kunna ingå i omprövandet av detaljplaner inom området, och det bör utredas om det finns möjlighet att öka byggrätten i syfte att möjliggöra exempelvis handelsetablering.

Etapper och tidplan

Vellinge kommun behöver bygga ut infrastruktur som krävs för att möjliggöra ett stationsläge till år 2025. Etapperna/delar måste inte genomföras enligt en viss ordning, utan ska snarare ses som pusselbitar som kan genomföras oberoende av varandra, men som sammantaget ska bilda en god helhet. Dock skulle ett gemensamt genomförande gynna exempelvis hantering av bilparkering, som måste ses som en gemensam utmaning inom planprogramområdet.

Kommunalt huvudmannaskap

Stora delar av Brädgårdsvägen och övrigt vägnät inom planprogramområdet ligger idag på kvartersmark. I det vidare detaljplanarbetet bör möjligheten att skapa sammanhängande gator på allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap undersökas. Detta berör företrädesvis de stråk som leder till och från framtida stationsläge, men även de något större gator som knyter ihop planprogramområdet med framtida strukturer i fördjupad översiktsplan för Östra Höllviken. Även vid eventuell utbyggnad av gator för framtida kvarter inom planprogramområdet bör detta vara ett alternativ som undersöks i vidare detaljplanearbete.

Strategier

Mark som krävs för att säkra det allmännas tillgång till god kollektivtrafik behöver regleras i detaljplan.

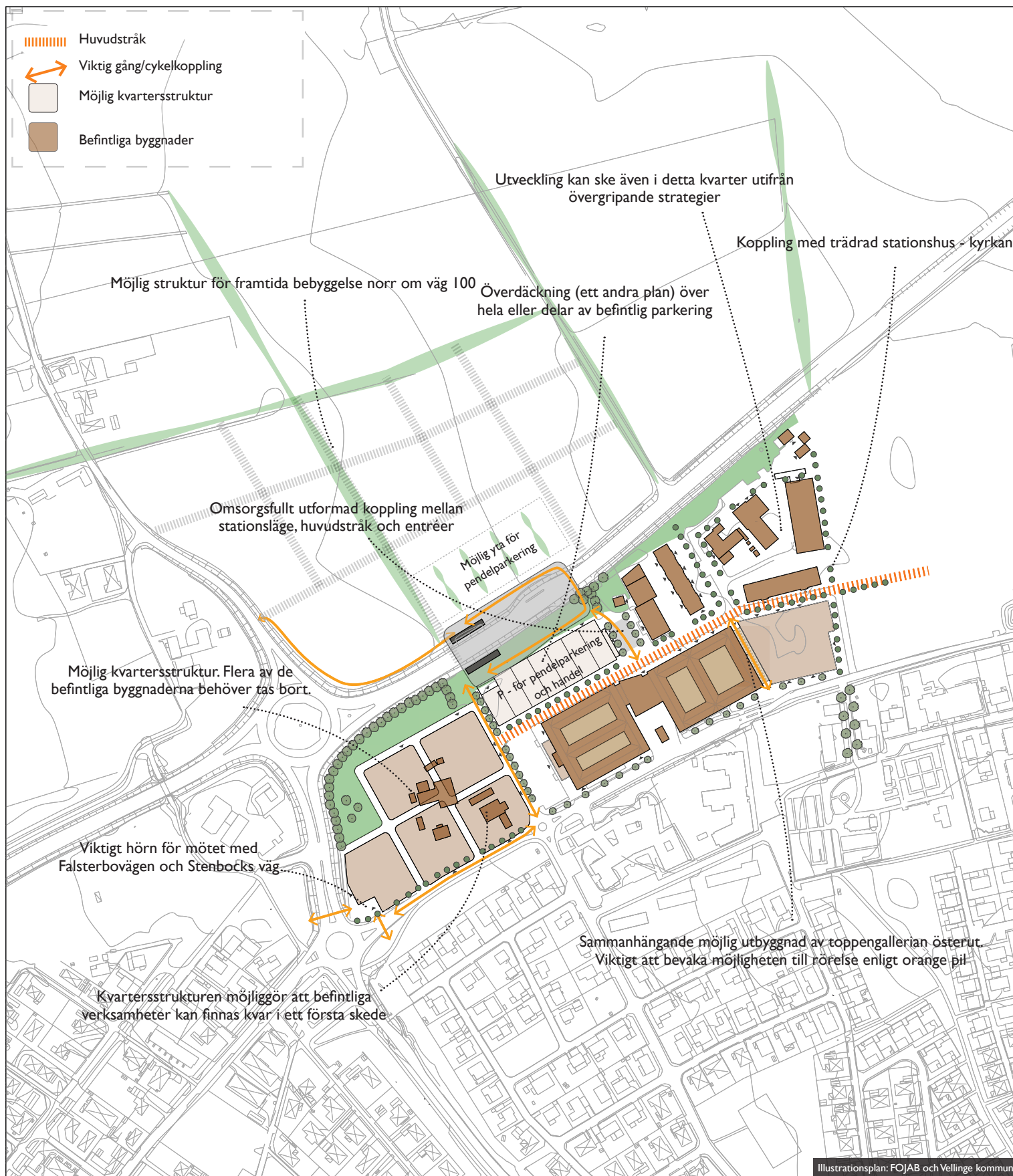
Etappvis utbyggnad ska hållas samman av starka huvudstråk.

Vidare detaljplanearbete ska arbeta över befintliga fastighetsgränser inom området i syfte att skapa goda lösningar som möter områdets utmaningar.

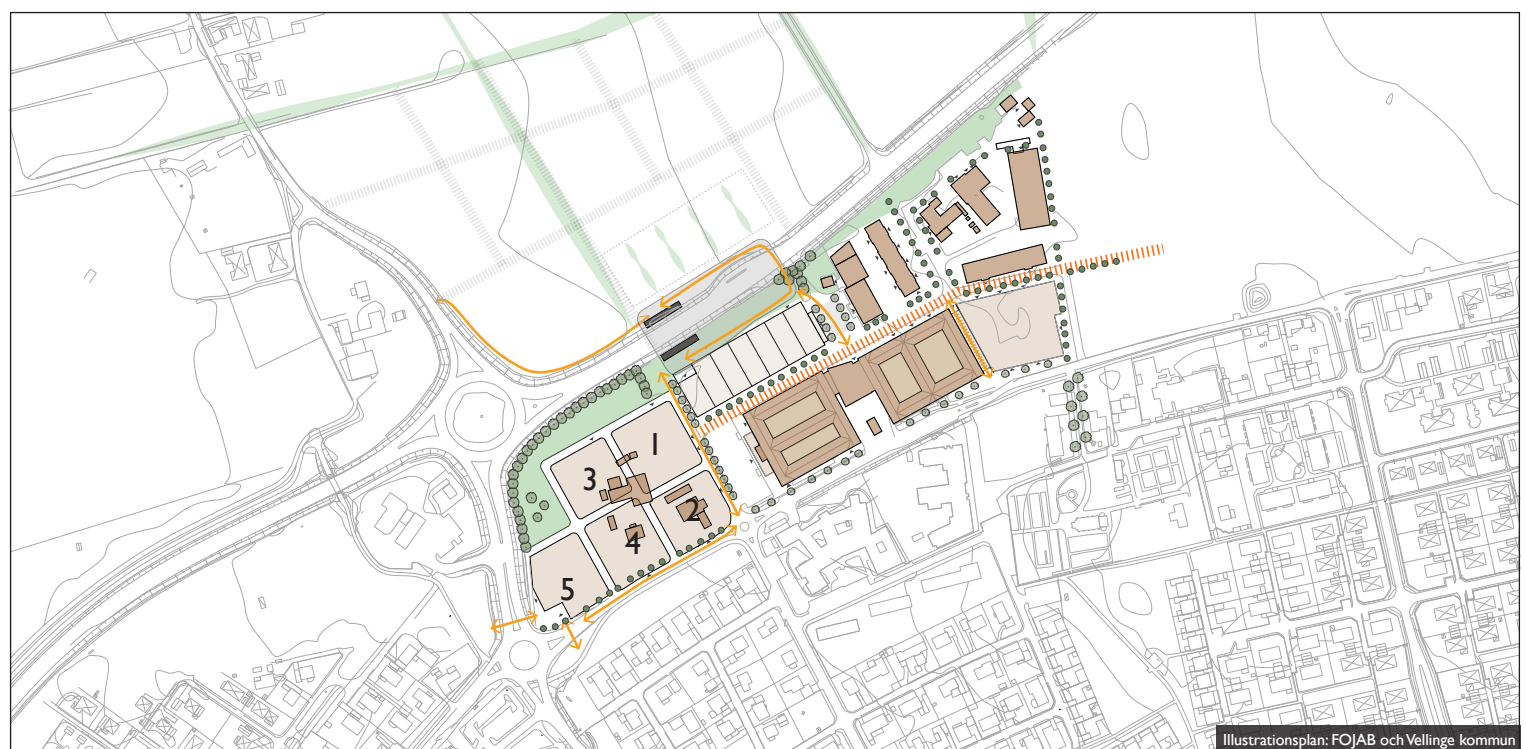
5. Förslag och inspirationsbilder

Strategierna i planprogrammet syftar till att fungera som riktlinjer för vidare planering inom området. Planförslaget är Vellinge kommuns sätt att kommunicera ett sätt att applicera strategier och lösningar som utgår från tydliga huvudstråk och kopplingar med såväl stationsläge som ett befintligt och ett framtida Höllviken.

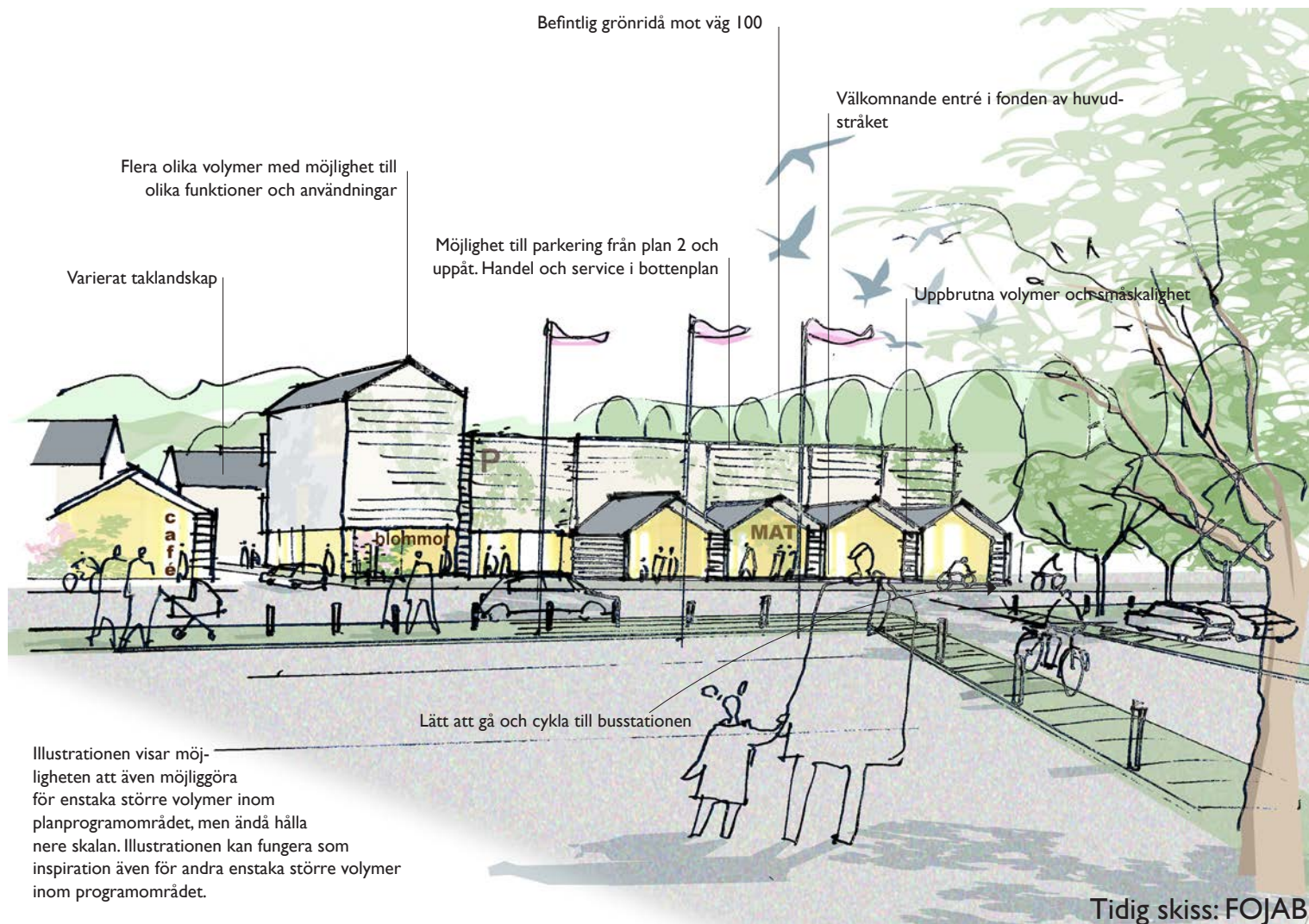
Planförslag - illustrationsplan



Planförslag - inspirationsbilder



Planförslag - illustration



Planprogram - möjliga avgränsningar för fortsatt planprocess

Nästa steg i detaljplaneprocessen

Planprogrammet är ett första steg i detaljplaneprocessen. Vellinge kommuns ambition är att hela området söder om väg 100 kan inrymmas i en och samma detaljplan. Det är alltså en avgränsning ungefär enligt nedan som Vellinge kommun vill arbeta vidare med för att åstadkomma de helhestlösningar som skrivs fram i planprogrammet. För att åstadkomma detta behöver Vellinge kommun och

berörda fastighetsägare skriva avtal för hur en fortsatt planprocess kan se ut.



Undersökning av planförslag

Vellinge kommun har genomfört undersökningen angående huruvida planprogrammet kan antas leda till betydande miljöpåverkan eller inte genom att utgå från de strategier och de principer som arbetats fram i planprogrammet. En del av strategierna innebär att mer mark kan tas i anspråk för exempelvis bebyggelse, och att delar av befintlig mark görs om till att ges ett tydligare gaturum. I detta skede är det dock mycket som inte är tydligt definierat angående hur planen kan komma att se ut och fungera. Vellinge kommun kommer att genomföra ytterligare undersökningar för att bedöma huruvida ett genomförande av planen kan antas leda till betydande miljöpåverkan eller inte i senare skeden av detaljplaneprocessen. Vid dessa skeden kommer marken att vara tydligare reglerad, och det kommer att gå att hantera undersökningen utifrån ett mer konkret och tydligare avgränsat planförslag.

Vellinge kommun gör bedömningen att ett genomförande av strategierna som läggs fram i planprogrammet inte kan anses försämra förutsättningarna för varken någon enskild art eller skapa negativa kumulativa effekter som påverkar människor, naturmiljö eller kulturmiljö i sådan utsträckning att det ska antas leda till betydande miljöpåverkan i den mening som avses i miljöbalken 6 kap.

Vellinge kommuns samlade bedömning är att ett genomförande av strategierna inom planprogramområdet inte antas leda till betydande miljöpåverkan i den mening som avses i miljöbalken 6 kap. Någon miljökonsekvensbeskrivning ska således inte göras. Vidare undersökning kommer göras i senare skeden av detaljplaneprocessen. Denna bedömning kan då komma att omprövas eller bekräftas.

Medverkande i framtagande av planprogram

Anna Möller - Samhällsbyggnadschef

Mentor Demjaha - Plan och bygglovschef

Ingbritt Nilsson - Planadministratör

Åsa Samuelsson - FOJAB

Johan Lilja - Planarkitekt

Illustrationer och figurer

Illustrationsplan och tidig skiss: FOJAB

Övriga illustrationer och figurer där inget annat framgår: Johan Lilja, Vellinge kommun

Layout: Johan Lilja, Vellinge kommun

Vellinge kommun

POST 235 81 Vellinge

BESÖK Norrevångsgatan 3

TELEFON 040-42 50 00