

Detaljplan för

**Del av Räng 10:231 och del av Höllviken 19:54
med flera, Gläntan vid Falsterbokanalen**

Vellinge kommun

ANTAGANDEHANDLING



Översiktskarta med detaljplanens läge

	Datum	Signatur
Antagen av KF		
Laga kraft		

Samhällsbyggnadsavdelningen

SAMMANFATTNING

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra bostadsbebyggelse om ca 70 bostäder, kontorshus med centrumverksamhet, restaurang och cafébyggnad samt torg, väg, gata och natur vid Falsterbokanalen i anslutning till väg 100.

Planförslaget innehåller ny bostadsbebyggelse inom befintligt skogsområde samt ny bostads- och centrumbebyggelse vid brofästet. Inom vägområdet finns möjlighet att uppföra en station för högkvalitativ busstrafik samt ny sträckning för gång- och cykelväg. Infart från väg 100 föreslås regleras och kompletteras med en ny koppling till Falsterbovägen. Skogsområden i anslutning till bostadsbebyggelse planläggs som natur för att säkerställa allmänna grönytor och kommunalt huvudmannaskap.



Illustration av planförslaget med möjlig utformning. Wingårdhs arkitekter/Krook & Tjäder.

INLEDNING

Planhandlingar

- Plankarta med bestämmelser
- Illustrationskarta
- Planbeskrivning (denna handling)
- Grundkarta*
- Fastighetsförteckning*
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande

Övriga utredningar och dokument

- PM dagvattenhantering Gläntan, Starkstad, 2021-06-02*
- Trafikutredning- Falsterbokanalprojektet (fördjupning), Ramböll Malmö, inkl. skissförslag gatuutformning, Krook & Tjäder 2021-06-15*
- Förutsättningar för hantering av höga havsnivåer, stigande grundvattennivåer samt dagvatten och skyfall inom detaljplaneområde Gläntan i Höllviken, SWECO, 2021-06-14*
- ÅVS Malmö-Falsterbonäset, Trafikverket Region Syd, 2017-09-30*
- Riktlinjer för bebyggelseplanering intill rekommenderade färdvägar för transport av farligt gods, Fire Safety Design AB och Wuz risk consultancy AB, 2008-03-27*
- Räng 10:231, Höllviken 19:295 och 19:54 i Höllviken, Vellinge kommun, Översiktlig geoteknisk undersökning, PM: Radon, Geoexperten i Skåne AB, 2015-07-03*
- Räng 10:231, Höllviken 19:295 och 19:54 i Höllviken, Vellinge kommun, Översiktlig geoteknisk undersökning, Markteknisk undersökningsrapport, MUR, Geotekniska rekommendationer, Geoexperten i Skåne AB, 2015-06-09*
- Översiktlig markteknisk miljöundersökning inom kv. Räng 10:231, Höllviken 19:295 och 19:54 i Vellinge, Miljöfirman Konsult Sverige AB, 2015-06-12*
- Plan vid ofarbar bro över Falsterbokanal, Vellinge kommun, 2013-09-17*
- Planerad bebyggelse vid Falsterbokanal, Fågelutredning, Enetjärn Natur AB, 2017-12-13*
- PM – Väg 100 Höllviken, broöppning, SWECO Transport System, 2014-01-26*
- Naturvärdesinventering, Gläntan, Vellinge kommun, Ecogain living planet solutions, 2019-08-27*
- Infrastruktur- och bullerutredning – Falsterbokanalprojektet (fördjupning), Ramböll Malmö, 2017-11-20*
- Kompletterande bullerutredning Gläntan, Falsterbokanal, Ramböll, 2020-03-11
- Gläntan VA-utredning, EnviDan, 2020-04-20*
- Planprogram för ny bebyggelse vid Falsterbokanal, Krook & Tjäder, 2016-06-29*
- Behovsbedömning MKB, Vellinge kommun, 2020-04-21*

** handlingen finns tillgänglig på Samhällsbyggnadsavdelningen.*

Bakgrund

Falsterbokanal, invigdes i november 1941 och var då en strategiskt viktig farled eftersom farvattnet väster om Falsterbonäset var minerat. De senaste 20 åren har Falsterbokanalens betydelse för den yrkesmässiga sjöfarten successivt minskat. Handelssjöfarten, som genom avgifter till Sjöfartsverket

bekostar drift och underhåll av kanalen, använder i stort sett inte längre farleden. Farleden ska dock fortsättningsvis hållas öppen av beredskapsskäl och för fritidsbåtar.

Vellinge kommun ser Falsterbokanalen som strategiskt viktig och som en mycket stor tillgång med stor utvecklingspotential för såväl boende, rörligt friluftsliv som turism och vill därför tillskapa bygggrätter för bostäder och investera i den allmänna platsmarken intill kanalen. År 2016 togs det fram ett planprogram med förslag på hur området skulle kunna utvecklas. Kommunstyrelsen beslutade 2017-04-03 § 79 att pröva ny detaljplan för delområdet Gläntan.

Under våren 2018 genomförde kommunen en markanvisningstävling som vanns av JR fastigheter tillsammans med Wingårdhs arkitekter. Tävlingsförslaget ligger till grund för denna detaljplan.

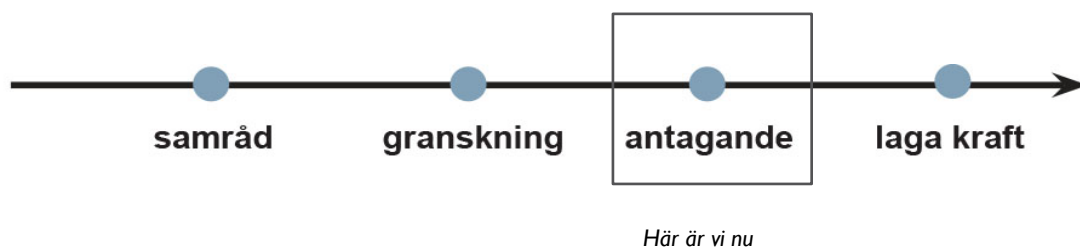
Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra bostadsbebyggelse om ca 70 bostäder, kontorshus med centrumverksamhet, restaurang och cafébyggnad samt torg, gata och natur vid Falsterbokanalen i anslutning till väg 100.

Planprocess och tidplan

Detaljplanprocessen följer plan- och bygglagen (SFS 2010:900) och upprättas med standardförfarande.

Planförslaget har varit föremål för samråd under våren/sommaren 2020 och granskning under sommaren 2021. Detaljplanen beräknas kunna antas vintern 2021.



Behovsbedömning

Samhällsbyggnadsavdelningen bedömer med vägledning av förordningen om miljökonsekvenser att planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. 11 § MB och i 4 kap. 34 § PBL. Behovet av miljöhänsyn vid genomförandet av detaljplanen belyses därför inte i en strategisk miljöbedömning enligt 6 kap. MB. Beslutsunderlaget finns dokumenterat i ett bedömningsstöd, *Behovsbedömning MKB*.

Utförlig beskrivning finns under *Konsekvenser av planens genomförande*.

Plandata

Lägesbestämning

Planområdet ligger på östra sidan om Falsterbokanalen i Höllviken och omfattar del av fastigheterna Räng 10:231 och Höllviken 19:54. I väster angränsar området till Falsterbokanalen och i öster till befintliga villor. Grässlåtar vid kanalen ingår inte i planområdet, så när som en smalare remsa som reserveras för skydd mot höga havsnivåer. Inte heller ingår delar av kajområdet med Sjöfartsverkets verkstadsbyggnad och kanalvaktartorn.



Planområdet markerat på utdrag ur kommunens primärkarta.

Areal

Planområdet har en areal på knappt 4,4 ha.

Markägoförhållanden

Fastigheten Höllviken 19:54 ägs av Vellinge kommun och fastigheten Räng 10:231 av Sjöfartsverket.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Tidigare ställningstaganden

Riksintressen och förordnanden

Planområdet omfattas av riksintresse för kustzonen 4 kap. 4 § miljöbalken och riksintresse för friluftsliv 3 kap. 6 §: Skanör-Falsterbohalvön med kuststräckan Höllviken-Trelleborg.

Strandskydd

Markområdet öster om kanalen omfattas inte av förordnande om strandskydd. Detta framgår av länsstyrelsens beslut 1996-12-12, dnr 231-7907/94. I samband med föreliggande planläggning har frågan om strandskyddet återinträder inom planområdet uppkommit då flera äldre detaljplaner inom 100 m från ett vattendrag ändras eller upphävs. Kommunens uppfattning är att det inte gör det då strandskyddet inte upphävs p.g.a. en tidigare detaljplanläggning. Ordalydelsen i länsstyrelsens beslut är: "Områden, som angivits som strandskyddsområde på de kartor, som hör till detta beslut, omfattas

av strandskyddsförordnande. För områden, som inte angivits som strandskyddsområde på nämnda kartor, gäller ej förordnande om strandskydd.”. Falsterbokanalen är ej angiven på dessa kartor. Då inget förordnande funnits, kan inte heller något förordnande återinträda. Länsstyrelsen har i sitt samrådsyttrande över planen bekräftat kommunens bedömning.

Översiktsplan

I gällande översiktsplan, ÖP 2010, laga kraft 2013-06-27, aktualiserad 2017-12-06, Kf § 172 är området utpekade som utvecklingsområde för bostäder, service och verksamheter.

Kanalskogen, naturområdet längs kanalens östra sida, är i översiktsplanen utpekade som stadspark/parkstråk.



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

Översiktsplanen nämner också satsningen på förbättrad kollektivtrafik mellan Falsterbonäset och Malmö, där väg 100 strax norr om planområdet är en del av det utpekade stråket.

För utbyggnad på Falsterbonäset nämns generellt att karaktären av att bo i skog nära strand och hav bör bevaras och förstärkas. Översiktsplanen pekar också på att det i dessa områden behöver erbjudas kompletterande alternativ till villabebyggelse med ett brett utbud av kvalitativa bostäder i olika storlekar och ägandeformer. Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan.

Övriga sektorsprogram och beslut

I kommunens *Stads- och bymiljöprogram för levande centrum* (2014) konstateras att det i Höllviken inte finns något tydligt centrum utan istället många olika målpunkter och mötesplatser. Detta är en struktur som kommunen vill bygga vidare på genom att stärka befintliga målpunkter och genom att utveckla nya ”pärlor på tråden”. Området vid den norra kanalmynningen är utpekade som en sådan utvecklingspunkt.

Vellinge kommun har sedan 1980-talet arbetat med att öka förståelsen för risker kopplade till översvämning från havet. En handlingsplan som beskriver åtgärder fram till och med år 2100 antogs år 2013 av kommunfullmäktige. Handlingsplanen utgör grunden för kommunens långsiktiga strategi för

att hantera en stigande medelvattenyta och temporära högvattensituationer. Genomförandet av skyddsåtgärder mot negativa konsekvenser av förhöjda havsnivåer är en process som kommer att pågå under lång tid framöver. Det första stora steget i denna process är genomförandet av de översvämningsskydd som kommunen redan sökt tillstånd för. Kommunen beviljades tillstånd från Mark- och miljödomstolen i mål nr M 3258-18 2020-05-07. Domen har överklagats och har inte vunnit laga kraft än. Översvämningsskyddet omfattar vallar (och på vissa sträckor murar) med krönnivå +3,0 m (RH2000), huvudsakligen runt den detaljplanlagda bebyggelsen i Skanör-Falsterbo, Ljunghusen samt södra Höllviken.

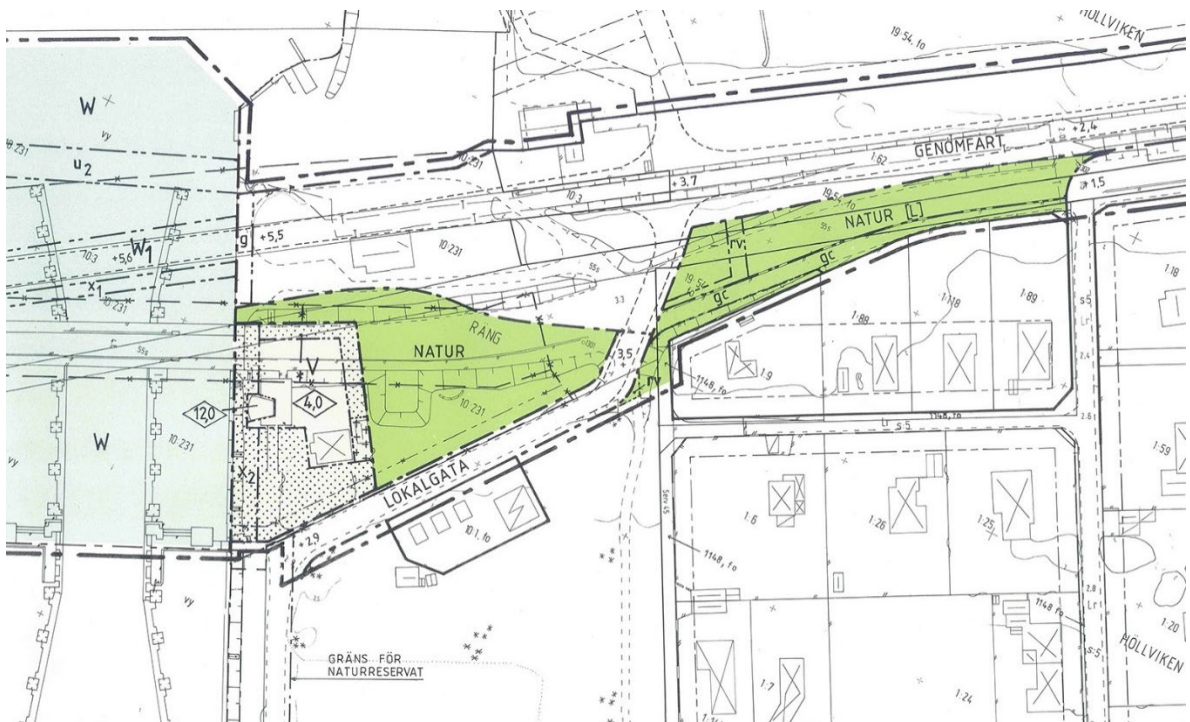
Falsterbokanalen omnämns i Vellinge kommuns kulturmiljöprogram (antaget av kommunfullmäktige 2019-04-24) som ett speciellt landmärke som tillkommit genom att något tagits bort, och inte lagts till som annars är det vanliga. Kanalen syns bäst från sjöss eller från luften. Manövertornet är ett mindre landmärke, men väl så synligt från väg 100. Falsterbokanalen byggdes under andra världskriget rakt över det smalaste stället på Falsterbonäset med Höllviken på östra sidan kanalen och Ljunghusen på dess västra sida.

Vellinge kommun har ingått ett genomförandeavtal med Skånetrafiken för införande av högkvalitativ kollektivtrafik Malmö-Falsterbonäset (Ks 2019/380). Avtalet reglerar ansvarstagande och kostnader förenade med en planerad ändring av busstrafiken på linje 100, och innebär bl a att Vellinge kommun ska finansiera utrustning och parkering för station vid Falsterbokanalen.

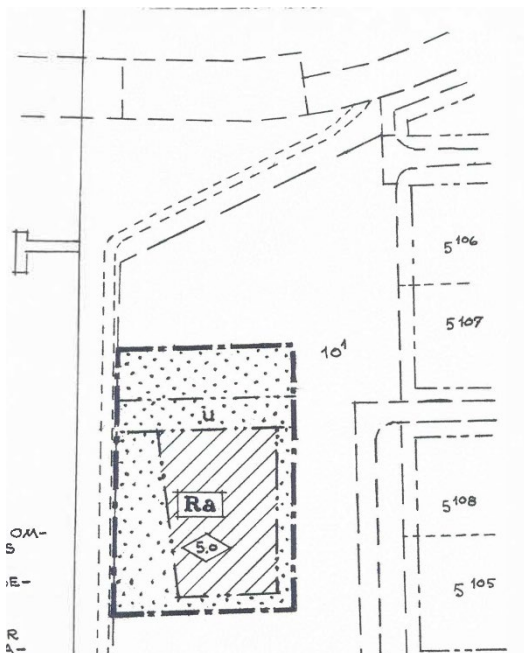
Kommunen har fattat beslut om en mobilitetsstrategi (Ks 2017/738), där ett av fokusområdena är tillgängligheten till kollektivtrafik vilket bl.a. innebär att kommunen ska arbeta för att skapa goda bytespunkter vid kollektivtrafiken och underlätta övergångar från ett trafikslag till ett annat.

Detaljplaner

Scoutgården är idag planlagd som område för fritidsändamål i detaljplan H49 för del av fastigheten Räng 10:1, laga kraft 1974-02-08. Transformatorstation och gatan längs kanalen omfattas av detaljplan H59t för norra och södra delen av Höllviksstrandsområdet, laga kraft 1983-01-27. Ett tillägg till planen har gjorts avseende marklov för fällning av träd med stamdiameter större än 200 mm., laga kraft 1993-03-10. Den norra och nordöstra delen av planområde, inkl. kanalvaktartornet och befintligt villa, omfattas av detaljplan H73, Räng 10:3 m fl, laga kraft 1990-07-13. Genomförandetiden för samtliga detaljplaner har gått ut. Den södra delen av planområdet saknar detaljplan.



Utdrag ur detaljplan H73



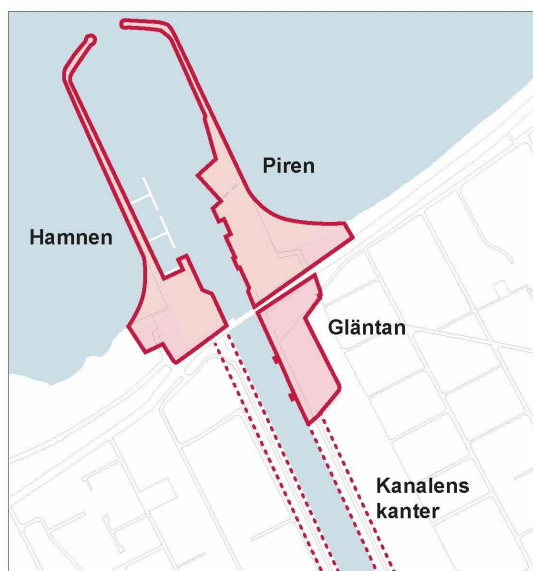
Utdrag ur detaljplanerna H49 och H59t



Planprogram

Området ingår i planprogram för ny bebyggelse vid Falsterbokanalen som behandlades år 2016. Planprogrammet ger möjlighet till nybyggnation av sammanlagt ca 300 lägenheter samt ytor för verksamheter i form av t ex hotell, kontor, restauranger, kallbadhus, föreningslokaler och småbåtshamn i och kring Falsterbokanalen. I planprogramsarbetet delades kanalområdet in i tre övergripande

utvecklingsområden. Vart och ett av områdena har sin egen karaktär och sina specifika förutsättningar vilka bildade utgångspunkter för de plankoncept som arbetades fram. Avsikten var att ta till vara de befintliga karaktärsdragen och att i vissa fall komplettera och förstärka dem. De tre områdena kallas för "Hamnen", "Piren" och "Gläntan". Föreliggande detaljplan innehåller endast ett område som ingår i planprogrammet, delprojektet "Gläntan". Dessutom har området närmast kanalen, kanalkanterna, utgått ur detaljplanen.



Utdrag ur planprogram för Falsterbokanal (Krook & Tjäder, 2016).

Gläntan beskrivs som platsen vid sjöscouternas gård utmed kanalen. Gläntans karaktär är lugn och fridfull. Tallskogen ger skydd mot vindar och plats för avskildhet. Vattenrummet kring kanalen skiljer sig från hamnen och det öppna havet. Här är det lugnare och mer stillsamt. Aktiviteter som promenad, lek, joggning och ridning pågår här, men här kan också finnas viss service i form av t ex café/restaurang.

Bostadsförsörjning och demografi

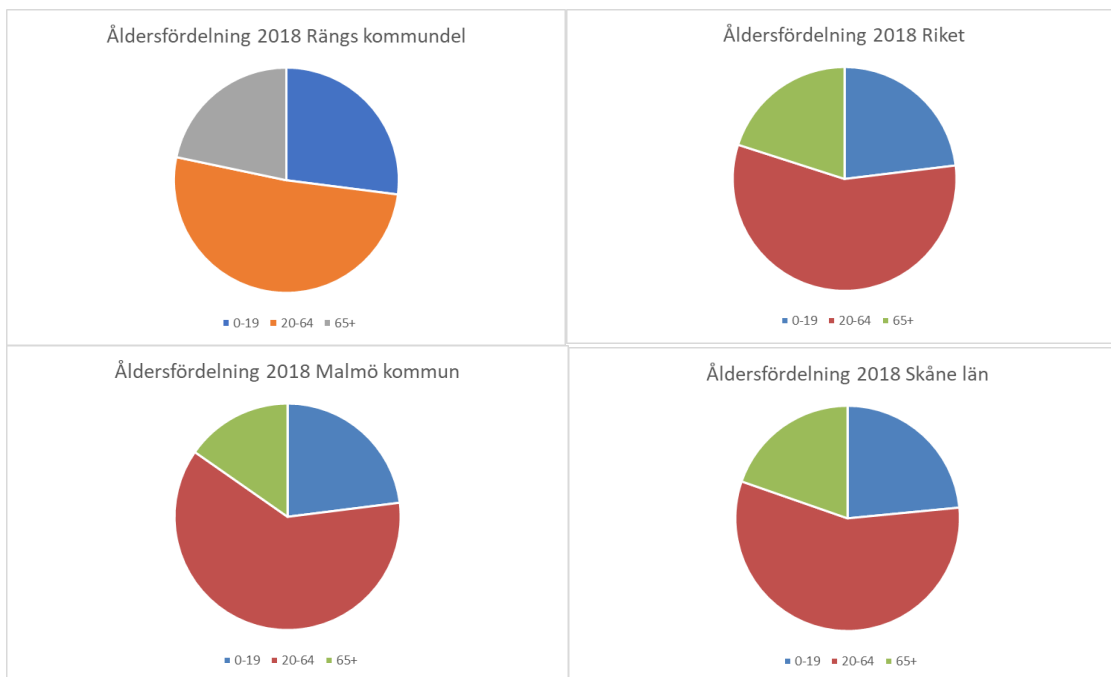
Vellinge kommuns gällande riktlinjer för bostadsförsörjning, Bostadsförsörjningsprogram 2025 – väx med en procent, antogs i Kommunfullmäktige 2015-12-09.

Av riktlinjerna framgår att två större projekt är avgörande för den fortsatta planläggningen av bostäder i Höllviken. Det ena är kanalprojektet och det andra är Östra Höllviken. I den översiktliga planeringen finns för övrigt inga större projekt för bostadsutbyggnad (s 125).



Utdrag ur Vellinge kommuns bostadsförsörjningsprogram. Område Gläntan ingår som en del av område nr 26 (hela Falsterbokanalprojektet).

I Höllviken är en stor del av bostadsbebyggelsen småhus. Det finns ett stort behov av lägenheter på orten för att balansera bostadsbeståndet. Lägenheter möjliggör även flyttkedjor som kan bidra till en förnyring av befolkningen som bor i småhus. Projektet Gläntan är en viktig del av kommunens långsiktiga bostadsförsörjningsstrategi.



Demografin i Höllviken (Rängs kommun) i jämförelse med riket, länet och närmsta storstadskommun

BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

Pågående markanvändning



- 1 Östra Kanalvägen
- 2 Nuvarande koppling till väg 100
- 3 Sjöfartsverkets garage
- 4 Sjöfartsverkets kanalvaktartorn
- 5 Sjöfartsverkets semesterbostad
- 6 Bunker
- 7 E.ON transformatorstation
- 8 Reservbro
- 9 VA-ledningar
- 10 Sjöscouterernas hus
- 11 Geotermihål
- 12 Gläntor i skogsområdet
- 13 Stridsvagnshinder
- 14 Befintliga träd
- 15 Ungefärligt exploateringsområde
- 16 Telemast

Planområdet utgörs av mark för scoutgård och transformatorstation belägna i ett område med tallskog och gräsmarker. I området finns lämningar i form av försvarsvärn och stridsvagnshinder som härstammar från Per Albin-linjen från andra världskriget. Området genomkorsas av promenadstigar.



Transformatorstation inom planområdet som rivs och ersätts av en mindre anläggning

Stads- och landskapsbild

Planområdet präglas av Falsterbokanalens vattenrum med bro och kanaltorn samt ett område som finns utmed kanalens östra sida med öppna gräsmarker, bebyggelse och tallskog. Kanaltornet utgör ett landmärke som är synligt från väg 100 norr om planområdet. Tallskogen fortsätter öster om scoutgård och transformatorstation mot villaområdet i öster. Tallskogen fortsätter söderut vidare längs kanalen och utgör där en del av befintligt naturreservat. Scoutgården omges av öppen gräsmark.

Bebyggelse

I anslutning till planområdet återfinns Sjöfartsverkets kanaltorn med tillhörande verkstadsbyggnad. Kanaltornet och verkstadsbyggnaderna ligger utanför planområdet och ska kvarstå i Sjöfartsverkets ägo. Inom planområdet finns tre byggnader, semesterbostaden vid kanaltornet och scoutgården med lagerbyggnad i skogsområdet. Semesterbostaden och scoutgården med lagerbyggnad bedöms inte utgöra kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och kan därmed rivas i samband med planens genomförande.

Kanaltornet, i anslutning till planområdet har antikvariska värden, dels i sig som objekt, som landmärke, väl synligt från väg 100, men också som en del av landskapsbilden i området. Kanaltornet påverkas inte av planens genomförande, utan kommer att fungera som områdets landmärke även framöver. Kanaltornets manöverhytt har en höjd på ca +17 m över nollplanet. Falsterbokanalen är också ett sorts landmärke, i annan form, och syns bäst från sjöss eller från luften.



Vy mot planområdet från andra sidan kanalen



Kanalvaktartornet med verkstadsbyggnad



Semesterbostaden



Scoutgården

Mark och vegetation

Området består idag mestadels av gräsmark och tallskog. I tallskogen, i planområdets östra del finns det en korridor av stridsvagnsskydd i form av större stenar i granit och betong.



Tallskogsområdet med stridsvagnshinder.

Växtlighet och djurliv

Skogen inom planområdet består huvudsakligen av medelålders tall som troligtvis planterats för att undvika sandflykt. Norra delen av skogspartiet har ett mycket tätt buskskikt av bland annat kaprifol, björnbär, måbär och rönn samt enstaka torrakor och bedöms ha ett visst naturvärde. Södra delen av skogen bedöms för närvarande inte ha några direkta naturvärden.

I och i anslutning till planområdet finns det gott om mindre gräsmarker omgivna av buskar och brynmiljöer. Eftersom marken huvudsakligen är sandig så finns det ett gott inslag av torrängsväxter. De många brynmiljöerna ger lä och skydd för vind vilket gör att det är gott om fjärilar i området. Detta gäller framför allt norra delen av planområdet men även grässlätten mot Falsterbokanalen och gräsmarksytorna/ruderatmarken kring scoutgården erbjuder goda insektsmiljöer. Till exempel noterades Rödfläckig blåvinge på flera platser inom området. Där Rödfläckig blåvinge flyger förekommer det ofta andra sällsynta fjärilsarter som har sin flygtid under högsommaren. Bland floran kan nämnas Knölsmörblomma, Mandelblomma, Gul fetknopp, Svartkämpar, Vårbrodd, Kråkvicker, Blåeld, Oxtunga, olika Nävor och Jordklöver.

En naturvärdesinventering har genomförts för planområdet, som tillhör detaljplanens utredningar. I det inventerade området identifierades tre objekt med naturvärdesklass 3 (påtagligt naturvärde), två fjärilsrika gräsmarker med torrängsflora omgivna av bryn samt gräsmarksslätten mot Falsterbokanalen, och två objekt med naturvärdesklass 4 (visst naturvärde), en gräsmark/ruderatmark med inslag av torrängsflora samt den del av skogen som har ett mycket tätt buskskikt samt inslag av död ved. Gräsmarksslätten, område B i kartan på nästa sida, ligger utanför planområdet.

Inget delområde har för närvarande bedömts hålla naturvärdesklass 2 (høgt naturvärde). Tallskogen i södra delen och tomtmarken bedöms ha lågt naturvärde. Sammantaget bedöms större delen av det inventerade området hysa någon form av naturvärde.

I tallskogen i södra delen av inventeringsområdet har ett litet bestånd med Liljekonvalj påträffats. Liljekonvalj är fridlyst enligt 9 § artskyddsförordningen. Skyddade arter som med stor sannolikhet kan förekomma är Skogsödla och vanlig Padda. Det finns dock inga lekvatten för groddjuren inom inventeringsområdet. På Falsterbonäset förekommer också Strandpadda, Grönfläckig padda, Ätlig groda, Åkergroda, Vanlig groda, större och mindre Vattensalamander och Sandödla. Spridningen av dessa arter begränsas av bebyggelsen och Falsterbokanalen och bedöms inte förekomma i inventeringsområdet mer än ytterst sporadiskt.

Flera arter av Fladdermöss har tidigare noterats i närheten av inventeringsområdet. Sannolikt använder de flesta av våra svenska fladdermusarter området för födosök och vila under flyttningen.

Inga skyddade, rödlistade eller prioriterade fåglar är noterade i inventeringsområdet. Området kan ha betydelse för en del av alla de fåglar som flyttar via Falsterbonäset under vår och höst. Framförallt är det tättingar som nyttjar skogspartier, buskage och gräsmarker för skydd, vila och födosök under flytten. Arter som kan förväntas häcka i närheten och födosöka i området är Tornseglare, Hussvala och Stare.

Det finns gott om skyddade områden på inte alltför stort avstånd. Exempelvis kan gräsmarksslätten längs med Falsterbokanalen utgöra en spridningskorridor för olika arter. Falsterbokanalen, kanalkanterna inklusive Östra Kanalvägen och skogsområdet söder om planområdet ingår i naturreservatet Kämpinge strandbad, 7 kap. 4-8 §§ miljöbalken. Syftet med reservatet är att säkerställa strandområdet för rekreation och friluftsliv, speciellt för dess betydelse som allmän badplats, samtidigt som utnyttjandet av området kan regleras så att hänsyn tas till slitage på mark och vegetation.

Lite längre från planområdet finns många områden som är till stora delar riksintressen för naturvård och skyddade i form av naturreservat och Natura 2000 samt ingår i RAMSAR-konventionen som har

till syfte att bevara våtmarker och vattenmiljöer. Det finns även ett naturminne och ett ängs- och betesmarksobjekt ca 800 meter nordväst om inventeringsområdet.



Karta från naturvärdesinventering ovan till vänster och gräsmark vid brofästet (område A) till höger. Tallskogsområde (område E) syns tillsammans med stridsvagnshinder i bild på föregående uppslag.



Gräsmark längs kanalkant (område B) samt gräsmark och brynmiljö vid scoutgården (område C och D). Område B ingår ej i planområdet.

Geoteknik

En översiktlig geoteknisk undersökning visar att berggrunden i området utgörs av kalkberg med vittrad och uppsprucken yta. Djupet ner till berggrunden varierar mellan ca 10 och 20 meter. Det översta jordlagret utgörs av grusig sand respektive sand och/eller matjord. Under det översta jordlagret följer sedan generellt sand och grusig sand. Bitvis, finns under detta, partier med torv och gytta som sedan underlagras av lermorän. Den organiska jorden är sättningssärlig och eftersom förhållandena skiftar föreligger risk för ojämna sättningrörelser.

Höjder

Inom planområdet varierar markhöjderna mellan +5 meter och +2 meter över nollplanet (havsnivån). Planområdets högsta punkt finns vid väg 100:s brofäste i nordväst och dess lägsta punkter inne i tallskogsområdet samt vid grönytan söder om väg 100 i nordöst. Väg 100 i norr sluttar från brofästet i väster mot öster med höjder som sträcker sig från +5 till +3,5 meter vid befintligt övergångsställe. Från väg 100 sluttar marken även söderut och mot kanalen ner till höjder på ca +2,7 meter. Östra Kanalvägen varierar från +3,6 meter vid dagens infart från väg 100 till +2,8 meter vid Sjöfartsverkets semesterbostad för att sedan stiga till +3,5 meter i planområdets södra del. Tallskogsområdet öster om östra kanalvägen ligger på höjder mellan +2,8 till +2,2 meter med en stigning söderut upp till +3,6 meter. Befintlig gång- och cykelväg och grönta i nordväst ligger på markhöjder kring +2,2 till +2 meter.

Gator och trafik

Kollektivtrafik

Närmaste hållplatslägen finns drygt 600 meter väster om kanalen i höjd med Elvabovägen, samt ca 650 meter öster om kanalen i höjd med Ljungvägen. Kollektivtrafiken går här till Falsterbo och Malmö med buss 100 och 300.

Gång- och cykelstråk

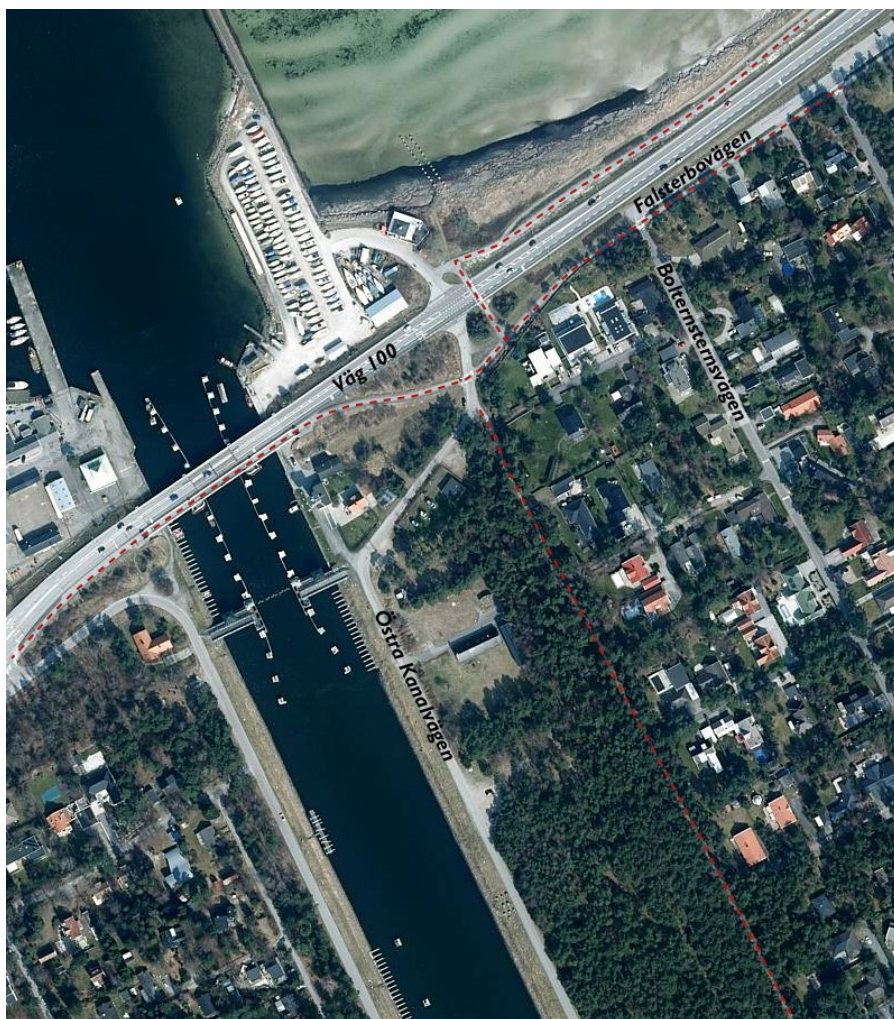
Gång- och cykelstråk utgörs av en separerad gc-väg som löper längs Falsterbovägens sydsida och vidare genom planområdet bort mot bron på sydsidan av väg 100. Gång- och cykelvägen är ett prioriterat cykelstråk för Skåne och del av Sydkustleden. Gc-vägen ansluter till strandområdet i norr via övergångsställe över väg 100. Korsningen används även som ridstig. I skogsområdet löper en gc-väg mot söder i kanten av befintlig villabebyggelse med koppling till villagatorna. Gångmöjlighet finns längs kajområdet i anslutning till kanaltornet med koppling upp till bron, via trappa, och till båtuppsättningsplatsen norr om väg 100, via passage under bron. Östra Kanalvägen är smal och lågtrafikerad och används som blandtrafikgata där cyklister och fotgängare samsas med biltrafik.

Bilvägar

Bilvägar inom eller i anslutning till planområdet utgörs av väg 100, Östra Kanalvägen, den äldre Falsterbovägen (parallell sträckning med väg 100) och Bolternsternsvägen. Väg 100 i norr är en statlig huvudväg som leder till Skanör-Falsterbo i väst och till E6:an i nordost. Väg 100 har ett körfält för trafik i västgående färdriktning och två körfält för trafik i östgående färdriktning, varav det södra är reserverat för kollektivtrafik, taxi och moped. Vägbredden är ca 12 meter och hastighetsgränsen är 50 km/h på sträckan som passerar planområdet. Medeltal för årsdygnstrafik är ca 12 010 fordon/dygn (2017). Enligt Trafikverkets trafikräkningar för väg 100 varierar trafiken kraftigt över dygnet. Under morgonens maxtimme är trafiken i riktning österut ca dubbelt så stor som i riktning västerut. Under eftermiddagens maxtimme är förhållandena de omvända. Dock är rusningstrafiken under eftermiddagen utspridd under en längre tidsperiod vilket ger en något lägre maxnivå. Östra Kanalvägen sträcker sig längs den östra kanalkanten och ansluter till väg 100 via en fyrvägs-korsning. Korsningen

förbinder väg 100 med Östra Hamnplan och Östra Kanalvägen. Östra Kanalvägen leder till och längs kanalen samt vidare till Falsterbovägen som matar trafiken till bostadsgatorna i Höllviken. Östra Kanalvägen är ca 6 meter bred och trafikerar av ca 400 fordon/dygn (2017). Falsterbovägen löper parallellt med väg 100 med infartsläge ca 500 meter öster om planområdet. Denna sträckning slutar vid Bolternsternsvägen. Falsterbovägen trafikerar av 1 900 fordon/dygn (2017). Bolternsternsgatan är en lokalgata i angränsande villaområde med ett stickgatusystem som ansluter till naturområdet.

Två befintliga bostadsfastigheter, Höllviken 1:6 och 1:144, har idag infart via Östra Kanalvägen och en smal grusväg genom skogspartiet. Detta förutsätts kunna fortgå även framöver.



Karta över vägsystem i närområdet, röstreckade linjer utgör separerade gc-vägar utan biltrafik.

Friytor och rekreation

Natur, friytor, lek och rekreation

Höllviken omgärdas av naturområden med höga värden, bland annat strandängarna vid Foteviken samt Hjeltska promenaden längs med Höllviken. Tallskogen, kajpromenaden och naturreservatet är attraktiva promenad-, lek- och rekreativmiljöer. I den södra delen av planområdet finns en öppen glänta som används som hundrastplats.

Gång- och cykelsträckningen utmed väg 100, som delvis ingår i planområdet, är ett prioriterat cykelstråk för Skåne (sträckan Höllviken - Ljunghusen) och är en del av Sydkustleden som sträcker sig mellan Helsingborg och Simrishamn med olika deletapper.

Ett visionsarbete, Attraktiva kanalkanter, har utförts för kanalrummet med förslag på aktiviteter och åtgärder som syftar till att stärka såväl rekreation som utemiljö. Genomförandet av detta projekt är under utredning.

Fornlämningar

Planområdet berör inte några kända fornlämningar. En arkeologisk utredning steg 1 (Rapport 2019:41, Väg 100 mellan trafikplats Kungstorp och Skanör) beställd av Trafikverket, berörde ett eventuellt hållplatsläge vid Falsterbovägen. Utredningen föreslog ingen ytterligare utredning i området. Om en dold fornlämning påträffas vid exploatering är det exploatörens skyldighet enligt 2 kap. 10 § kulturmiljölagen att avbryta byggarbeten och anmäla detta till länsstyrelsen.

Offentlig och kommersiell service

Skola och förskola

Inom ca 1 km finns både grundskola och förskola.

Övrig service

Planområdet angränsar till Falsterbovägen som är ett huvudstråk genom tätorten med service-funktioner såsom bibliotek, vårdcentral, dagligvaruhandel m fl inom 1,5 km från planområdet. Längre österut, ca 2,5 km från planområdet, ligger Toppengallerian med ett utbud av kommersiell- och dagligvaruhandel.

Hälsa och säkerhet

Radon och markföroreningar

De uppmätta markradonhalterna (2015) uppgår till värde mellan <1,0-4,4 kBq/m³ vilka ligger i intervallet för lågriskmark som omfattar halter under 10 kBq/m³. Värdena bedöms stiga något under "torrare" årstid eller efter dränering.

Med ledning av undersökningsresultaten bedöms att några byggnadstekniska åtgärder med hänsyn till markradon inte erfordras.

Översiktlig markteknisk miljöundersökning, Miljöfirman Konsult Sverige AB 2015-06-12, visar att det finns blyföroreningar på båtuppställningsplatsen vid scoutgården och att föroreningen måste avhjälpas genom urschaktning eller uppfyllnad innan marken kan tas i användning för bostads-ändamål. Mark inom befintlig transformatorstation bedöms vara förorenad och ska saneras innan marken tas i anspråk för bostadsbebyggelse. Marken har inte specifikt undersökts då detta inte är praxis för transformatorstationer utan planförslaget förutsätter att marken är förorenad.

Transporter på väg och kanal

Vellinge kommun har tagit fram riktlinjer för bebyggelseplanering intill rekommenderade färdvägar för transport av farligt gods. Riksväg 100, norr om planområdet, är utpekad som färdväg för farligt gods. Enligt riktlinjerna behövs ett skyddsavstånd från väg 100 på minst 12 meter till känslig och mindre känslig markanvändning såsom handel och bostäder. Riktlinjerna följer även väglagens rekommendationer angående avstånd till bebyggelse utmed riksväg, 12 m från vägmitt.

Då bron över kanalen är den enda vägförbindelsen med Näset finns ett system för att anordna en reservbro söder om befintlig bro. Upplag för trafikdelar finns idag inom planområdet.

Teknisk försörjning

Dricksvatten, spillvatten och avlopp

I den del av Östra Kanalvägen som går genom planområdet finns två parallella spillvattenledningar. Ledningarna följer kajen i nordlig riktning innan de korsar planområdet i Östra Kanalvägen.

Tryckspillvattnet kommer från en pumpstation på andra sidan kanalen. Ledningarna korsar kanalen via sjöledningar.

En tredje sjöledning som inte är i drift korsar kanalen, ligger under en kort sträcka i Östra Kanalvägen innan den viker av och korsar rakt över planområdet vidare mot en av Boltensternsvägens sidogator. Från samma sidogata ligger en befintlig kommunal VA-servis med spillvatten och vatten. Servisen korsar planområdet i samma sträckning som ovan nämnda ledning innan servisen viker av och följer Östra Kanalvägen i nordlig riktning mot Kanaltornet. Denna servis betjänar Kanaltornet och befintliga byggnader.

Närmaste befintliga ledningar för spillvatten och vattenledningar finns öster om planerad bebyggelse på Boltensternsvägens sidogator. På tre av Boltensternsvägens sidogator finns möjlighet för anslutning av vatten och spillvatten. Det är dessa ledningar i form av servisledningar som fortsätter genom planområdet, längs med Östra Kanalvägen och sedan till Kanaltornet med tillhörande byggnader.

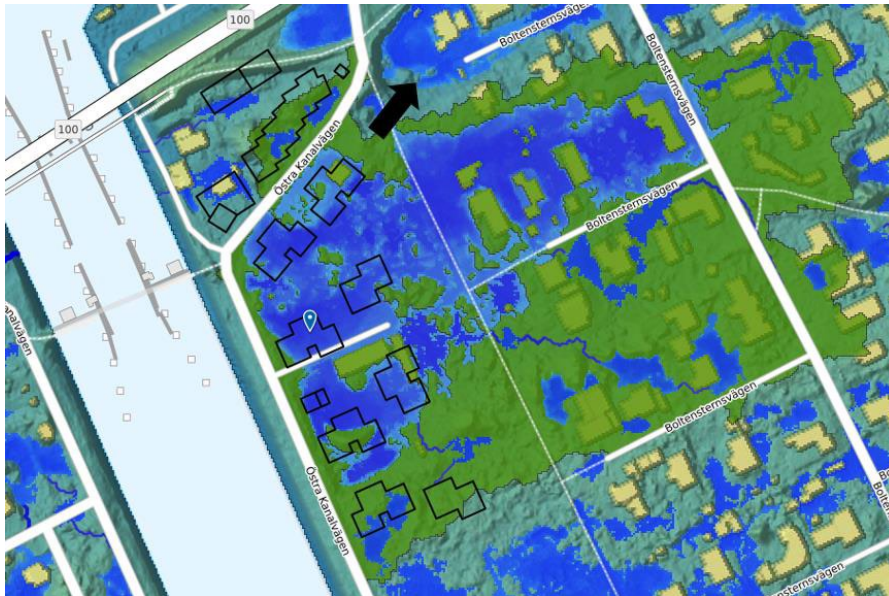
El, gas och fiber

Befintliga ledningar för el finns i Östra Kanalvägen samt i anslutning till väg 100. Gasledning finns vid infartsläget vid väg 100, i gc-vägen genom naturområdet samt i befintligt vattenledningsstråk i planområdets mitt med fortsättning under kanalen och över till västra kanalsidan. E.ON är distributör för el och Weum för gas. Inom planområdet finns E.ONs transformatorstation. Ledningar för fiber finns också inom planområdet.

Dagvatten och skyfall

Områdets jordart består till stor del av sand och har därmed goda förutsättningar för naturlig infiltration på plats. I området finns inga närliggande dagvattenledningar.

Vid kraftigare regn, typ ett 100-årsregn, väntas dagvatten bilda ett avrinningsområde. En varaktighet på 60 min har valts för nederbördstillfället då detta anses tillräckligt för att marken ska bli mättad på vatten och ingen infiltration sker. De blå områdena visar var vattnet ansamlas och den absoluta lågpunkten. Denna lågpunkt ligger ungefär på nivån + 2.1 meter. Om vattnet inom avrinningsområdet fortsätter att dämna skulle dagvattnet rinna vidare enligt svart pil. Östra Kanalvägen fungerar idag som en barriär för att dagvatten ska ta sig vidare ut i kanalen då marken till öster om vägen ligger som i en sänka.



Avrinningsområdet i grön färg vid ett 100-årsregn och en varaktighet på 60 min. Blåa områden visar var vattnet ansamlas under förutsättning att ingen infiltration eller avrinning sker, EnviDan.

Grundvattennivåer

Den lägsta punkten inom planområdet ligger idag på cirka +2,2 m. För dimensionerad medelgrundvattennivå ger detta en framtida jordmäktighet på minst 0,5 m överallt inom planområdet. På lång sikt (år 2125 och efter) är det ändå möjligt att naturliga grundvattenvariationer orsakade av väderförhållanden kan komma att innebära att grundvattennivån närmar sig marknivå på vissa platser inom planområdet. Utifrån tillgängliga grundvattenmätningar i området under de senaste 10 åren innebär de naturliga variationerna toppar om cirka 0,5 m över medelgrundvattennivån. För planeringshorisont år 2125 innebär detta att tillfälligt höga grundvattennivåer då kan komma att stå i marknivå inom de lågt liggande områdena vid perioder av mycket nederbörd.

Hantering av dagvatten och skyfall bör utformas för att fungera vid en framtida medelgrundvattenyta motsvarande +1,7 m (RH2000) och grundläggning för bebyggelse bör utformas för en framtida medelgrundvattenyta motsvarande +1,7 m (RH2000). (Sweco, 2021-06-14).

Telemast

En telemast finns intill befintlig transformatorstation. Denna håller på att avvecklas.

Geotermi

I planområdet finns ett geotermihål, dvs ett borrhål (2 km) ner till en varm akvifär. Borrhålet är placerat i närheten av scoutgården och skulle kunna användas som en kompletterande energikälla till projektet.

PLANFÖRSLAG

Bebyggelse

JR kvartersfastigheter, tillsammans med Wingårdh arkitektkontor, vann en markanvisningstävling för Gläntan år 2018. Skisserna utgör underlag till detaljplanen, men planen medger förändringar inom vissa ramar. Bearbetningar av förslaget har skett under planarbetets gång bl a med anledning av delvis ändrade förutsättningar och krav från myndigheter och intressenter.

Scoutgård med lagerhall i skogsområdet rivs liksom befintlig bunker öster om Kanaltornet för att ge plats till bostadsbebyggelse och kringytor.

Brofästet

Vid brofästet, i området norr om Östra Kanalvägen, föreslår Wingårdhs en byggnad för i huvudsak kontor. Byggnaden uppförs i befintlig slänt i 2-3 våningar, med en uppstickande del, varav en våning utgör parkeringsgarage i suterräng mot söder. Första våningen ansluter i skissen till marknivå utmed väg 100 och planerad station för högkvalitativ busstrafik. Byggnaden får enligt skissen en lätt och luftig karaktär med stora glaspartier, takterrass och grönt tak. Detaljplanen medger centrumverksamhet samt max två övernattningsslägenheter för intilliggande bostäder. Nockhöjden begränsas till +14 m över nollplanet i den västra delen och +9,5 m i den östra. Utövernockhöjden tillåts vissa uppstickande delar som är integrerade i husets utformning, såsom tekniska installationer, trapphus, hiss, takterrass mm.

Vid kajpromenaden, vid ett nytt torg, föreslås en restaurang- och cafébyggnad. Restaurangbyggnaden ersätter semesterbostaden som rivs. Restaurangen utgörs i skissförslaget av en låg byggnad med grönt tak och högre takpartier med sadeltak och ljusinsläpp. Byggnaden är tänkt att utformas som en paviljong med hög arkitektonisk ambition, ett blickfång väl exponerat från bron och strandpromenaden. Detaljplanen medger centrumverksamhet och en högsta nockhöjd av +11 m över nollplanet. I byggrättens kant mot kanalen ska skydd mot höga havsnivåer anordnas, som en del i det storskaliga skyddet mot havsnivåhöjning längs Falsterbokanalen.

Längs Östra Kanalvägens norra kant föreslås ett flerbostadshus i tre våningar om ca 18 lägenheter. Detaljplanen medger mindre centrumverksamhet i bottenvåningen, såsom en butik, med anledning av byggnadens offentliga läge vid infartsgata, torg, restaurang och kontor. Nockhöjden begränsas till +14,2 m över nollplanet och enstaka uppstickande delar tillåts även på denna byggrätt. Mellan bostadshus och kontorshus ryms förrådsbyggnader, miljö för utevistelse och dagvattenfördröjning.



Centrumbyggnad och befintligt kanaltorn vid brofästet. Bakom byggnaden syns bostadshuset i tre våningar. Wingårdh arkitektkontor.



Centrumbyggnad och bostäder vid brofästet. Vy från bron. Wingårdh arkitektkontor.



Centrumbyggnad och bostäder vid brofästet. Vy från väg 100. Wingårdh arkitektkontor.



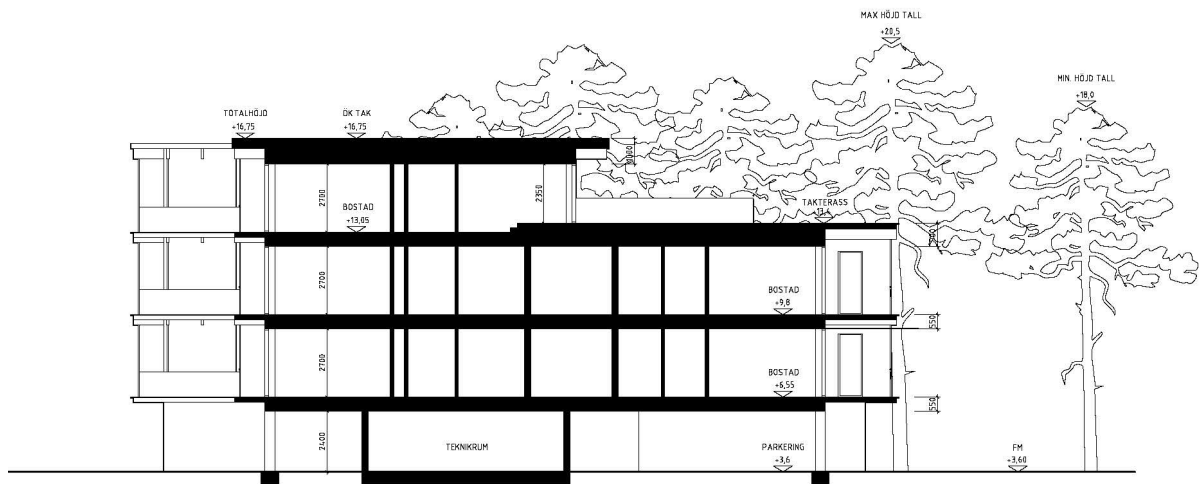
Centrumbyggnad, bostäder och parkeringsyta vid brofästet. Vy från öster. Wingårdh arkitektkontor.



Vyer som visar bebyggelsen vid brofästet. Paviljong för restaurang och café närmast kanalen. Wingårdh arkitektkontor.



Vyer som visar bebyggelsen i skogsområdet. Wingårdh arkitektkontor.



Vyer som visar bebyggelsen i skogsområdet, indraget fjärde våningsplan synligt i bilden överst. Wingårdh arkitektkontor.

Grönstruktur

Planförslaget innebär att grönytor kommer att tas i anspråk för ny bebyggelse både vid brofästet och i skogsområdet. Gräsmarksområdet vid brofästet kommer att övergå till centrumbebyggelse, bostäder och markparkering. Tallskogsmiljön i skogsområdet är en tongivande karaktär i området som ska värnas

i samband med nybyggnad. Träden har mätts in och är inritade i grundkartan som medföljer plankartan. På delar av marken saknas större träd, vilket syns i plankartan. Intentionen i tävling och planarbete har varit att bevara karaktären av tallskog med bebyggelse i gläntor och att trädens höjd ska få råda över bebyggelsen, dvs bostadshusen ska inte sticka upp över trädtopparna. Tallarna är enligt inmätningar mellan +18 och +20,5 m höga, i förhållande till nollplanet.

Nybyggnad kommer att innebära att träd behöver avverkas och med anledning av det kommer träd som faller att behöva kompenseras i samband med nybyggnad. Varje träd som behöver avverkas ska ersättas med två nya träd inom planområdet eller inom annat område i kommunen där det finns behov av nyplantering. Överenskommelse mellan kommun och byggherre kring återplantering sker via avtal. För att skydda de befintliga träd som eventuellt finns kvar på kvartersmarken efter det att byggnaderna har uppförts införs krav på marklov för borttagande av träd på de delar av kvartersmarken där byggnader inte får uppföras.

Grönytor utanför kvartersmark planläggs som allmän plats, natur, för att säkerställa naturvärden och allmänhetens tillgänglighet samt få dessa att ingå i kommunalt huvudmannaskap. I dagsläget ligger området antingen under enskilt huvudmannaskap (utan att gemensamhetsanläggning har bildats) eller så ingår de inte i någon detaljplan. Planläggningen av Natur överlappar inte med befintligt naturreservat i söder (däremot ingår Östra Kanalvägen både i detaljplanen och i naturreservatet, liksom den del av slänten vid kanalen som betecknats med skydd i plankartan). För att träd inom naturområdet inte ska påverkas negativt får ny bebyggelse inte uppföras närmre naturmark än fem meter.

En mindre del av naturområdet, utmed Östra Kanalvägen, kommer att behöva användas som upplag för trafiktekniskt material. Ett mindre markområde vid Östra Kanalvägen behöver säkras för kommunens åtkomst och ska bestå av öppen ängsvegetation eller gräsmark, för ett lummigare intryck. Idag är detta en sandig gräsyta.

Befintligt värn (bunker) på grönyta norr om Östra Kanalvägen tas bort för att ge plats åt bostadsbebyggelse.

Två befintliga bostadsfastigheter, Höllviken 1:6 och 1:144, har idag infart via Östra Kanalvägen och en smal grusväg genom skogspartiet. En planbestämmelse har lagts in för att möjliggöra detta även framöver.

Gator och trafik

Kopplingar till väg 100

Efter samrådet och ytterligare studier av olika alternativ samt dialog med Trafikverket har planförslaget ändrats avseende tillfarter till området.

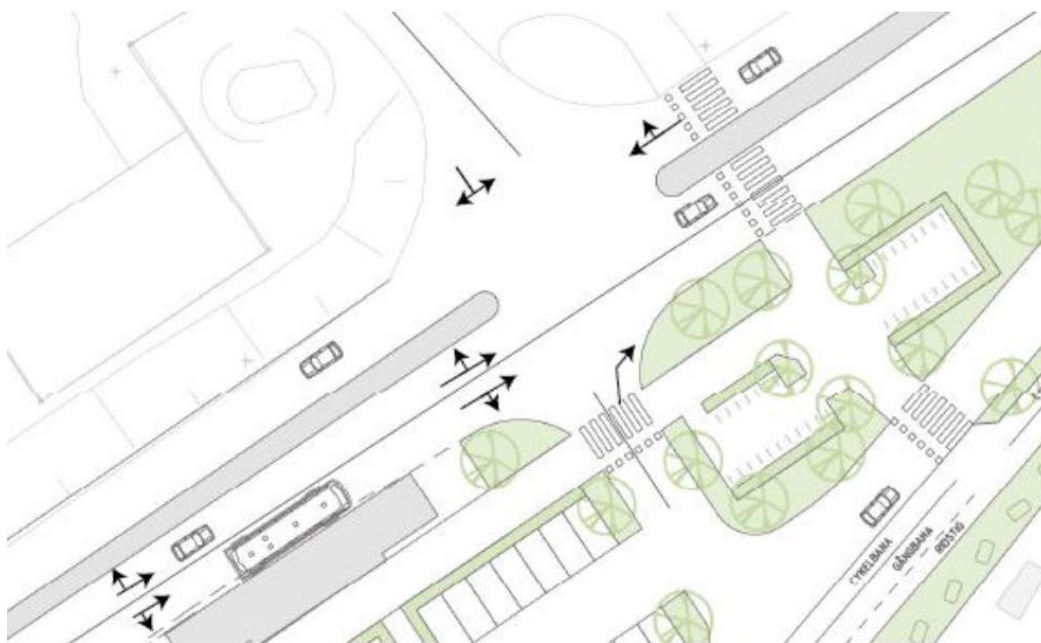
Ett alternativ till en stängning av korsningen har utretts vilket innebär att befintlig korsning vid Östra Kanalvägen-väg 100 tillåts vara öppen för medlöpande trafik från planområdet österut på väg 100 samtidigt som vänstersvängande trafik in från väg 100 österifrån inte tillåts.

Förutom befintlig infart från väg 100 föreslås också en ny koppling mellan planområdets nya bebyggelse och Falsterbovägen vid Boltensternsvägen. Nuvarande gång- och cykelsträckning i denna del av planområdet föreslås omvandlas till bilgata. Koppling till väg 100 från Falsterbovägen sker vid den signalreglerade korsningen ca 500 meter öster om infarten vid Östra Kanalvägen. Kapaciteten i den befintliga signalkorsningen mellan väg 100 och Falsterbovägen har studerats och studierna visar att korsningens kapacitet överskrids redan idag. Med en ombyggnad av väg 100 till 2+2 väg, visar dock kapacitetsberäkningar att det finns tillräcklig kapacitet för dagens trafik samt tillkommande trafik från planområdet (Ramböll, 2021-06-15).

Dagens situation med svårigheter för trafikanter på Falsterbovägen västerifrån att komma ut på väg 100 kan dock förväntas förvärras med exploateringen vilket kan leda till att åtgärder krävs. Dessutom föreslås trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomföras på Falsterbovägen till följd av de förväntade ökade trafikmängderna. Av trafiksäkerhetsskäl behöver övergångsstället över väg 100 hastighetssäkras då det kommer att fungera som förbindelse mellan framtida hållplatslägen.



Förslag till medlöpande anslutning till väg 100 från planområdet med möjliga hållplatslägen, Illustration Krook & Tjäder/Ramböll.



Förslag till körriktningar vid medlöpande anslutning till väg 100 med möjliga hållplatslägen, Illustration Krook & Tjäder/Ramböll.

Väg 100 kommer enligt uppgifter från Trafikverket att byggas om till 2+2-väg strax öster om korsningen Östra Kanalvägen/väg 100. Korsningen och väg 100 väster om korsningen är enligt uppgifter från Trafikverket inte aktuella att bygga om då det här inte finns samma förutsättningar att

utöka vägområdet. Det finns bland annat begränsningar med avseende på brokonstruktionen strax väster om korsningen. Väg 100 kan dock komma att byggas om i anslutning till planområdet, främst vad gäller körfält och prioritet för busstrafiken, för att möjliggöra en station för högkvalitativ busstrafik.

I detaljplanen ligger den statliga vägen, väg 100, inom planbestämmelsen VÄG, medan kommunens gator, gång- och cykelvägar samt kringtytor ligger inom bestämmelsen GATA.

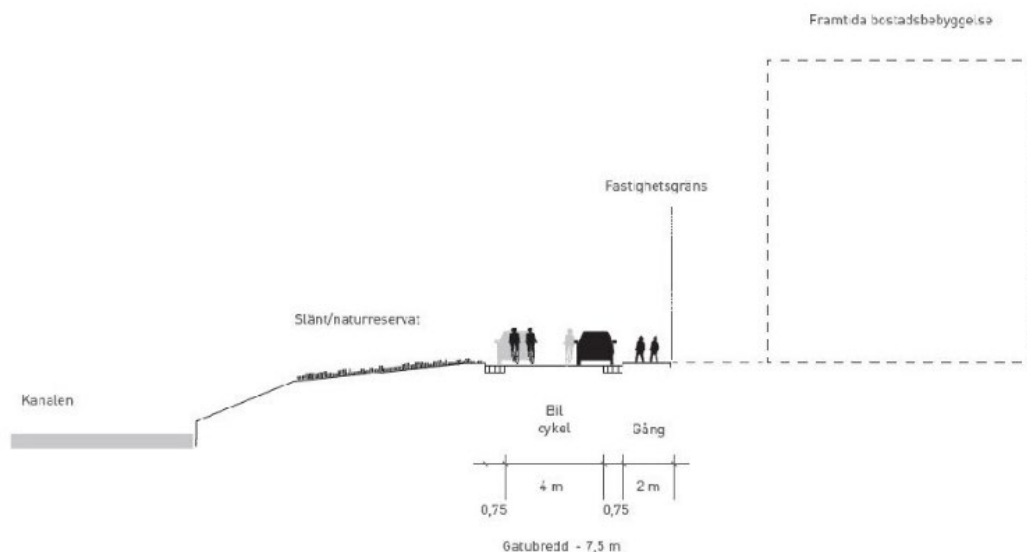
Utmed väg 100 råder krav på byggnadsfritt avstånd motsvarande 12 m från väggkant. Denna zon hålls fri från bebyggelse ovan mark i plankartan, däremot tillåts ett underjordiskt garage kopplat till byggrätten för centrumverksamhet sticka in under denna yta. Enligt Trafikverket får träd eller andra oeftergivliga föremål inte placeras inom vägens säkerhetszon, dvs 3 m från väggkant.

Vid väg 100 finns ytor för en framtida station enligt konceptet för högkvalitativ busstrafik, inklusive cykelparkering, plattform med mera. Placering och utformning av stationen studeras vidare.

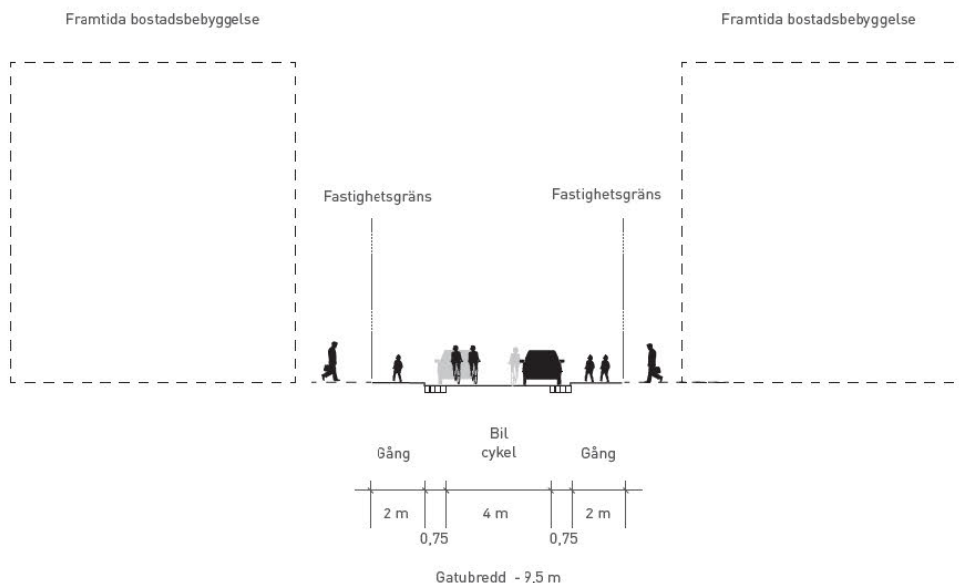
Utformning av Östra Kanalvägen

Östra Kanalvägen, från utfarten mot väg 100, utformas så att cyklister och biltrafik delar på körbanan. För att säkerställa att detta blir tryggt för cyklisterna anpassas gatans utformning så att trafiken sker på cyklisternas villkor. Körbanan utförs 5,5 meter bred för att möjliggöra möten mellan personbil och lastbil, dock föreslås 0,75 meter breda friser i gatans ytterkant för att smalna av gatan visuellt. Friserna är i avvikande material mot den 4 meter breda delen i mitten av körbanan. Det innebär att mittdelen av körbanan är såpass smal att två bilar inte kan mötas utan att använda sig av friserna i körbanans ytterkant. Friserna kan till exempel anläggas med gatsten eller annat material som medför en vibration i bilen när bilen kör på frisen. Således hålls hastigheterna nere, då varje möte mellan två bilar innebär att friserna behöver användas, vilka man ogärna kör över i höga hastigheter. Gatstenen säkerställer vidare att cyklisterna cyklar mitt i gatan och biltrafiken behöver således anpassa sig till cyklisternas tempo. Det är viktigt att friserna får ett material som inte är för bekvämt att köra bil eller cykla på då det kan leda till att cyklisterna istället trycks ut i gatans ytterkant samt att hastigheterna blir högre än önskvärt. Friserna ska anläggas på ett sätt som främjar trafiksäkerhet.

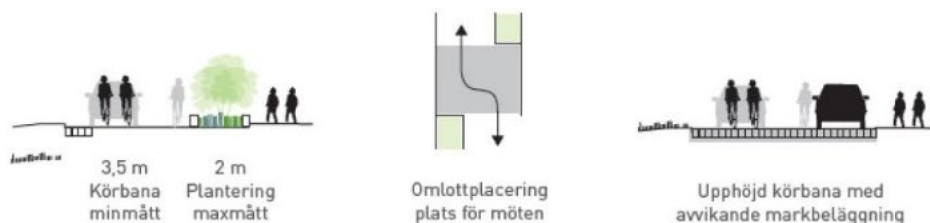
Kompletterande hastighetsäkrande element behövs för att säkerställa hastighetsefterlevnad i gatan med hänsyn till gatans raka linjeföring, se bild med förslag på lågfartsåtgärder nedan. Gångtrafikanter rör sig på trottoarer utmed båda sidorna av körbanan i delen med bebyggelse på bägge sidor av gatan och på ena delen av gatan vid kanalen.



Sektion för Östra Kanalvägen vid kanalen, Illustration Krook & Tjäder.



Sektion för norra delen av Östra Kanalvägen, med bebyggelse på båda sidor, Illustration Krook & Tjäder.



Lågfartsåtgärder, Illustration Krook & Tjäder.

Gång- och cykeltrafik och ridstig i övrigt

I anslutning till befintligt gatunät har Östra Kanalvägen en annan roll än längre in i planområdet. Här har gatan även en viktig funktion i det övergripande cykelnätet, för cyklister som cyklar längs väg 100 vidare västerut. Trafikmängderna är också som högst vid entrén till området. Cykeltrafiken separeras här från biltrafiken. Cykeltrafiken separeras också från biltrafiken längs den nya anslutningen till Falsterbovägen.

I punkter där det övergripande gång- och cykelnätet korsar bilvägar hastighetssäkras övergångarna enligt Malmömodellen. En befintlig ridstig leder genom skogen i planområdet och över till norra sidan av väg 100. Ytor för ridstigen har tillgodosetts i planförslaget, genom att den får ett eget utrymme intill gång- och cykelvägar i norra delen av planområdet och samordnas med ny trafiksäker övergång över väg 100.

Trafikmängder

I trafikutredningens trafikprognos för år 2040 antas trafiken på väg 100 att öka till 18 900 fordon/dygn och på Östra Kanalvägen till 950 fordon/dygn.

Tabell 1. Trafikmängder för prognosår 2040.

Väg/Gata	Trafikmängd (ÅDT)	Andel tung trafik (%)	Hastighet (km/timme)
Väg 100	18 900	6,2	50 ¹
Östra Kanalvägen (väg genom utredningsområdet)	950	0	40

¹ hastigheten är 70 km/h på väg 100 strax öster om planområdet.

Enligt trafikutredningen förväntas exploatering enligt planförslaget totalt generera ca 485 fordon per dygn under högsäsong. Scenariot utgår från sommaren då det antas att verksamheterna har högst beläggning. Under lågsäsong har ett antagande om att besöksintensiva verksamheter får en halverad beläggning i förhållande till sommaren.

Parkering

Planförslaget ställer krav i enlighet med markanvisningstävlingen på 1 bilplats i gemensam parkering per bostad, 30 bilplatser per 1000 m² BTA kontor samt 55 bilplatser per 1000 m² BTA restaurang. Parkeringsbehovet baseras på 70 bostäder, 1050 m² BTA kontor samt knappt 500 m² BTA restaurang. Vellinge kommuns parkeringsnorm följs huvudsakligen men har begränsats något för bostäderna i syfte att bibehålla naturmark i planförslaget. Parkeringsbehovet för föreslagen bebyggelse uppgår sammantaget till 124 bilplatser, som föreslås lösas enligt följande fördelning:

Brofästet (parkering i garage under kontorshus och på mark)

Kontor 32 bilplatser

Restaurang 24 bilplatser

Bostäder 18 bilplatser

Parkeringsplatser till bostäderna vid brofästet anordnas på centrumbebyggelsens parkeringsyta eller i centrumbebyggelsens garage

Skogsområdet (parkering på mark, i huvudsak på mark under bostadshusen)

Bostäder 52 bilplatser.

I illustrationsplanen finns ett överskott av bilplatser i skogsområdet, och ett litet underskott för kontor och restaurang vid Brofästet. Behovet för dessa verksamheter kan lösas genom samnyttjande av kontor och restaurang eller med hjälp av parkeringsöverskottet i skogsområdet. Eventuellt kan mobilitetsåtgärder användas för att minska parkeringsbehovet. Markparkeringar i skogsområdet, som inte placeras under bostadshusen, ska ha genomsläpplig markbeläggning av sand eller grus med naturkaraktär. Parkeringsfrågan studeras vidare i samband med kommande bygglov.

Kollektivtrafik

Mellan Falsterbo och Malmö trafikerar två busslinjer: linje 100 och linje 300. Linje 100 går i dagsläget från Falsterbo Strandbad till Malmö C medan linje 300 har samma dragning i Skanör-Falsterbo men stannar vid Hyllie. Linje 100 trafikerar idag sträckan Falsterbo-Vellinge-Malmö och har hög beläggning. Denna linje planeras förändras i enlighet med konceptet Regional Superbusskoncept (RSB), som bland annat innebär färre hållplatser med högre standard. Skånetrafiken tog 2016 fram ett PM för att ge förslag till ny dragning av linje 100 och nya stationer (Skånetrafiken, 2016).

En station för högkvalitativ busstrafik planeras utmed väg 100. Stationen bör få god tillgänglighet till det övergripande gång- och cykelvägnätet och inkludera bland annat cykelparkering. Cykelparkeringen

kan utformas som en cykelnod med högre standard än en vanlig cykelparkering. Stationen vid Falsterbokanalen planeras stå klar och tas i bruk år 2025.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Planområdet ansluts till det kommunala vatten- och avloppsnätet. Nya spillvattenledningar föreslås placeras i den norra delen av Östra Kanalvägen med fall mot Boltensternsvägens norra del. Till denna del av spillvattennätet kan planerade bostäder och verksamheter i den norra delen av plan-området samt befintliga verksamheter på kajen ansluta. En möjlig alternativ ledningsdragning är under befintliga stridsvagnshinder. Denna dragning medför mindre schaktdjup. Eventuellt behöver marknivån förändras för del av denna ledning.

Bostäder i den södra delen kan ansluta mot Boltensternsvägens mellersta gata, via kvartersmark, Östra Kanalvägen, under befintliga stridsvagnshinder. Där ledningen korsar kvartersmark vidare mot stridsvagnshindren kommer det finnas behov att höja marken för att få en erforderlig marktäckning.

Vattenledningsnätet bör helst följa spillvattennätet då husens anslutningspunkter för spillvatten och vatten oftast sammanfaller. Planerat ledningsnät följer föreslaget spillvattennät men alternativ anslutning kan ske mot Mariavägen på andra sidan kanalen via en sjöledning. Ytterligare ett alternativ är att ansluta mot södra delen av Boltensternsvägen. Ett tredje alternativ är att skapa rundmatning i ledningsnätet genom att också ansluta via någon av Boltensternsvägens norra och mellersta delar tillsammans med Mariavägens anslutning.

U-områden har lagts ut i plankartan för att skydda befintliga och tillkommande ledningar.

Gas, el och fiber

Utrymme för befintliga ledningar för gas, el och fiber säkras dels genom att dessa delvis ligger på allmän plats, gata samt genom det u-område som sträcker sig genom planområdet i öst-västlig riktning. Några av ledningarna ligger nära byggrätt i denna del och vid byggnation behöver särskild hänsyn tas till detta och ev. behov av skyddsåtgärder säkras. Exempelvis är avstånd mellan gasledning och byggrätt 2 m för en mindre sträcka. Vissa ledningar för el och fiber kan behöva flyttas i samband med byggnation.

Transformatorstationer

Befintlig transformatorstation kommer att avvecklas och flyttas under år 2022. Plats för två nya mindre transformatorstationer möjliggörs. En i anslutning till nuvarande läge och en ytterligare som föreslås i planområdets södra del. Plankartan säkrar ett område med skyddsavstånd av 5 m mellan transformatorstation och brännbar byggnadsdel.

Geotermi

Befintligt geotermihål planläggs som teknisk anläggning för att möjliggöra energiutvinning i framtiden. Åtkomst till området kan ske via kvartersmark.

Telemast

Befintlig telemast kommer att flyttas till nytt läge utanför planområdet.

Avfall

Planförslaget möjliggör att avfallshanteringen för bostäderna kan samordnas i gemensamma miljöhus inom planområdet. Avstånd från bostadsentré till miljöhus uppgår till max 50 meter och avstånd från miljöhus till angöringsväg är ca 5-10 meter. Verksamheter behöver en särskild avfallshantering. Hämtning av avfall sker från Östra Kanalvägen. Sopbilen stannar lämpligen till på Östra Kanalvägen

för hämtning vid respektive miljöhus. Vändning av sopbil kan ske på badparkeringen vid Östra Kanalvägen, söder om planområdet.

I Höllviken finns närmsta återvinningsstation vid Falsterbovägen. Närmaste återvinningscentral är Lilla Hammars återvinningscentral.

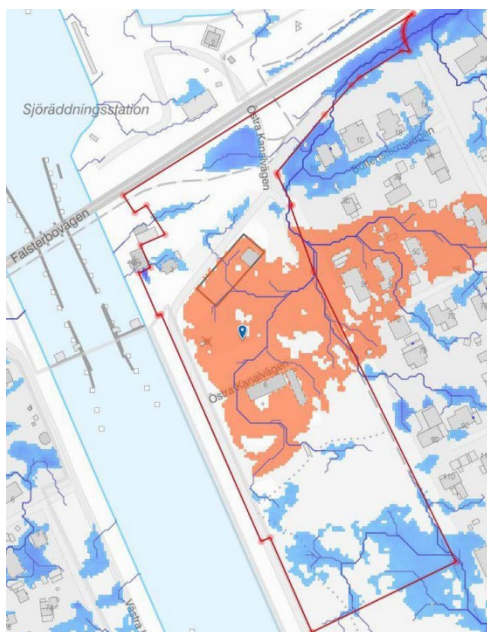
Upplag för trafikdelar

Vellinge kommun har under planarbetet haft en dialog med Trafikverket angående planförslagets konsekvenser vid ofarbar bro och uppnått en överenskommelse med Trafikverket. En del i detta är att befintligt upplag för trafikdelar, som påverkas av planförslaget, föreslås få en ny placering, inom natur med kommunalt huvudmannaskap, i planområdets södra del.

Dagvatten- och skyfallshantering

Områdets jordart består till stor del av sand och har därmed goda förutsättningar för naturlig infiltration på plats. Det finns inga närliggande dagvattenledningar att ansluta till utan dagvatten ska fördröjas på plats. Närheten till havet innebär att dagvattenhanteringen inom planområdet även behöver beakta en stigande medelvattenyta i havet, tillfälliga högvatten samt en stigande medelgrundvattennivå. För att inte negativt påverka dagvattensituationen till följd av exploatering så ska ingen försämring av dagvattensituationen ske.

För dagvatten- och skyfallshantering föreslås, på grund av markens goda genomsläpplighet, att dessa vattenvolymer infiltreras på kontrollerade fördröjning- och infiltrationsytor. Inom planområdet finns idag en lågpunkt som rymmer ca 2 500 m³. Vid eventuella utfyllnader bör den volym i lågpunkten som fylls upp kompenseras genom att en ny lågpunkt med motsvarande volym skapas, inklusive den extra volymen som utgör fördröjningsbehovet till följd av exploatering, vilken beräknats till 1600 m³, (varav 830 m³ motsvarar hantering av dagvatten motsvarande ett 20-årsregn). (SWECO, 2021-06-14).



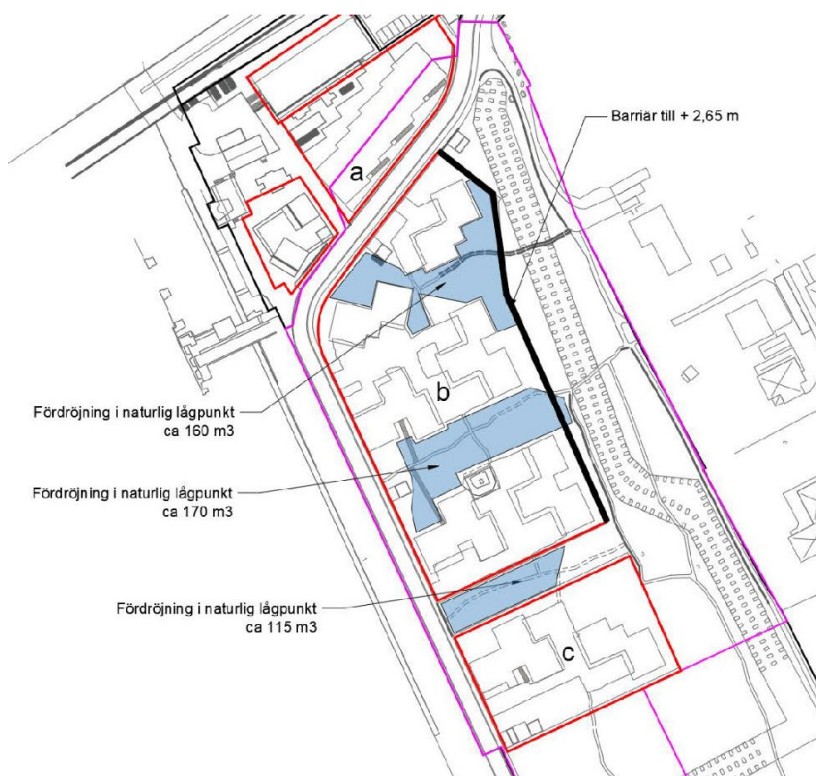
Befintlig större lågpunkt markerad med orange, SWECO.

Utredningen visar att ett skyfall, med en återkomsttid på 100 år, en varaktighet på 20 minuter samt en klimatfaktor på 1,3 kan rymmas och infiltrera inom planområdet förutsatt att vatten tillfälligt kan bli stående ovan mark tills allt hinner infiltrera, vilket med aktuell infiltrationshastighet skulle ta cirka 2,5

timmar. Om befintlig lågpunkt helt eller delvis fylls upp i och med exploatering behöver kompenserande lågpunkter tillskapas för att inte riskera att förvärra översvämningssituationen nedströms.

Vid skyfall är det acceptabelt att vatten tillfälligt kan bli stående ovan mark inom planområdet, förutsatt att det där det blir stående inte orsakar skada på människor eller byggnader. Med tanke på att flera av husen som enligt planförslaget ligger placerade inom den befintliga lågpunkten ska byggas på pålar, och med tanke på att golvnivå ska anpassas till framtida havsnivåer, så kan det anses att tillfälligt stående vatten i planerade översvämningssytor under byggnaderna inte utgör en säkerhetsrisk och att detta därför kan accepteras.

Förslag till åtgärder för dagvatten- och skyfallshantering har tagits fram av Stark stad, 2021-06-03. Planområdet delas in i olika delar. För området söder om Östra Kanalgratan, med de åtta punkthusen, kan fördröjning av ett 20-årsregn, enligt utredningen, ske i naturliga lågpunkter som omger den mark som föreslås som körbar mark och yta under byggnader. Beräkningar visar att 315 m³ volym bör finnas tillgängligt för att klara ett 20-årsregn. I bilden markerade lågpunkter finns ca 445 m³ tillgängligt. Körbar mark och yta under byggnader ska anläggas som genomsläpplig mark, vilket gör att även dessa ytor kan svämmas över temporärt vid större regn och bidra med ytterligare fördröjningsvolym.



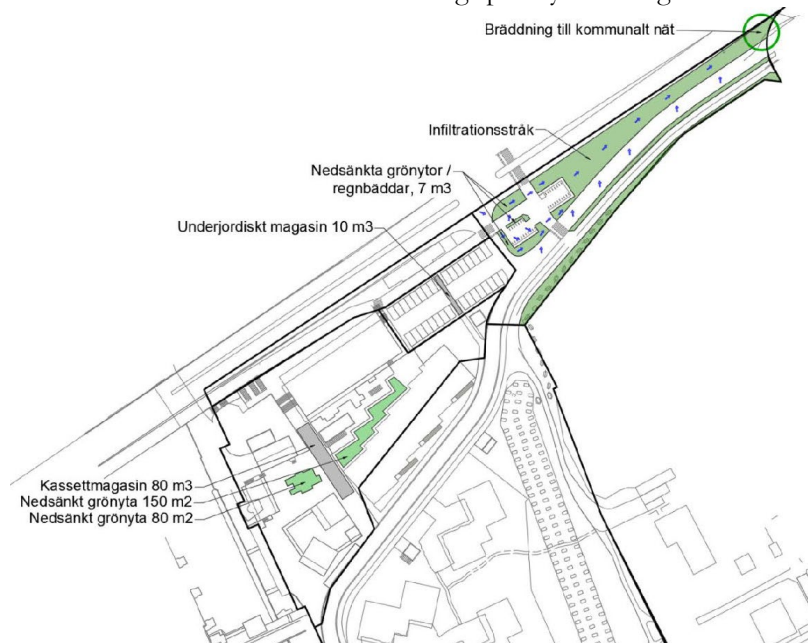
Förslag till primära fördröjningsytor och åtgärder, Stark stad.

För skyfall behöver den volym som finns inom området idag finnas kvar samt ytterligare 225 m³ kompenseras på grund av ökad avrinning och minskad infiltration (totalt 1 175 m³). Volymen kan säkerställas med en justering av markhöjder inom området. I förslaget byggs marken i kvartersgränsen mot öst upp för att hindra skyfallsvatten från att rinna österut och påverka befintlig bebyggelse i öst. Modellering av mark sker så att delar av marken uppnår minst höjden + 2,65 m vilket ger upphov till en fördröjningsvolym inom kvartersmark med befintliga markhöjder på totalt 1 175 m³. Jämfört med nuvarande markhöjder innebär det att marken på sina ställen längs sträckan behöver höjas ca 25 cm, på andra ställen är nuvarande marknivåer redan +2,7 m, där behövs ingen höjning. Om vallen läggs på en

höjd på + 2,7 m uppstår en volym på ca 1 560 m³ vilket innebär att det finns en del utrymme att höja befintlig mark, totalt kan genomsnittliga markhöjder vid körbar yta och yta under byggnader maximalt höjas med 11 cm i område b, se bild.

Fördröjning av vatten från bebyggelse och hårdgjord yta norr om Östra Kanalvägen föreslås ske i kassettmagasin vid torget kompletterad med nedsänkta grönytor på torget och mellan bostadshus och kontorsbyggnad. Om trummor till kanalen går att nyttja krävs mindre volymer på dessa ytor än vad bilden visar.

Under parkeringsytan föreslås ett underjordiskt magasin som tar emot dagvatten från en så stor del av parkeringen som möjligt. All mark inom området bör vara genomsläpplig för att tillgodose infiltration och minska avrinningen till det nedsänkta garaget. Det vatten som inte kan ledas till ett underjordiskt magasin kan pumpas till grönyta mellan bostadshus och kontorsbyggnad för infiltration i första hand, till kanalen i andra hand och till befintlig spill-tryckledning i sista hand.



Förslag till åtgärder i norra delen av planområdet, Stark stad.

Delar av bostadshusens tak, minst 25% av ytan, ska utföras som gröna tak, exempelvis torrängstak eller sedumtak, och kommer bidra till visst omhändertagande av dagvatten.

Framtida grundvattennivå på +1,7 m över nollplanet är dimensionerande för dagvatten och skyfallshantering. Dagvatten och skyfallshantering säkerställs i plankartan genom flera planbestämmelser. För de lågt liggande delarna (område b och c) på kvarterensmarken ställs krav på att en fördröjningsvolym på 1 175 m³ ska finnas samt att en detaljerad redovisning av dagvatten- och skyfallshantering ska godkännas innan startbesked kan ges. Plankartan innehåller också krav på genomsläpplig mark, gemensamhetsanläggning för dagvatten och egenskapsbestämmelse fördröjning på torgytan som utgör allmän plats.

Höjdsättning

Befintliga mark- och vägnivåer planeras att bibehållas så långt som möjligt bl a för att bibehålla naturliga lågpunkter och möjliggöra dagvatten- och skyfallshantering samt ansluta till befintliga träd, byggnader och omgivande mark. Torget behöver höjdsättas så att detta möjliggör infart med koppling till Östra

Kanalvägen. Byggnation av garagevåning i souterräng i centrumbyggnaden kräver utgrävning i befintlig slänt vid väg 100. För att säkra bebyggelsen från högre havsnivåer innehåller detaljplanen krav på nivå för färdigt golv för bostads- och bruksytor mellan +3,7 m och +5,1 m över nollplanet. Där byggnader inte anläggs på pålar behöver anslutning till marken ske med hjälp av ramper. Marknivåer kan behöva justeras vid ledningsstråk.

Geotekniska frågor

Utförd geoteknisk undersökning visar att grundförstärkning bedöms vara nödvändig för hus med mer än 1½ våningsplan. Förstärkning görs lämpligen genom pålning ned till berggrunden alternativt som friktionspålar i fast lermorän. Ett alternativ till grundförstärkning kan vara en lastfördelande bottenplatta. Dimensionerande grundvattennivå för grundläggning är +1,7 m över nollplanet.

Hälsa och säkerhet

Trafikbuller vid planerad bebyggelse

I samband med arbete med detaljplanen har tidigare bullerutredning för områdets utveckling kompletterats och uppdaterats, Ramböll Malmö, 2020-03-11 och 2021-06-15. Gällande bullerriktvärden för bostäder innebär att vägbuller inte får överskrida 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad, och 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå samt 70 dB(A) maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden. Om 60 dB(A) överskrids bör minst hälften av alla bostadsrum i en bostad vara vända mot en sida där 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden och där 70 dB(A) maximal ljudnivå inte överskrids. Samma värden gäller för bostadsbyggnader om högst 35 kvadratmeter men gränsvärdet för ekvivalentnivån vid fasad är då istället 65 dB(A). För centrumbyggnader, tillfälligt boende, verksamhetslokaler och kontorsbyggnader finns inga riktvärden för ljudnivåer utomhus vid fasad som bör uppfyllas. Däremot bör inomhusmiljön med avseende på trafikbuller säkerställas i ett senare skede enligt Boverkets byggregler.

För ny bebyggelse kommer det i vissa fall krävas att planerade uteplatser utformas så att riktvärdena för buller kan klaras. Redan vid dagens trafikflöden beräknas befintliga bostadshus söder om gamla Falsterbovägen vara exponerade för höga ljudnivåer från trafiken, främst från väg 100.

Störst bullerpåverkan i området uppkommer från trafiken på väg 100 (Falsterbovägen). Även från den gamla Falsterbovägen, som är belägen söder om väg 100, alstras buller som påverkar omgivningen, även om den är mindre i förhållande till bidraget från väg 100. Trafiken på Östra Kanalvägen är av begränsad omfattning och bullerpåverkan till omgivningen här är av begränsad karaktär.

Beräkningarna visar att höga ljudnivåer kommer att förekomma vid byggnad och fasad nära väg 100. Här beräknas som högst ekvivalenta ljudnivåer till 64 dBA. Eftersom denna byggnad enbart rymmer centrumverksamhet och tillfälligt boende krävs inga åtgärder. Vid alla planerade bostadshus beräknas riktvärdet 60 dBA klaras.

Höga maximala ljudnivåer kan förekomma vid fasad nära väg 100 och vid fasad nära Östra Kanalvägen. Högst ljudnivåer beräknas nära Östra Kanalvägen där maximala ljudnivåer upp till 80-85 dBA kan förekomma. Maximala ljudnivåer beräknas vara som högst i markplan och avtar med ökande våningshöjd, där 4 dB lägre ljudnivå beräknas på översta våningsplanet vid fasad nära vägen. Ljudnivåer över 70 dBA förekommer vid fasad inom cirka 20-30 m från vägen.

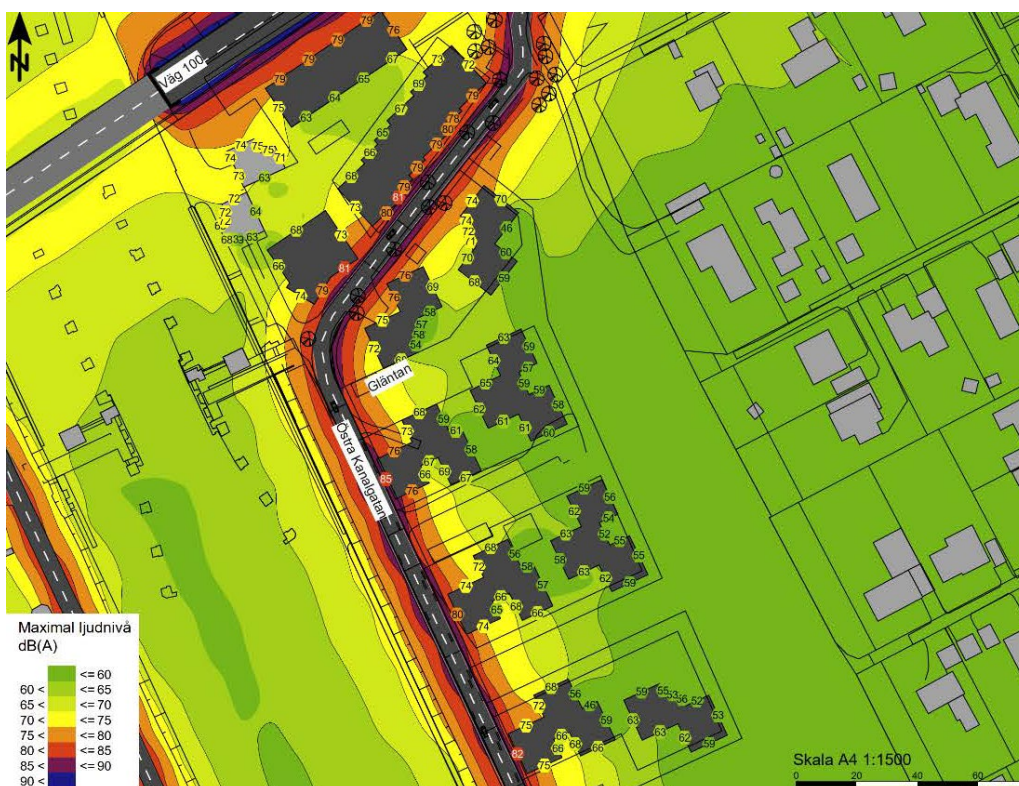
Möjligheter finns att anordna uteplats/balkong och där riktvärde 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå klaras. På den skyddade gårdsmiljön mellan väg 100 och Östra Kanalvägen beräknas det finnas yta där 50 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå klaras. Även för bostadshusen öster om Östra Kanalvägen bedöms det finnas möjlighet att anordna uteplats/balkong

och där riktvärde 50 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå klaras. Här är det både vid fasad orienterad mot öster men även i markplan cirka 20 m från Östra Kanalvägen.

Inför bygglov behöver tidigare framtagna bullerutredning fördjupas avseende konsekvenser för husens utformning och placering.



Ekvivalent ljudnivå i färgfält på höjden 2 m över mark samt högsta ljudnivå vid fasad på något våningsplan. Om vattenytan i Falsterbokanalen betraktas som akustiskt hård kan marginella ökning i ljudnivå (ca 0,1-0,3 dB) vid fasad till nya bostadshus förväntas uppstå, Ramböll



Maximal ljudnivå i färgfält på höjden 2 m över mark samt högsta ljudnivå vid fasad på något våningsplan. Om vattenytan i Falsterbokanalen betraktas som akustiskt hård kan marginella ökning i ljudnivå (ca 0,1-0,3 dB) vid fasad till nya bostadshus förväntas uppstå, Ramböll.

Plankartan innehåller bestämmelser som säkrar en ljudmässigt god boendemiljö. Varje lägenhet ska ha tillgång till en uteplats med ljudnivåer under riktvärdena.

Trafikbuller vid befintlig bebyggelse

Trafikutredningen visar att konsekvenserna för befintliga fastigheter gällande bullerstörningar som uppkommer på planförslaget är marginella i förhållande till det buller som redan idag orsakas av väg 100. Tillskottet till trafikbuller från en ny koppling mellan Östra Kanalvägen och Falsterbovägen är mycket lågt i förhållande till nuvarande trafikbuller från väg 100. Trafikverket arbetar för närvarande med en vägplan för väg 100 och bör utreda bullerpåverkan vidare i samband med det.

Åtgärder längs befintliga Falsterbovägen

Den planerade bebyggelsen kommer att alstra nya trafikrörelser vilka delvis fördelar sig på Falsterbovägens befintliga sträcka söder om väg 100. För att säkerställa en trygg, säker och framkomlig trafiksituation planeras därför flertalet trafiklugnande åtgärder längs sträckan. Förutom att bidra till låga hastigheter och förbättrad trafiksäkerhet har åtgärderna en positiv inverkan på boendemiljön. Bullerdämpande åtgärder genomförs [dvs. tyst asfalt] vilket ytterligare minskar alstringens påverkan för boende. Vid Falsterbovägens anslutning till väg 100 görs en helhetsöversyn som inkluderar kapacitetshöjande åtgärder, tydligare körfältsindelning och förbättrad vägvisning. Detta minskar risken för köbildning och gör platsen mer lättbegriplig för trafikanterna.

Markförorening

Markförorening på mark som använts som båtuppställningsplats vid scoutgården ska avhjälpas innan startbesked för nybyggnation av bostäder kan ges inom området. För antagen markförorening vid elstation gäller samma förutsättningar. Styrande planbestämmelse har införts på plankartan.

Översvämningsrisk

Utredningar (Sweco, 2021-06-14) visar att bebyggelse och infrastruktur inom området riskerar att översvämmas vid en extremhändelse (i storleksordningen stormfloden "Backafloden" som inträffade i Öresund 1872) kring år 2050 samt vid ett 100-årshögvatten kring år 2100, om inte åtgärder för att skydda området vidtas. Efter år 2050 ökar sannolikheten för översvämnning vid en händelse som Backafloden i takt med att medelvattenytan stiger ytterligare. Bebyggelse och infrastruktur inom området behöver säkras för att området ska anses lämpligt att bebygga utifrån ett översvämningsperspektiv.

Planförslaget är utformat så att byggnaderna anpassas så att de är skyddade mot översvämnning motsvarande minst en händelse som Backafloden år 2125. Tillgänglighet och framkomlighet inom och till planområdet föreslås säkerställas genom kommunens långsiktiga strategi för anpassning till stigande havsnivåer och tillfälliga högvatten.

Bebyggelsen inom planområdet föreslås till stor del placeras på pålar. Denna anpassning innebär att boendenivån hamnar på +5,2 m (RH2000) i de delar av planförslaget där bostäder finns söder om Östra Kanalvägen och på +3,7 m norr om Östra Kanalvägen. Denna anpassning innebär att bebyggelsen och boendenivån i större delen av planförslaget är skyddad upp till nivåer som långt överstiger aktuell planeringshorisont, det vill säga en händelse som Backafloden år 2125 (motsvarar +3,7 m i RH2000).

Även övriga byggnader i anslutning till torgytan planeras med färdigt golv på en nivå om minst +3,7 m (RH2000). Vidare planeras de på ett sådant sätt att byggnaderna och funktioner i anslutning till dessa ej tar skada vid denna vattennivå. Själva byggnaderna med denna utformning är inte beroende av skydd utanför planområdet. Övriga komponenter i marknivå anpassas för att tåla översvämnning. Byggnaderna

ska tekniskt utformas så att de tål de krafter som kan uppstå i samband med stormar och tillfälliga högvatten.

Grundvattennivåer

På grund av planområdets havsnära läge och generellt genomsläppliga geologiska förutsättningar bedöms grundvattennivåerna i planområdet påverkas av en stigande medelvattenyta i havet (Sweco, 2021-06-14). I utredningsarbetet har översiktligt antagits att medelgrundvattennivån kommer att ligga på ungefär samma förhållande till medelvattenytan i havet som idag. Den lägsta punkten inom planområdet ligger idag på cirka +2,2 m, för dimensionerade medelgrundvattennivå ger detta en framtida jordmäktighet på minst 0,5 m överallt inom planområdet. På lång sikt (år 2125 och efter) är det ändå möjligt att naturliga grundvattenvariationer orsakade av väderförhållanden kan komma att innebära att grundvattennivån närmar sig marknivån på vissa platser inom planområdet. Utifrån tillgängliga grundvattenmätningar i området under de senaste 10 åren innebär de naturliga variationerna toppar om cirka 0,5 m över medelgrundvattennivån. För planeringshorisont år 2125 innebär detta att tillfälligt höga grundvattennivåer då kan komma att stå i marknivå inom de lågt liggande områdena vid perioder av mycket nederbörd.

Hantering av dagvatten och skyfall bör utformas för att fungera vid en framtida medelgrundvattenyta motsvarande +1,7 m (RH2000) och grundläggning för bebyggelse bör utformas för en framtida medelgrundvattenyta motsvarande +1,7 m (RH2000). Inga direkta åtgärder bedöms behöva implementeras för grundvattenpåverkan i dagsläget. En framtida högre medelgrundvattenyta behöver dock ligga till grund för utformning av dag- och skyfallshantering samt vid grundläggning.

På längre sikt kan grundvattennivån behöva hållas nere genom pumpning, detta förekommer redan idag på vissa platser på Falsterbohalvön. Om dränering av tillfälligt höga grundvattennivåer blir aktuellt för planområdet i framtiden förordas att den vid den tidpunkten mest lämpliga tekniken används för att hålla grundvattennivåerna på lämplig nivå.

Skydd mot stigande havsnivåer

Planförslaget är utformat så att byggnaderna anpassas så att de är skyddade mot översvämning motsvarande minst en händelse som Backafloden år 2125. Tillgänglighet och framkomlighet inom och till planområdet säkerställs genom kommunens långsiktiga strategi för anpassning till stigande havsnivåer och tillfälliga högvatten.

I detaljplanen har mark för framtida långsiktiga skyddsåtgärder reserverats, enligt rekommendationer i Swecos utredning. För området söder om befintlig reservbro reserveras ett stråk med 2,5 m bredd i anslutning till vägen ut mot slänten (orange markering i karta). Detta område ska möjliggöra för en mur att uppföras upp till nivå +3,7 m (RH2000). Reservbron ligger på nivåer kring +3,7 m (RH2000) varför detta bedöms vara en lämplig anslutningspunkt. Söderut förväntas muren kunna anslutas till en mur som delvis omfattas av pågående tillståndsansökan. Muren bör uppföras med vattentät konstruktion och kunna stå emot de krafter som uppstår i samband med temporära högvattensituationer. Mark för anläggande av mur som skydd mot stigande havsnivåer har säkrats med planbestämmelse i detaljplanen.

Området mellan reservbron och väg 100 kan utformas på olika sätt. Viktigt i den fortsatta utformningen av dessa ytor möjliggöra för framtida skydd med marknivåer/skyddsåtgärder upp till nivån +3,7 m (RH2000) för att skapa en sammanhängande skyddsnivå mellan reservbron och väg 100. Planbestämmelser för skydd har lagts på torg och kvartersmark för restaurangbyggnad.



Rekommenderade översiktliga lägen för skyddsåtgärder, Sweco.

KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

Behovsbedömning för detaljplan

Planförslaget bedöms vara förenligt med bestämmelserna i miljöbalken. Förändringen av markanvändningen berör ett område som delvis redan är planlagt för bl a scoutgård och elstation. Vissa förluster av natur- och kulturvärden kommer att uppstå men dessa värden anses inte vara betydande. Planförslaget ligger i närheten av Natura 2000-område och överlappar delvis (väg) med naturreservat samt innefattar riksintressen eller ligger i närheten av sådana. Planförslaget bedöms inte medföra skada på riksintressen eller åsidosätta miljökvalitetsnormer. Inte heller motverkas nationella miljömål. Planförslaget överensstämmer med kommunens översiktsplan.

Kommunen bedömer att planens tänkbara effekter på kort och lång sikt inte kommer att medföra några betydande risker för miljön, människors hälsa och säkerhet eller olämplig hushållning med mark, vatten och andra resurser. En miljöbedömning för planens genomförande behöver därmed inte genomföras och det finns inte behov av att upprätta en särskild miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap. 12 § miljöbalken.

Ny bebyggelse i området innebär en viss förlust av natur- och kulturvärden. Den nya bebyggelsen erbjuder naturmiljöer som möjligen kan bidra till nya miljövärden. Skog som tas bort ska ersättas, 1 träd med 2. Gröna tak kan erbjuda nya möjligheter för t.ex. fåglar och insekter. Ur naturvårdssynpunkt är det viktigt att bevara grässlåntens längs kanalen som spridningskorridor samt verka för att brynmiljöer bevaras i växtligheten i övrigt.

De högre naturvärden som identifierats, t.ex. fåglar och insekter, bedöms inte påverkas mer än marginellt då detta projekt inte påverkar hamnbassängerna där risken för negativ påverkan är som störst.

De kulturvärden som består i värn från Per Albin-linjen förloras. Istället tillkommer kultur- och upplevelsevärden i form av nyproduktion av allmänna platser (torg, restaurang, café) och arkitektoniska värden.

Sociala konsekvenser

Barnperspektiv

Skogsområdet används idag för rekreation och lek av boende i närområdet. I samband med byggnation inom skogsområdet minskas dessa ytor. Sammanhängande skogsområden söder om planområdet, samt mellan planområde och befintlig villabebyggelse, består. Befintlig scoutgård, som idag rymmer verksamhet med fokus på barn och unga, kommer att försvinna och ersätts eventuellt av ny scoutgård på annan plats alternativt annan verksamhet för barn t ex båtklubben vid den nordvästra pirarmen.

Tillgänglighet

Utbyggnaden sker nära framtida busshållplats på Väg 100 och med god tillgänglighet till övergripande cykelstråk, vilket gör den lätt att nå för många oavsett bilinnehav eller ej.

Ekonomiska konsekvenser

Kommunala kostnader

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

Åtgärderna längs befintliga Falsterbovägen kommer att belasta Vellinge kommun.

Miljökonsekvenser

Miljö kvalitetsnormer för luft

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

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Planområdet ligger inom avrinningsområde för recipienten V sydkustens kustvatten och grundvattenförekomsten SV Skånes kalkstenar. Dagvatten som rinner på ytan rinner i dagsläget mot en utloppspunkt till Höllviken men om dagvatten eventuellt i framtiden ska bortledas från detaljplaneområdet direkt till kanalen kan även en tredje recipient bli aktuell, V Sydkustens kustvatten. Samtliga recipienter omfattas av miljö kvalitetsnormer (MKN) enligt 5 kap. miljöbalken. Miljö kvalitetsnormer för vattenförekomster utgör kvalitetskrav för ekologisk, kemisk och kvantitativ status där SV Skånes kalkstenar uppnår kvalitetskraven medan Västra sydkustens kustvatten inte når upp till kvalitetskraven avseende kemisk status. Detaljplanläggning får inte medföra att vattenförekomsternas status påverkas negativt.

En föroreningsanalys är gjord för att jämföra halter och mängder av föroreningar i dagvattnet innan samt efter exploatering. Detta är gjort för att bedöma om planen kommer att ha någon påverkan på dagvattenkvaliteten, vilken i sin tur kan påverka kvaliteten i recipienterna.

Samtliga föroreningsämnen i dagvatten, förutom koppar och olja, ökar till följd av exploateringen. Det är dock endast fosfor, kväve och tributyltenn som efter exploatering även överskrider riktvärden. Schablonhalterna för tributyltenn har för samtliga marktyper låg tillförlitlighet och värdena ska därför i högsta grad endast ses som indikationer på vilken effekt exploateringen kan ha.

Med de åtgärdsförslag som presenterats förväntas en mycket liten del dagvatten, och i så fall endast vid mycket kraftiga regn, nå någon utav kustrecipienterna. Planen anses därför inte ha någon negativ inverkan på dessa eller deras möjlighet att uppnå MKN. Istället förväntas dagvatten huvudsakligen infiltrera till grundvattnet. Då den planerade markanvändningen inom planen inte heller utgör en sådan typkälla som pekas ut som påverkanskällor för risk till försämrad kvalitet i grundvattenrecipienten, anses det inte att planen har någon negativ inverkan på möjligheterna att uppnå MKN för grundvattenförekomsten.

De åtgärdsförslag som presenterats innebär att en mycket stor del av dagvattnet, även vid skyfall, tillåts infiltrera i marken inom planområdet och genom infiltration sker även rening av dagvatten, varför redovisade halter skulle komma att reduceras ytterligare.

Trafikbuller

Bullerutredningen visar att det krävs åtgärder i bebyggelsen för att innehålla rekommenderade riktvärden för uteplatser. Dessa åtgärder säkras med hjälp av planbestämmelser.

Visuell påverkan

Bebyggelsen inom planområdet kommer att påverka landskapsbilden i Höllviken. Nya byggnads-volymer samt siktlinjer och relation till intilliggande landmärken som kanaltornet har studerats i planarbetet. Befintligt kanaltorn har ett antikvariskt värde och utgör ett landmärke som fortsatt ska prägla området. Nu föreslagna höjder på ny bebyggelsen kring Kanaltornet innebär att de delar på bostadshus och centrumverksamhet som får sticka upp över nockhöjden, för bl a teknik, hiss och trapphus, kan få ungefär samma höjd som Kanaltornets manövertorn.

Föreslagna höjder för ny bebyggelse ska harmoniera med befintlig tallskog och Höllvikens stadssiluett. Under planarbetet har det varit viktigt att säkerställa att bebyggelsen inte sticker upp över trädtopparna, därför har trädens höjd mätts in. Det är viktigt att de gestaltningsmässiga aspekterna får stor tyngd i det fortsatta arbetet för att bygga vidare på de ambitioner kommunen har när det gäller påverkan på landskapsbilden.

Kulturmiljö

Kanaltornet, i anslutning till planområdet har antikvariska värden, dels i sig som objekt, men också som en del av landskapsbilden i området. Kanaltornet påverkas inte av planens genomförande, utan kommer att fungera som områdets landmärke även framöver.

Det finns också kvar lämningar i form av försvarsvärn och stridsvagnshinder från Per Albin-linjen. Ett större värn finns i anslutning till Kanaltornet. Det är överväxt och svårt att finna om man inte vet att det är där. Borttagande av värn från Per Albin-linjen utgör en kulturvärdesförlust. Det finns dock motsvarande värn längre söderut i naturreservatet som kulturföreningen Calluna har som visningsvärn. Övriga värn (stridsvagnshinder) finns i naturområdet.

GENOMFÖRANDE

Organisatoriska frågor

Tidplan

Planförslaget har varit föremål för samråd under våren/sommaren 2020 och granskning under sommaren 2021. Detaljplanen beräknas kunna antas hösten 2021.

Huvudmannaskap

Kommunen kommer att vara huvudman för allmänna platser inom planområdet: natur, torg och gata. Under 2014-2015 genomförde Nämnden för gemensam medborgarservice en vägföreningsutredning

och Kommunfullmäktige beslutade 2015-06-17 § 116, att vid större exploateringar prövas huvudmannaskapet från fall till fall samt att om nya stora grönområden skapas ska huvudmannaskapet bli kommunalt. I detta fall anses gata och torg vara rimliga att ingå i det kommunala huvudmannaskapet då det rör anläggningar av centrumkaraktär medan naturområdet bör ligga under kommunal skötsel då det kan skötas lika det intilliggande naturreservatet. Planläggningen av Natur i området syftar till att klarlägga skötselansvar då detta område inte omfattas av naturreservatsföreskrifterna och någon gemensamhetsanläggning inte heller bildats för att sköta området. Kommunen åtar sig därmed att sköta området framöver.

Ansvarsfördelning

Vellinge kommun kommer att ha ägarskap av och huvudmannaskap för allmän platsmark. Kommunen kommer också att äga och ansvara för drift och underhåll av gator, belysningsanläggningar och VA- och dagvattenanläggningar för den allmänna platsmarken inom detaljplaneområdet. Vellinge kommun ska också i fortsättningen äga det befintliga borrhålet. För E-områden för transformatorstationer bör fortsatt E.ON ansvara.

Sjöfartsverket behöver fortsättningsvis ha framkomlighet över del av torgytan till sin befintliga verksamhet. Planbestämmelsen om torg har förtydligats med avseende på detta.

Marken överläts till byggherrarna i befintligt skick. Kommunen kommer att anlägga och bekosta utbyggnaden av infrastruktur såsom ombyggnad av gator, ombyggnad av VA-anläggning och belysning allmän platsmark etc inom planområdet. Läggs byggnader så att ledningar behöver flyttas, så får byggherren bekosta denna flytt. Byggherren förvärvar endast kvartersmark, kommunen kommer genom lantmäteriförrättning att stycka av berörd kvartersmark till en egen fastighet. Kommunen står för fastighetsbildningskostnaderna. Önskar byggherren avstycka fastigheten ytterligare efter tillträde svarar denne själv för detta. Anslutningar till VA, el och gas kommer att finnas framdragna i omgivande gator. Anslutningsavgifter bekostar byggherren.

Det finns ett befintligt borrhål (2 km) ner till en varm akvifär i området. Borrhålet kan komma att användas för komplettering av andra tillkommande borrhål för bostadsområdet. Borrhålet kommer fortsättningsvis att ägas av Vellinge kommun.

Markanvisning och marköverlåtelse

Kommunen bjöd under 2018 in till Markanvisningstävling för området. Det inkom 8 anbud, varpå en jury valde ut ett vinnande bidrag som lämnades in av JR Kvartersfastigheter tillsammans med Wingårdhs arkitekter. Ett markanvisningsavtal tecknades som ger anbudsgivaren en option att under viss tid och på vissa villkor ensam få förhandla med kommunen om förutsättningarna för genomförandet av ny bostadsbebyggelse eller annan exploatering inom den kommande detaljplanen. Av kommunens gällande riktlinjer för markanvisningstävlingar antagna 2015-11-18 framgår att kommunen ska eftersträva konkurrensutsättning, tillgodose kommunala och samhällsliga behov, väga in ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet samt att skapa variation och byggnader med hög arkitektonisk kvalitet. Markförhandling sker först efter att detaljplanen vunnit laga kraft. Markanvisningsavtalets huvudsakliga innehåll ska följa kommunens riktlinjer.

Ett markanvisningsavtal mellan kommunen och JR Fastigheter träffades 2019-08-15.

Avtalet innehåller huvudsakligen överenskommelser om:

- att utbyggnaden ska ske etappvis, i två etapper, där centrumbebyggelsen närmst väg 100 tillsammans med delar av bostadsbebyggelsen uppförs i etapp 1, medan återstående bostadsbebyggelse uppförs i etapp 2.
- hur kostnader för planarbetet ska fördelas.

- vilka villkor som ställs för marköverlåtelseavtal.
- att kommunen står för fastighetsbildningskostnader.
- att utformning och gestaltning i huvudsak ska följa tävlingsförslaget och att Wingårdhs arkitekter fortsatt ska vara involverade i processen
- att bostädernas upplåtelseform ska vara bostads- eller äganderätter medan lokalerna inte har någon begränsning vad gäller upplåtelseform.
- att genomförandet ska ske i enlighet med ett hållbarhetsprogram.
- att exploatören ansvarar för kostnader av ledningsflytt.
- kommunen ansvarar för kostnader för delar av E.ON:s avveckling av transformatorstation.
- att exploatören ska stå för anslutnings- och anläggningsavgifter tillika bygglovsavgifter.
- att marken ska överlåtas i befintligt skick med vissa undantag.
- att exploatören ska ansvara för rivning av befintliga byggnader, inkl. värn, grundläggningsåtgärder, borttagande av hinder i mark, eventuell marksanering (föroreningar) och masshantering.
- att kommunen kommer att bygga ut VA-ledningar till förbindelsepunkt och att anslutning ska ske till den kommunala VA-anläggningen.
- att kommunen ska vara huvudman för allmän plats och svara för utförande och drift av denna. Detta har beaktats i avtalet och därför utgår inte någon gatukostnadsersättning enligt PBL.
- att viss samfinansiering av designdetaljer på allmän platsmark kan ske.
- köpeskillings storlek och villkor för betalning.
- säkerhet (bankgaranti), ändringar, tillägg, överlåtelser och uppsägning.

Nästa steg i exploateringsprocessen är att teckna marköverlåtelseavtal. Marköverlåtelseavtal tecknas i samband med att detaljplanen antas.

Fastighetsfrågor

Fastighetskonsekvenser

Sjöfartsverkets fastighet ombildas. Del av fastigheten övergår till kommunal mark och en del till kvartersmark. Del av fastighet med beteckning Räng 10:231 som idag ägs av Sjöfartsverket (sommarvistelsen) kommer att fastighetsregleras och förvärfvas av Vellinge kommun för att sedan fördelas till kvartersmark och allmän plats.

Genomförandet av planen förutsätter ett bildande av servitut, till förmån för kommunen, för att säkra tillgänglighet till geotermihålet vid skötsel.

För att möjliggöra allmän gång- och cykeltrafik över x-området, mellan naturområdet och Östra Kanalvägen, krävs bildande av servitut kopplat till en kommunal gatufastighet.

Eventuellt behov av dagvattenfördröjning under mark på torget, till förmån för intilliggande bostäder och verksamheter kräver överenskommelse mellan fastighetsägare och kommunen.

Gemensam dagvattenfördröjning på ytan mellan bostäder och centrumverksamhet, i området norr om Östra Kanalvägen, kräver inrättande av gemensamhetsanläggning.



Karta som visar fastighetskonsekvenser. 1. Allmän plats, torg. 2. Kvartersmark, centrumbebyggelse. 3. Kvartersmark, bostäder. 4. Kvartersmark, teknisk anläggning.

E.ON kommer att avveckla sin elstation, senast under första kvartalet 2022 och i samband med detta ansvara för sanering av marken.

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 exploitören, i de fall rättighet eller avtal finns.

Tekniska frågor

Tekniska utredningar

VA-utredningar, trafik- och bullerutredningar, översiktlig geoteknisk undersökning samt miljöteknisk markundersökning har genomförts, se under *Utredningar*.

Inför bygglov behöver tidigare framtagna bullerutredning fördjupas avseende konsekvenser för husens utformning och placering.

Inför startbesked krävs höjdsättning av mark och förprojektering av dagvattenfördröjning. Vid förprojektering som rör dimensionering och utformning av dagvattenanläggningarna ska hänsyn tas till "First flush" för att minska påverkan på Falsterbokanalens vattenkvalitet vid skyfall.

Ledningsnät

Planområdet berör ledningar för vatten och avlopp, el, gas, tele och fiber. Genomförandet förutsätter att ledningsnätet för vatten och avlopp byggs ut inom planområdet.

De ledningar som hamnar på allmän plats eller inom u-området kan ligga kvar i befintligt läge. El och fiber hamnar delvis på kvartersmark. Flytt av ledningar bekostas av exploatören.

MEDVERKANDE

Detaljplanen har upprättats på Samhällsbyggnadsavdelningen genom planarkitekt Rickard Persson och plan- och bygglovschef Mentor Demjaha. Övriga medverkande i planen har varit projektledare Martina Ljung, planadministratör Ingbritt Nilsson, f.d. samhällsbyggnadschef Anna Möller, f.d. dagvattenstrateg Carl Nelin, f.d. miljöstrateg Maja Jonholm samt Gustaf Wennergren, Alex Svärd m.fl., Wingårdh arkitektkontor.

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

SAMHÄLLSBYGGNADSAVDELNINGEN

Upprättad 2021-10-22

Mentor Demjaha
Plan- och bygglovschef

Rickard Persson
Planarkitekt

Elvira Grandin
Krook & Tjäder