

Förslag till detaljplan för

Östra Grevie 8:6 med flera, norr om folkhögskolan, Östra Grevie
Vellinge kommun



Översiktskarta med området som omfattas av detaljplanen

Samrådsredogörelse

Granskningshandling

Dnr KS 2021/284.722
Datum 2025-12-01

Samrådsredogörelse

Hur samrådet har genomförts

Sakägare, boende samt berörda förvaltningar och myndigheter har beretts tillfälle till samråd genom översändande av samrådshandlingar i ärendet. Samrådstiden sträckte sig från och med 2023-09-15 till och med 2023-10-13. Kungörelse om samrådet var infört i Sydsvenska Dagbladet 2023-09-15. Samrådsmöte/Öppet hus hölls på Västra Ingelstads bibliotek 2023-09-27. Planhandlingarna fanns under tiden 2023-09-15 till och med 2023-10-13 uppsatta i kommunhuset i Vellinge, Västra Ingelstads bibliotek samt på Vellinge kommuns hemsida, Vellinge.se.

Yttranden som inkommit under samrådstiden

Yttranden utan erinran:

- Omsorgsnämnden
- Region Skåne.

Yttranden från samrådsparter:

- PostNord Sverige AB
- Nordion Energi AB
- Skanova
- Lantmäteriet
- LRF Vellinge
- E.ON Energidistribution AB
- Utbildningsnämnden
- Trafikverket
- Räddningstjänsten Trelleborg Vellinge Skurup
- Tekniska nämnden
- Länsstyrelsen i Skåne län
- Miljö- och byggnadsnämnden.

Yttranden från sakägare:

- Sakägare 1: Namnlista
- Sakägare 2
- Sakägare 3 (hyresgäst): Östra Grevie förskola
- Sakägare 4
- Sakägare 5: Östra Grevie folkhögskola
- Sakägare 6
- Sakägare 7
- Sakägare 8
- Sakägare 9
- Sakägare 10

- Sakägare 11
- Sakägare 12
- Sakägare 13
- Sakägare 14
- Sakägare 15

Yttranden från icke sakägare:

- Icke sakägare 1
- Icke sakägare 2
- Icke sakägare 3

Yttranden från samrådsparter

PostNord Sverige AB

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är PostNord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar PostNord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor och radhus placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsförbättringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Kommentar:

Placering av postlådor regleras inte i detaljplan och är något som får hanteras i kommande skeden.

Informationen noteras och förmedlas vidare till exploatör/fastighetsägare.

Nordion Energi AB

Nordion Energi AB där Weum Gas AB och Swedegas AB ingår, har tagit del av Samråd för förslag till detaljplan för Östra Grevie 8:6 m fl, norr om folkhögskolan, Östra Grevie, Vellinge kommun.

Weum Gas och Swedegas har inga anläggningar eller ledningar inom aktuell detaljplan.

Kommentar under Tekniska Frågor

Distributionsledning för energigas finns i Gamla Landsvägen, se bifogat urklipp. Då distributionsledningar (grön linje) för gas finns i närområdet har vi gärna en dialog med kommun/exploatör om att ansluta berört område till försörjning med energigas.

Kommentar:

Informationen har förmedlats till exploatören.

Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Denna ledning är skyddad av en ledningsrätt och inget som försvårar möjligheten att nå vår ledning är tillåtet. Bullerskyddets uppbyggnad behöver alltså möjliggöra för att vi ska kunna nå vår kabel.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan. Kontakta <https://www.ledningskollen.se>

Kabelanvisning beställs via <https://www.ledningskollen.se>

För ledningssamordning kontakta Skanova-Remisser, malmö@teliacompany.com.

Kommentar:

Vid tidig översyn av bullerskyddet har placeringen av ledningar funnits med i beaktande. Hänsyn till ledningarna kommer tas i kommande projektering.

Planbeskrivningen har kompletterats med skrivning att i det fall ledningar behöver flyttas för att genomföra avsedd exploatering bekostas det av exploatören. Det åligger Exploatören att kontakta ledningshavare vid eventuell omförläggning och tillse att eventuella servitut och ledningsrätter förändras i enlighet med omförläggningen.

Lantmäteriet

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade 2023-08-11) har följande noterats:

Plan- och genomförandebeskrivning

Det ser ut att finnas ett pågående lantmäteriärende som rör fastighetsbestämning i området. Det nämns dock inte i planbeskrivningen.

Vid avstyckningsförrättning för E-området kommer frågan om rätt till väg aktualiseras. I planbeskrivningen står att området nås via allmän plats. Eftersom E-området ansluter och omringas av naturmark kan det gärna förtydligas kring hur och var tillfart kan ske och om tanken är att det ska vara möjligt att ta sig dit med motorfordon eller ej.

Lantmäteriet vill upplysa om att Östra Grevie 22:12 synes bli olämplig för sitt ändamål om inte marken B överförs från fastigheten. Det bör heller inte vara möjligt att tvångsvis överföra marken om det inte är den mottagande fastigheten som initierar åtgärden.

Lantmäteriet noterar att utfartsvägen Gamla Landsvägen omfattas av byggnadsplaner. Någon planändring till kommunalt huvudmannaskap för allmänna platser verkar inte ha gjorts vilket ju innebär att det för vägmarken i byggnadsplanerna råder enskilt huvudmannaskap. Vidare synes Gamla Landsvägen ligga på en marksamfällighet Östra Grevie s:1. Dessa förutsättningar och vad det formellt innebär för kommande fastigheter inom planområdet torde vara relevant att ta med i planhandlingarna. Hur ska dessa fastigheter få rättslig tillgång till väg? Skulle det kunna vara aktuellt att planlägga utfartsvägen som allmän plats med kommunalt huvudmannaskap om det är kommunen som ska förvalta vägen?

Rörande möjliga gemensamhetsanläggningar som nämns på sidan 21 innebär en anläggningsförrättning också att frågan om ersättning för markupplåtelse till gemensamhetsanläggning kan komma att prövas. De fastigheter som deltar i gemensamhetsanläggningen kan få betala ersättning till markägaren. Om någon överenskommelse inte träffas görs bedömningen av Lantmäteriet enligt de regler som finns i anläggningslagen. Information om detta bör finnas med som en ekonomisk konsekvens av plangenomförandet.

Exploateringsavtalets huvudsakliga innehåll och konsekvenserna därtill (enligt 4 kap 33 §/ 5 kap. 13 § PBL) redovisas inte helt tydligt. Det nämns exempelvis att exploatören ska ansvara för kostnader för erforderliga lantmåteriförrättningar och anläggande av gator. Det innebär att blivande tomtägare inom området kan förvänta sig att inte behöva betala för förrättningar eller gatukostnadsersättning. För det fall exploatören inte uppfyller sitt åtagande, vad händer då? Skulle vissa kostnader kunna komma att hamna på fastighetsägarna kan det vara sådan konsekvensinformation som ska tas upp enligt PBL-bestämmelserna ovan.

Kommentar:

Fastighetsbestämning är genomförd då fastighetsgränserna kring exploateringsfastigheten var osäkra. Fastighetsbestämningen är avslutad och plankartan är uppdaterad efter ny grundkarta.

Planbeskrivningen har uppdaterats med beskrivning kring hur tillfart ska ske till E-området.

Den mark som planläggs som kvartersmark på fastigheten Östra Grevie 22:12 kommer genom överenskommelse om fastighetsreglering överlätas till fastigheten Östra Grevie 22:60. Fastighetsägarna har tecknat en avsiktsförklaring där parterna är överens om att fastighetsregleringen ska genomföras så snart detaljplanen fått laga kraft. Denna fastighetsreglering hanteras i en separat förrättning som söks och bekostas av berörda fastighetsägare.

Gällande Gamla Landsvägen (tidigare benämnd väg 616) så var denna fram till år 2013 en allmän väg vars lokalisering var säkrad med vägrätt. År 2013, i samband med planeringen av ombyggnaden av stationsområdet i Östra Grevie, ändrades väghållningsområdet i Östra Grevie. Trafikverket beslutade att Vellinge kommuns väghållningsområde skulle utökas med dels Gamla Landsvägen (dåvarande väg 616) samt Bolmersvägen och Steglarpsvägen. Gamla landsvägen bedöms därmed vara en allmän väg enligt Väglagen som till följd av ändrat väghållningsområde numera förvaltas av Vellinge kommun. Kommunen har övertagit vägrätten genom beslutet om ändrat väghållningsområde. Bedömningen görs därmed att exploateringsfastigheten och de fastigheter som kommer att bildas inom denna har rättslig tillgång till väg.

Planbeskrivningen har kompletterats dels angående ersättning för markupplåtelse till gemensambetsanläggning och dels förtydligats gällande innehåll i exploateringsavtalet.

LRF Vellinge

Givet att planområdet ligger inklämt mellan väg 101 och befintlig bebyggelse anser vi att det är rimligt att föreslå bebyggelse på platsen. Inte minst då det hade varit svårt att bruka marken rationellt i ett modernt jordbruk. Och detta även om högklassig jordbruksmark tas i anspråk. LRF Vellinge noterar även att planbeskrivningen innehåller information om vilken klassning, vilket vi är positiva till.

LRF Vellinge förutsätter att Vellinge kommun säkerställer att den ökade mängden hårdgjorda ytor inte påverkar omkringliggande jordbruksmark negativt. Samt att LRF Vellinge tar kontakt med berörda dikningsföretag.

Kommentar:

Kommunen noterar LRF Vellinge synpunkt kring ianspråktagande av jordbruksmark.

I VA-utredningen har tillkommande föroreningar beräknats. För att rena dagvatten finns det inom planområdet två fördröjningsdammar så att inte miljö kvalitetsnormen för dagvatten försämrats. Kommunen har varit i kontakt med berört dikningsföretag.

E.ON Energidistribution AB

E.ON Energidistribution AB (E.ON) har tagit del av inkomna handlingar enligt ovan rubricerat ärende och har följande synpunkter.

Inom planområdet finns mellanspänningskablar i säkert läge samt lågspänningskablar i osäkert läge, se bifogad karta.

Kablarnas läge måste säkerställas innan markarbete påbörjas. Kabelvisning beställs kostnadsfritt i fält via ledningskollen.se eller via vår hemsida: www.eon.se/privat/kundservice/skydda-ledningar-och-djur/grava-naraledning.html.

För elledning i mark får byggnad eller annan anläggning såsom staket eller plank inte utan ledningsägarens medgivande och lämnade instruktioner uppföras på närmare avstånd än 3 meter från markkabeln. Inte heller får utan ledningsägarens medgivande upplag anordnas eller marknivån ändras ovanför markkabeln, så att reparation och underhåll försvåras.

Transformatorstation

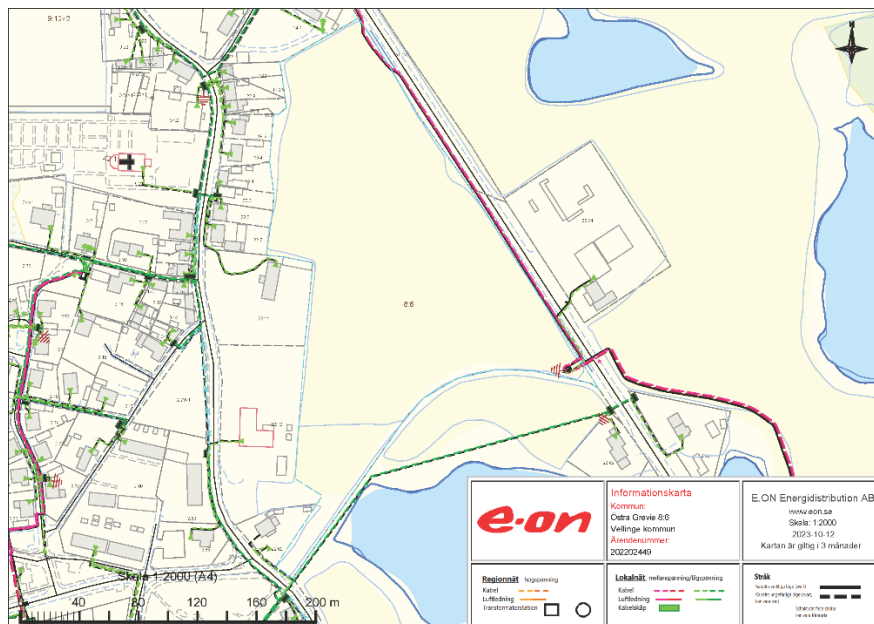
Enligt Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter måste en starkströmsanläggning vara utförd enligt god elsäkerhetsteknisk praxis, vilket bland annat innebär att den ska vara utförd enligt svensk standard. Av svensk standard SS-EN 61936-1 samt tillhörande Handbok SEK 438, utgåva 2, framgår att minsta tillåtna avstånd mellan transformatorstation i byggnad och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag är 5 meter. SS-EN 61936-1 föreskriver också att nätstationer ska placeras så att de rimligtvis inte skadas av vägfordon, samt att tillräckligt utrymme för normal drift och underhåll ska säkerställas.

E.ON noterar E1-området i kartan men yrkar för att transformatorstationen flyttas mer centralt i planområdet alternativt i plusmarken i norra delen av planområdet för att optimalt kunna mata området. E.ON yrkar även för att storleken på området ska vara minst 6x9 meter.

Avslut

E.ON förutsätter att man tar hänsyn till ovan synpunkter. Eventuella kostnader i samband med planens genomförande så som flyttningar eller ändringar av våra befintliga anläggningar bekostas av exploatören, vilket bör framgå av genomförandebeskrivningen.

Karta:



Kommentar:

Längs med väg 101 kommer bullervall, bullervall med plank eller plank uppföras. Kontakt tas med E.ON inför projektering av dessa.

Planbeskrivningen har kompletterats med skrivning att i det fall ledningar behöver flyttas för att genomföra avsedd exploatering bekostas det av exploatören. Det åligger Exploatören att kontakta ledningshavare vid eventuell omförläggning och tillse att eventuella servitut och ledningsrätter förändras i enlighet med omförläggningen.

Transformatorstationen är placerad mer än 5 meter från annan byggnad. Dialog har förts med E.ON om transformatorstationens placering. Transformatorstationen kan ligga kvar i befintligt läge då utrymme för ledningar till transformatorstationen säkerställs inom allmän plats. E-området är 6x9 meter.

Utbildningsnämnden

Utbildningsavdelningen vill uppmana till att säkerställa att den föreslagna skolbusshållplatsen är lämplig även vid den ökning av antalet elever med skolskjuts som den här föreslagna bebyggelsen kan medföra.

Kommentar:

Trafikutredare har sett över ytan på nytt så att det ska vara möjligt att utforma platsen så att två bussar kan rymmas inom ytan, vilket bedöms vara möjligt.

Trafikverket

Samråd

Trafikverket har tagit del av samrådshandlingarna för rubricerat ärende.

Syftet med detaljplanen är att pröva möjligheten att planlägga för nya bostäder där bebyggelsens omfattning och utformning tar hänsyn till Östra Greves karaktär. Planen syftar också till att pröva lämpliga park- och naturområden med tillhörande

dagvattenhantering. I prövningen ingår även infrastruktur så som gator, gång- och cykelstråk och skolbusshållplats samt teknisk infrastruktur.

Vägar

Statlig väg som berörs av planförslaget är väg 101 väster om planområdet.

Enligt Länsstyrelsen är utökade byggnadsfritt avstånd det byggnadsfria avståndet (från vägområdesgräns) 30 meter och inom detta område ska inga byggnader eller andra fasta föremål som kan inverka menligt på trafiksäkerheten placeras.

Eftergivliga anordningar så som staket kan tillåtas. Planförslaget medger bebyggelse inom det byggnadsfria avståndet vilket Trafikverket anser att kommunen ska motivera. Vi anser att byggnadsfria avståndet ska mätas från vägområdesgränsen.

Dagvattenhantering får inte anordnas så att vatten släpps ut i vägdike till väg 101. Trafikverkets vägdiken ska endast hantera vatten från vägen.

Fördröjningsmagasin²

Magasinen måste placeras minst 7 meter från vägkant utanför vägens säkerhetszon.

Buller

Trafikverket förutsätter att planområdet i sin helhet planeras och utformas så att riksdagens fastställda riktlinjer för trafikbuller inte överstigs. De nödvändiga åtgärder som kan krävas (bullerskydd) ska bekostas av kommunen och/eller exploatören. Det framkommer inte i planbeskrivningen om planen har tagit hänsyn till framtida prognosticerade trafikflöden.

Längs med väg 101 föreslås utrymme för bullerskydd som kan utföras som antingen vall, vall plus skärm eller skärm. Bullerskyddets höjd är mellan 1,5-1,8 meter över mark. För att trafiksäkerheten inte ska äventyras får det inte förekomma några fysiska hinder i form av fasta oeftergivliga föremål inom vägens säkerhetszon. Säkerhetszonen beräknas utifrån vägtyp, hastighet och trafikflöde. I detta fall är säkerhetszonen 7 meter från vägkant.

Trafikverket förutsätter att bullerplanket placeras utanför vägens säkerhetszon, placeras den utanför säkerhetszonen är det inte aktuellt med avåkningsskydd.

Bullervallen ska utformas på sådant sätt att vägens avvattning eller underhåll inte hindras. Trafikverket och kommun måste vara överens om utformning och placering av eventuella bullerskyddande åtgärder innan planen får antas. Vi förutsätter att kommunen tar kontakt med Trafikverket i frågan.

Kommentar:

Dialog har efter samrådet förts med Trafikverket gällande bullerskyddets utformning och placering. Bullerskyddets utformning har bland annat anpassats utifrån trafiksäkerheten, vägens säkerhetszon, vattenhantering, underhåll samt platsens förutsättningar. Föreslagen placering och utformning i granskningshandlingen är i överenskommen med Trafikverket. Planbeskrivningen har kompletterats med skrivning att bullerskydd bekostas av exploatören, vilket säkerställs i ett exploateringsavtal. Trafikbullerutredningen har utgått från ljudnivåer vid prognosåret 2040. Detta har förtydligats i planbeskrivningen.

Fördörningsmagasinet är placerat minst 7 meter från vägkant utanför vägens säkerhetszon.

Räddningstjänsten Trelleborg Vellinge Skurup

Räddningstjänsten har tagit del av samrådshandlingar angående detaljplan för rubricerad fastighet.

Tillgång till brandvatten

Brandvattenförsörjning ska anordnas i området. Flödet i brandposterna ska dimensioneras enligt tillämpliga delar i Vatten- och avloppverksföreningens råd, VAV P83 och VAV P76. Alternativt tillämpas VAV P114 om denna finns publicerad.

Avståndet mellan brandposterna ska vara maximalt 150 meter och avståndet mellan brandpost och uppställningsplats för släckbil ska **inte** överstiga 75 meter.

Insatstid

Räddningstjänstens insatstid understiger 10 minuter.

Tillgänglighet

Åtkomlighet för räddningstjänstens fordon ska anordnas inom området. Avståndet mellan körbar väg och byggnaders entréer får inte överstiga 50 meter.

Med hänsyn till räddningstjänstens framkomlighet ska vägar och eventuella räddningsvägar uppfylla följande:

- Minst 3 meter körbanebredd
- Minst 4 meter fri höjd
- Maximalt 8 % lutning i längsriktning
- Maximalt 2 % tvärfall
- Minst 50 meter vertikalradie
- Minst 7 meter innerradie i kurvor samt tillräcklig breddökning och hindersfritt sidoområde före, genom och efter kurvan.
- Bärigheten bör motsvara gatunätets bärighet.

Riskhänsyn

Inga särskilda risker har identifierats.

Kommentar:

Exakt placering av brandposter ses över i kommande projektering och styrs inte i detaljplanen.

Byggnadernas entréer är placerad mot gatan och avståndet till gatan överstiger inte 50 meter. Körbanan är minst 5,5 meter och det finns fri höjd. Områdets gator har förprojekterats för att bland annat se över lämplig gatulutning. Exakt utformning ses över i kommande projektering. Det har även utförts körspårsanalys inom området.

Tekniska nämnden

Trafik och gata

Bullerskydden ska vara färdigställda vid inflyttning.

Kommentar:

Plankartan har kompletterats med planbestämmelse om villkor för startbesked för att säkerställa att bullerskyddet uppförs innan inflyttning.

Länsstyrelsen Skåne län

Beskrivning av ärendet

Detaljplanen har överlämnats till Länsstyrelsen för samråd i enlighet med 5 kap. 11 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Detaljplanen handläggs med standardförfarande. Då planförslaget inte är i enlighet med översiktsplan och länsstyrelsens granskningsyttrande råder länsstyrelsen kommunen att ta fram detaljplanen med ett utökat förfarande.

Under samrådet ska Länsstyrelsen enligt 5 kap. 14 § PBL särskilt

1. ta till vara och samordna statens intressen
2. verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken tillgodoses, att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken följs och att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken inte upphävs i strid med gällande bestämmelser
3. verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt
4. verka för att en bebyggelse inte blir olämplig eller ett byggnadsverk olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Under samrådet ska Länsstyrelsen också särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kap. Länsstyrelsen ska dessutom ge råd i övrigt om tillämpningen av bestämmelserna i denna lag, om det behövs från allmän synpunkt.

Syftet med detaljplanen

Syftet med detaljplanen är att pröva möjligheten att planlägga för nya bostäder där bebyggelsens omfattning och utformning tar hänsyn till Östra Greves karaktär. Planen syftar också till att pröva lämpliga park- och naturområden med tillhörande dagvattenhantering. I prövningen ingår även infrastruktur så som gator, gång- och cykelstråk och skolbusshållplats samt teknisk infrastruktur.

Aktualitet och överensstämmelse med översiktsplanen

Kommunen bedömer att detaljplaneförslaget överensstämmer med översiktsplanen enligt 4 kap. 33§ p.5 PBL. För området gäller översiktsplan ÖP 2010, aktualiserad 2017. Enligt översiktsplanen är området utpekade som bostäder i skede 1 (0-20 år).

Länsstyrelsens synpunkter - prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Riksintresse Naturvård 3 kap. 6 § MB

Länsstyrelsen konstaterar att planförslaget ligger i direkt angränsning till riksintresse för naturvård N87 Backlandskapet söder om Romeleåsen. Planförslaget har inte redogjort för och bedömt om det finns värden utifrån vad som nämns i "områdets huvuddrag" som kan kopplas till aktuellt planförslag.

Riksintresse Kulturmiljövård 3 kap. 6 § MB

Detaljplanen ligger strax öster om riksintresset för kulturmiljövård Fuglie - Mellan-Grevie - Skåre [M136]. Länsstyrelsen gör bedömningen att riksintresset inte påtagligt skadas.

Hälsa och säkerhet – buller

Det framgår av planhandlingarna att bullerreducerande åtgärd är nödvändig för att säkerställa en acceptabel ljudnivå. Länsstyrelsen anser att plankartan då ska kompletteras med villkor för lov eller startbesked - 4 kap. 14 § punkt 5 för att säkerställa att buller-reducerande åtgärd med en angiven höjd ska finnas innan lov eller startbesked kan ges.

Hälsa och säkerhet – markföroreningar

Länsstyrelsen bedömer att undersökning som utförts är alltför gles. Med tanke på den påtagligt förhöjda arsenikhalten som uppmättes i samlingsprov 1 (norra halvan av det undersökta området) bedömer Länsstyrelsen att ytterligare prover behöver uttas för att få en mer tillförlitlig bild av arsenikförekomsten inom området. Konsulten, och i nästa led kommunen, gör bedömningen att den förhöjda arsenikhalten i samlingsprov 1, i kombination med analysresultaten från de enskilt analyserade proverna från de ingående provpunkterna, visar på en diffus arsenikförekomst inom området. Länsstyrelsen anser att den slutsatsen inte går att dra med tillräcklig säkerhet utifrån det tillgängliga underlaget. Länsstyrelsen menar att man skulle även kunna dra slutsatsen om att det finns en eller flera hot spots för arsenik inom området som bidragit till halten i samlingsprov 1. Länsstyrelsen anser att med en tätare provtagning skulle det gå att dra slutsatser om arsenikförekomsten i området med större tillförlitlighet.

Länsstyrelsens synpunkter - råd enligt 2 kap. PBL

Rådgivning kulturmiljö

Även om landsvägen i sin nya sträckning går utanför Östra Greve finns det fortfarande ett visuellt möte med den äldre bykärnan. Både föreslagen bebyggelse men även bullervallens utformning kommer att påverka landskapsbilden från öster och mötet med byn från vägen. Detta bör lyfts i konsekvensbeskrivningen, gärna med en illustration.

Länsstyrelsen anser att parkens lokalisering som öppnar upp siktlinjer mot kyrkan från väg 101 är väl genomtänkt och är en god anpassning. Det är viktigt att denna tanke tas tillvara när parken anläggs.

Den äldre bebyggelsen i Östra Greve karakteriseras av typiska skånska längor i korsvirke eller lersten/tegel, ofta vitputsade och med branta sadeltak. Ett flertal gatuhus utmed Gamla Landsvägen är markerade med "q" och beteckningen "särskild miljöhänsyn". I detta planunderlag har kommunen utvecklat detta med att beskriva att ny bebyggelse ska ansluta till den ska den omgivande bebyggelsen "i material, färg, storlek och karaktäristiska detaljer." Länsstyrelsen anser att den nya detaljplanen till stor del tar hänsyn till dessa föreskrifter. Eftersom nybyggnationen möjliggör för ett stort antal byggnader kan även en varierad utformning eller färgsättning i traditionella kulörer planbestämmas för att säkerställa ökad variation.

Information om biotopskydd

Länsstyrelsen ser positivt på att området inventerats innan planläggning och att marken vid poppelallén planläggs som Allmän plats – NATUR för att undvika att skada träden. Länsstyrelsen noterar att släntlutningarna på den planerade dagvattendammen i sydöst planeras nära träden. Förbudet mot att skada alléträd omfattar också trädens rotsystem. Vid grävarbeten, körning med fordon, upplag av material etc., så som vid anläggande av dammen, måste avstånd hållas till trädens rotsystem så att träden inte skadas. Detta säkerställs lämpligen genom ex. planbestämmelser om skyddsavstånd vid åtgärder.

Rötternas utbredning runt stammen kan uppskattas genom att multiplicera trädets stamdiameter med 15. Hänsyn bör tas att det är gamla träd som fått växa fritt, och kan ha ett omfattande rotsystem.

Länsstyrelsen erinrar om att hänsyn till allén med hästkastanjer i väster behöver säkerställas i plankartan. Marken inom trädens rotzon är delvis planlagd för bebyggelse. Förbudet mot att skada alléer gäller oavsett trädens skick eller naturvärden. Det innebär att ex. placering av komplementbyggnader innanför trädkronan, som anges i planbeskrivningen, riskerar att skada träden och är då förbjudet. Hänsyn behöver säkerställas i plankartan, ex. genom att planlägga trädens rotzon som NATUR eller med bestämmelser om skyddsavstånd vid åtgärder.

Hänsyn bör tas till alléernas framtida tillväxt, vilket kan påverka byggnader eller ledningar som placeras för nära träden, ex. genom rotinträngning, skuggning och fallande grenar. Länsstyrelsen erinrar om att vid exploatering nära biotopskyddade miljöer, måste hänsyn tas till biotoperna som redan finns på platsen. Det finns ingen garanti att dispens kan lämnas om skador uppstår.

Om ett plangenomförande strider mot biotopskyddet och dispens avses att sökas, bör detta sökas tidigt i planprocessen och ha lämnats innan planen antas. I annat fall finns risk att planen inte blir genomförbar.

Information om invasiva arter

Parkslide har noterats inom planområdet, på mark som planläggs som allmän plats. Arten kan sprida sig aggressivt och är mycket svårbekämpad. Markarbeten och andra åtgärder på växtplatsen bör undvikas helt, med undantag för bekämpning enligt rekommenderade metoder.

Information om fornlämningar

Hela planområdet genomgick en arkeologisk utredning steg 2 2008. Slutsatsen blev att inga ytterligare arkeologiska åtgärder är nödvändiga. Länsstyrelsen har ingen ytterligare erinran.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Utifrån aktuellt underlag delar Länsstyrelsen kommunens bedömning att ett genomförande av planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. miljöbalken.

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsens samlade bedömning är att det finns frågor som inte är tillräckligt utredda avseende *riksintresse för naturvård, hälsa och säkerhet - markföroreningar, buller*, varför planförslaget kan komma att prövas utifrån 11 kap. 10–11 §§ PBL.

Kommentar:

Beskrivning av ärendet:

Dialog har förts med länsstyrelsen och det verkar ha blivit en felskrivning i yttrandet för detta planförslag. Det stämmer inte att detaljplanen inte är i enlighet med översiktsplanen. Planområdet är utpekad för bostäder i översiktsplanen (vilket också beskrivs i länsstyrelsens yttrande under rubriken "Aktualitet och överensstämmelse med översiktsplanen"). Länsstyrelsen yttrade sig inte heller negativt till utbyggnad inom planområdet i sitt granskningsyttrande för översiktsplanen. Eftersom detaljplanen är i enlighet med

översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande behöver inte detaljplanen tas fram med utökad förfarande, utan tas fram med standardförfarande.

Länsstyrelsens synpunkter - prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Riksintresse naturvård:

Efter dialog med länsstyrelsen har beskrivningen av riksintresse för naturvård i planbeskrivningen kompletterats med information om djurlivet inom riksintresseområdet. Då exploateringsområdet består av jordbruksmark (utan intilliggande lövskog) utgör det inte den viktigaste livsmiljön för djurlivet. Den rika faunan inom riksintresseområdet bedöms därmed inte påverkas av planområdets exploatering.

Riksintresse för kulturmiljövård

Synpunkt noteras.

Hälsa och säkerhet – buller

Plankartan har kompletterats med planbestämmelse om villkor för starbesked.

Hälsa och säkerhet – markföroreningar

Den miljötekniska markundersökningen har kompletterats med tätare prover inom planområdet. Kompletteringen visar att övriga analyserade jordprover för området uppfyller riktvärdet för känslig markanvändning avseende metaller. Området i stort bedöms därför uppfylla känslig markanvändning gällande metaller (dvs arsenik). I tidigare undersökning har troligtvis en mindre lokal förorening kommit med i samlingsprovet.

Kompletteringen visar även att en annan del av planområdet bedöms som förorenat då det påvisats halt av PAH i yttlig jord som ligger över riktvärdet för känslig markanvändning. Planbestämmelse om sanering av detta område har lagts in i plankartan.

Länsstyrelsens synpunkter - råd enligt 2 kap. PBL

Rådgivning kulturmiljö

Planbeskrivningen har kompletterats med beskrivning av planförslagets påverkan av landskapsbilden tillsammans med en illustration. Bullerskyddet har i möjligaste mån utformats som vall eller vall plus plank för att anpassa sig till det böljande backlandskapet på östra sidan vägen. Där det inte varit möjligt har det utformats som plank. Kommunen noterar länsstyrelsens synpunkter på placering av parken och tar med sig frågan om anpassning även i projektering.

Kommunen har valt att inte sätta en planbestämmelse om en varierad utformning och färgsättning då planbestämmelsen blir svår att följa om inte all bebyggelse byggs ut samtidigt.

Information om biotopskydd

Plankartan har kompletterats med egenskapsgräns för fördröjningsdammen för att avgränsa att dammen inte hamnar för nära träden.

Plankartan har intill hästkastanjeallén kompletterats med prickmark för att säkerställa ett skyddsavstånd till allén. Prickmarken reglerar att inte några byggnadsverk kan uppföras inom denna mark. Utbredningen av prickmarken har satts utifrån trädens stamdiameter och trädskronor. Inom prickmarken kommer marken behöva saneras på grund av markföroreningar. En ansökan om dispens från biotopskyddet för att sanera marken har skickats till länsstyrelsen. Länsstyrelsen har beslutat att dispens från biotopskyddet kan lämnas för åtgärden.

Information om invasiva arter

Information noteras.

Information om fornlämningar

Synpunkt noteras.

Undersökning av betydande miljöpåverkan

Synpunkt noteras.

Miljö- och byggnadsnämnden

Miljö och byggnadsnämnden beslutar

1. Att överlämna tjänsteskrivelsen till kommunstyrelsen med tillägg enligt Christine Anderssons (SD) och Danijela Rasmussons (SD) yrkande.

Tjänsteskrivelse

Yttrande till detaljplan för Östra Grevie 8:6 med flera, norr om folkhögskolan, Östra Grevie, Vellinge kommun

Sammanfattning

Kommunstyrelsen beslutade 2022-02-08 § 21 att ge Samhällsbyggnadsavdelningen i uppdrag att upprätta detaljplan för området Östra Grevie 8:6 med flera. Planområdet är utpekad för bostäder i kommunens gällande översiktsplan, ÖP 2010, aktualiserad 2017. Syftet med detaljplanen är att pröva möjligheten att planlägga för nya bostäder där bebyggelsens omfattning och utformning tar hänsyn till Östra Grevies karaktär. Detaljplanen möjliggör för bostäder i radhus, parhus och friliggande enbostadshus. Planen syftar också till att pröva lämpliga park- och naturområden med tillhörande dagvattenhantering. I prövningen ingår även infrastruktur så som gator, gång- och cykelstråk och skolbusshållplats samt teknisk infrastruktur. Planområdet består i huvudsak av jordbruksmark. Samhällsbyggnadsavdelningen har genomfört en undersökning om betydande miljöpåverkan enligt 6 kap. miljöbalken. Bedömningen är att ingen betydande miljöpåverkan uppkommer som en följd av planens genomförande. Det innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalken inte ska upprättas.

Miljöenheten har ingått i arbetsgruppen för framtagning av denna plan och har granskat inkomna handlingar. Trafikbullerutredningen visar att riktvärdena närmast väg 101, vid fasad och vid uteplats, överskrids. De föreslagna åtgärderna för att klara riktvärdena för trafikbuller inomhus och utomhus kommer att beaktas i planbeskrivningen. Under förutsättning att de föreslagna bullerskyddande åtgärder vidtas har miljöenheten inget mer att erinra i sak.

Miljöstrateg har medverkat vid bedömning av betydande miljöpåverkan och kommer även i fortsatt planprocess att vara behjälplig utifrån sina sakkunskaper. Utöver det som redovisats i denna tjänsteskrivelse har miljöenheten inget mer att tillägga.

Yrkande (Bilaga 3)

SD: MBN 240130

Östra Grevie 8:6

remiss – samråd förslag till detaljplan.

Tilläggsyrkande

MBN framhåller särskilt att det saknas underlag för hur artskyddet har beaktats.

Kommentar:

En naturvärdesinventering (NVI) har genomförts enligt svensk standard SS 199000:2014 med tilläggen naturvärdesklass 4, värdeelement, generellt biotopskydd och detaljerad redovisning av artförekomst. Detaljerad redovisning av artförekomst omfattar begreppet naturvårdsarter, som är ett samlingsnamn för arter som anses vara extra skyddsvärda (skyddade arter, rödlistade arter, signalarter, nyckelarter, typiska arter och ansvarsarter). Naturvårdsarter som påträffades under fältinventeringen har redovisats av konsult Ekoll AB. Vid tillfället en naturvärdesinventering utförs påträffas inte alltid naturvårdsarter i områden där de egentligen kan förväntas förekomma. Detta kan bero på vilken tid på året eller dygnet som inventeringen utförs. Ekoll AB har gjort en bedömning av vilka eller i vilken utsträckning naturvårdsarter kan förväntas förekomma i naturmiljön baserat på vilka biotopkvaliteter som förekommer och om det behövs ytterligare riktade artinventeringar av någon särskild art eller artgrupp. Deras bedömning är att det finns tillräckligt med underlag från deras och tidigare undersökningar för att göra en bedömning av inventeringsområdets naturvärden, utan behov av ytterligare inventeringar.

Då naturvärdesinventeringen indikerade på förekomst av fladdermöss har dock planhandlingarna kompletterats med en fladdermusinventering efter samråd för att bättre kartlägga hur fladdermössen påverkas av exploateringen.

Enligt naturvärdesinventeringen är de största naturvärdena knutna till poppelallén. Allén bevaras genom att den planläggs som natur. I övrigt visar naturvärdesinventeringen att det inte finns större naturvärden inom inventeringsområdet. Fladdermusinventeringen visar att fladdermössen nyttjar trädriddarna som angränsar området och att poppelallén är av betydelse för fladdermössen. Fladdermössen påverkas negativt av belysning och i inventeringen föreslås skyddsåtgärder för att undvika konflikten med fladdermössen, vilka får tas med i kommande projektering.

Artskyddet har således beaktats genom att en naturvärdesinventering och fladdermusinventering har genomförts.

Yttranden från sakägare

Sakägare 1: Namnlista (8 sakägare)

Krav: Att in/utfart byggs från väg 101 till aktuellt område.
Att detta görs innan markberedning påbörjas.

Gamla Landsvägen, som trång och kurvig slingrar sig genom byn, är dagligen belastad av tunga transporter, förutom av bussar, traktorer och andra tunga redskap, ofta av stora lastbilar med grus, sten och annan tung last. Dessa påfrestningar på gatan med vibrationer har skakat och orsakat sprickor i de gamla hus som utgör den gamla bykärnan.

Den enda föreslagna infarten till området är vid en redan besvärlig korsning i kurva med skymd sikt. Ett nybygge enligt den föreslagna planen kommer att innebära mängder av stora och tunga transporter redan så snart markberedningen börjar och därefter under hela byggperioden. Även efter nyinflyttning är denna enda ut/infart olämplig för de boende som ska till Malmö eller Trelleborg.

Med hänsyn till detta ställer vi rubricerade krav. *Bygg in/utfart till 101:an.*

Kommentar:

Frågan om ny in/utfart mot väg 101 har funnits med sen planarbetet påbörjades då det redan i planbeskedet för området lyftes att lämpligheten för ny koppling mot väg 101 skulle prövas. Trafikverket är väghållare för väg 101. Utfart mot väg 101 uteslöts efter dialog med Trafikverket.

I trafikutredningen har planförslaget med utfart mot Gamla Landsvägen utretts. Utredningen visar att trafiktillskottet från planområdet är begränsat och påverkan på trafiksituationen på vägnätet är liten. Kapaciteten i korsningarna har också utretts och visar att det inte uppstår framkomlighetsproblem. Korsningen Gamla Landsvägen/Steglarpsvägen föreslås höjas upp för att hastighetssäkra övergångsställena intill korsningen och skapa bättre komfort för busstrafiken.

Gång- och cykelkopplingar från området tillsammans med höjningen av korsningen bidrar även till en mer attraktiv väg till tågstationen, vilket kan uppmuntra till att fler väljer tågtrafiken som varit en stor satsning på hållbar kommunikation i orten.

Inför utbyggnad av allmän plats görs en bedömning om befintliga byggnader berörs av vibrationsmätningar.

Sakägare 2

Krav: att in/utfart byggs från väg 101 till aktuellt område.
att detta görs innan markberedning påbörjas.

Gamla Landsvägen, som trång och kurvig slingrar sig genom byn, är dagligen belastad av tunga transporter, förutom av bussar, traktorer och andra tunga redskap, ofta av stora lastbilar med grus, sten och annan tung last. Dessa påfrestningar på gatan med vibrationer har skakat och orsakat sprickor i de gamla hus som utgör den gamla bykärnan.

Den enda föreslagna infarten till området är vid en redan besvärlig korsning i kurva med skymd sikt. Ett nybygge enligt den föreslagna planen kommer att innebära mängder av stora och tunga transporter redan så snart markberedningen börjar och därefter under hela byggperioden. Även efter nyinflyttning är denna enda ut/infart olämplig för de boende som ska till Malmö eller Trelleborg.

Med hänsyn till detta ställer vi rubricerade krav. Bygg in/utfart till 101:an.

Kommentar:

Frågan om ny in/utfart mot väg 101 har funnits med sen planarbetet påbörjades då det redan i planbeskedet för området lyftes att lämpligheten för ny koppling mot väg 101 skulle prövas. Trafikverket är väghållare för väg 101. Utfart mot väg 101 uteslöts efter dialog med Trafikverket.

I trafikutredningen har planförslaget med utfart mot Gamla Landsvägen utretts. Utredningen visar att trafiktillskottet från planområdet är begränsat och påverkan på trafiksituationen på vägnätet är liten. Kapaciteten i korsningarna har också utretts och visar att det inte uppstår framkomlighetsproblem. Korsningen Gamla Landsvägen/Steglarpsvägen föreslås höjas upp för att hastighetssäkra övergångsställena intill korsningen och skapa bättre komfort för busstrafiken.

Gång- och cykelkopplingar från området tillsammans med höjningen av korsningen bidrar även till en mer attraktiv väg till tågstationen, vilket kan uppmuntra till att fler väljer tågtrafiken som varit en stor satsning på hållbar kommunikation i orten.

Inför utbyggnad av allmän plats görs en bedömning om befintliga byggnader berörs av vibrationsmätningar.

Sakägare 3 (hyresgäst): Östra Grevie förskola

Hej, jag driver verksamheten på Östra Grevie förskola och protesterar högljutt mot att ni bygger en cykelväg mellan oss och familjen [REDACTED].

Tänk även på träden, och den charm som också försvinner om vi börjar ta bort del av vår skog. Vill även att ni har i åtanke om särskilt skyddsvärda träd också.

Kommentar:

Efter inkomna synpunkter har gång- och cykelstråket tagits bort från planförslaget.

Sakägare 4

Som fastighetsägare [REDACTED], har vi nu gått igenom detaljplaneförslaget och är positiva till att tomten i södra änden av vår fastighet används till bostadsändamål, park, gång-cykelväg samt busshållplats mot att kommunen ersätter oss för tomtmarken och att vi behåller infartsvägen till förskolan. Här måste såklart ersättningen och detaljer diskuteras och regleras i ett avtal.

Däremot motsätter vi oss ytterligare en gång-cykelväg på vår fastighet i den norra änden. Denna väg skär rakt igenom vår fastighet och skulle kraftigt försämra barnens idag skyddade och unika utomhusmiljö. Längs gränsen mot grannen i norr växer en ståtlig allé av vackra gamla kastanjeträd, bokträd och även stora gamla buxbombsbuskar som verkligen hade varit otroligt tråkigt att skövla. Idag har barnen en fin skyddad utomhusmiljö som helt skulle förstöras ifall en gång-cykelväg gick igenom. Det skulle också göra det enklare för obehöriga att ta sig in i förskolemiljön. Vi har svårt att se några fördelar med att ha en gång-cykelväg här, när det kommer att finnas en 100 m söderut.

Gång-cykelvägen på norra delen av vår fastighet skulle dessutom mynna ut på Gamla Landsvägen i en kurva med dålig sikt och där det inte finns någon trottoar. Det beräknas ju även få trafikanter på denna cykelväg så väldigt svårt att se att dessa få cyklisters intressen väger tyngre än alla barns intressen som går på förskolan, speciellt när det kommer att bli en cykelväg ca 100 m söderut med mycket bättre utfart på Gamla Landsvägen, närmre lekparken och tågstationen, så det är svårt att se att någon skulle använda den norra cykelvägen.

Den här cykelvägen innebär ju att det måste avverkas en bredd på ca 10 meter av allén längs vår tomt för sikttriangelarna som ska vara på var sin sida om korsningen mellan gång-cykelvägen och Gamla Landsvägen. Detta är en betydande del av barnens utemiljö som försvinner. Ovanstående borde vara svårt att få ihop med Plan- och bygglagen 4 kap 36§:

36 § Detaljplanen ska vara utformad med skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande.

I de delar som planen medför att mark eller annat utrymme eller särskild rätt till mark eller annat utrymme kan komma att tas i anspråk enligt 6 kap. 13 eller 16 § ska planen vara utformad så att de fördelar som kan vinnas med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda. *Lag (2014:900).*

Denna norra cykelväg är något som vi fastighetsägare, rektor, personal och föräldrar till barn på Östra Grevie förskola starkt sätter oss emot. Bifogar även ett foto på de vackra träden.



Kommentar:

Infart till förskola kommer fortsatt vara möjlig inom mark för allmän plats gata.

Gällande markupplåtelser kommer avtal som reglerar ersättning etc. att upprättas dels mellan Vellinge kommun och er för avstående av mark till allmän plats och dels mellan er och er grannfastighet för reglering av kvartersmark. Ersättning för inlösen av allmän platsmark bestäms enligt reglerna i expropriationslagen (1972:719). En grundprincip är att fastighetsägaren ska vara ekonomiskt skadelös efter intrånget. Vid inlösen av del av en fastighet för allmän platsmark ska ersättningen motsvara fastighetens marknadsvärdesminskning med ett tillägg om 25 %.

Efter inkomna synpunkter har gång- och cykelstråket norr om er fastighet tagits bort från planförslaget.

Sakägare 5: Östra Grevie folkhögskola

Vi har tagit del av detaljplaneförslaget med tillhörande samrådshandlingar och ställer oss positiva till den föreslagna och planerade utvecklingen av området som direkt angränsar till vår fastighet Östra Grevie 22:65.

Vi saknar dock beskrivning av tidigare planförslag vad avser fastighet Östra Grevie 22:65 vilken inte är omnämnd i föreslagen detaljplan. Vår uppfattning som sakägare är att vi inte begärt att vårt planavtal skulle upphävas. Vi saknar därmed ett klagörande angående upphävandet av ovan nämnda planavtal för fastighet Östra Grevie 22:65, se bilaga 1 och 2.



Kommentar:

Planuppgdraget för detaljplan 22:65 med flera avskrevs år 2021. Planavtalet för dåvarande detaljplan som skrevs med dåvarande exploatörer upphävdes år 2015. Eftersom planuppgdraget för detaljplan Östra Grevie 22:65 m.fl. är avskrivet och planavtalet är upphävt har de inte beskrivits då de inte längre finns. Det går därmed inte att aktivera. Önskas att ny planprocess påbörjas behöver det prövas genom ny begäran om planbesked.

Fastighetsgräns har fastställts av lantmäteriet och trädens placering har mätts in. Majoriteten av trädens stammar ligger utanför planområdet men trädskronorna sträcker sig innanför planområdet.

Sakägare 6

Enligt förslaget ska det bli en gång- och cykelbana som ansluter till Gamla Landsvägen i korsningen med Kyrkstigen. Denna gång- och cykelbana ska användas av de boende på området ÖG 8:6 för att underlätta förflyttning till framtida skola och förskola.

Vi, [REDACTED], avstyrker förslaget med hänvisning till nedanstående synpunkter på ovannämnda förslag.

Vi anser att denna anslutning inte är trafiksäker, framför allt inte för barn och ungdomar, på grund av att:

- På Gamla Landsvägen är det mycket trafik, speciellt under morgnar och kvällar, pendlare som ska till och från jobb samt att bussarna till och från Östra Grevie station kör här till och från Vellinge, V Ingelstad och Persborg i Malmö.
- Sikten, när man är cirka 10 meter från Gamla Landsvägen på Kyrkstigen, ut på Gamla Landsvägen är mycket begränsad på grund av att där är en backe upp mot Gamla Landsvägen och att utfarten är mitt i en sväng. Se bilderna 1 - 6.
- När man är framme vid Gamla Landsvägen så finns det ingen trottoar på östra sidan av Gamla landsvägen, utan man måste över på västra sidan.
- Trottoaren på västra sidan är liten och smal. Se bilderna 7 och 8.

Förslag till transportväg för byggtrafiken

Vidare vill vi att all byggtrafik dirigeras så att den kör in via södra infarten till Östra Grevie.

Se bild 9.

Att köra in/ut på den av oss förslagna vägen innebär att byggtrafiken kör så lite som möjligt på Gamla Landsvägen.

Bilder Kyrkstigen – Gamla Landsvägen Östra Grevie



Bild 1



Bild 2



Bild 3



Bild 4



Bild 5



Bild 6



Bild 7



Bild 8

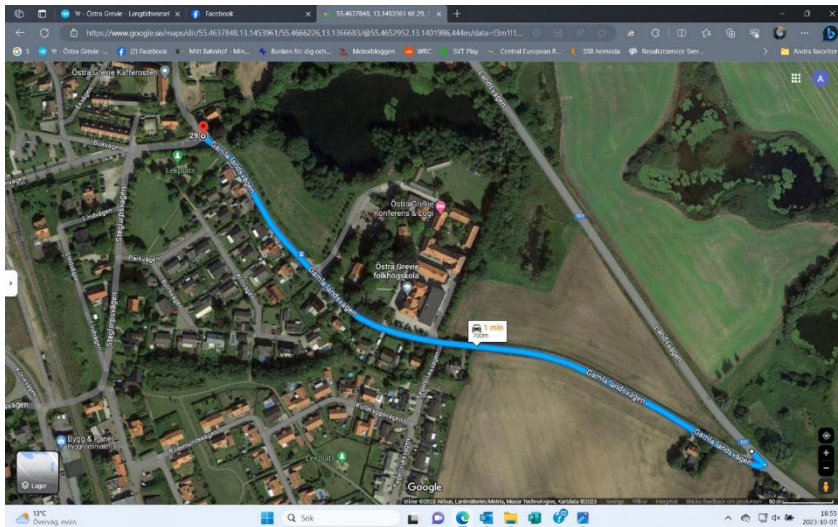


Bild 9

Komplettering till tidigare översända synpunkter.

Vi, [REDACTED], anser och vill att det ska göras en besiktning av vår fastighet [REDACTED].

Besiktningen ska göras av en neutral besiktningsman, före arbetets början och efter arbetets avslutande på Östra Grevie 8:6 med flera. För att fastställa att arbetet inte förorsakat några skador på vår fastighet.

Byggherren ska bekosta besiktningen och betala för reparation av eventuella skador som uppkommit.

Kommentar:

Efter inkomna synpunkter har gång- och cykelstråket som ansluter till Kyrkstigen tagits bort från planförslaget.

Hur byggtrafiken digeras är inte möjligt att styra inom processen för detaljplanen, kommunen tar med synpunkten till kommande upphandling av byggtreppanad samt informerar exploitören.

Inför utbyggnad av allmän plats görs en bedömning om befintliga byggnader berörs av vibrationsmätningar.

Sakägare 7

Jag [REDACTED] hjälper min mamma [REDACTED] att skriva till er med anledning av ert projekt i Ö.Grevie, Östra Grevie 8:6.

Området norr om folkhögskolan där det är tänkt att byggas bostäder, parker, vägar etc vilket blir bakom min mammas tomt.

Vi vill informera om att det finns en vattenledning sedan mycket länge för dagvatten-avrinning.

Denna finns enligt vår info inte med på någon karta hos er men ska gå över marken som ska byggas.

Vill med detta brev informera om detta och vi förutsätter att Vellinge kommun alt entreprenören ser till att detta även kommer fungera lika bra framöver. Vänligen bekräfta skriftligt att så är fallet.

Kommentar:

Ingen rättighet eller servitut för någon sådan ledning har gått att finna.

Sakägare 8

Vi, [REDACTED] samt [REDACTED], som är fastighetsägare på [REDACTED], skriver detta brev för att uttrycka vår djupa oro och våra farhågor angående det dåligt planerade gångstråket på fastighet [REDACTED]. Detta planerade gångstråk har potential att påverka oss på [REDACTED] på ett negativt sätt, och vi är angelägna om att delge er våra farhågor.

En stor oro är att det planerade gångstråket kommer att medföra förlusten av våra parkeringsmöjligheter på fastigheten. Vi är i behov av att säkerställa hur dessa parkeringsmöjligheter kommer att ersättas om gångstråket genomförs, eftersom det är avgörande för vår boendekomfort och vårt dagliga liv.

Vi är också mycket bekymrade över att det föreslagna gångstråket kan resultera i en minskning av fastighetsvärdet och attraktiviteten för vår fastighet. Att bo i en trivsam och lugn miljö är av yttersta vikt för oss, och vi är rädda för att detta projekt kommer att underminera den trivseln.

Vår tvättstuga ligger direkt intill det planerade gångstråket, och vi har inte fått tillräcklig information om hur denna nybyggnation kommer att påverka våra tvättmöjligheter. Det finns idag ingen möjlighet att anordna tvättmöjligheter i bostadshuset ytmässigt sett.

Vi är starkt oroad över att det föreslagna gångstråket kommer att placeras nära våra bostadsbyggnader och staket. Detta innebär att våra egendomar och vårt boende kommer att utsättas för ökad risk för klotter, skadegörelse och buller från de som använder gångstråket. Vi är oroad över hur detta kommer att påverka vårt dagliga liv och vår trygghet.

Vi skulle även vilja lyfta vikten av trafiksäkerhet vid placeringen av gångstråket. Den nuvarande placeringen av gångstråket anser vi högst olämplig på grund av den påtagliga risken för skador på oskyddade trafikanter. Därför föreslår vi att gångstråket antingen flyttas längre norrut för att skapa en säkrare anslutning till det planerade parkområdet eller att det övervägs att flytta gångstråket till en helt annan plats som kan erbjuda bättre trafiksäkerhet.

Redan nu upplever vi en hög trafikbelastning på Gamla Landsvägen, och det är tyvärr alltför vanligt att bilförare inte tar hänsyn till den gällande hastighetsbegränsningen. Införandet av ytterligare 51 hus utan en utfart till landsväg 101 kommer oundvikligen att leda till en betydande ökning av trafikflödet längs denna väg. Detta leder i sin tur till ökad trängsel och en allmän försämring av trafiksäkerheten.

Detta kommer att påverka den allmänna tryggheten i vårt område. Det är viktigt att planerarna noggrant överväger och implementerar trafiklösningar och hastighetsbegränsningsåtgärder för att minimera de negativa effekterna av den ökande trafikmängden.

Genom att ta hänsyn till trafiksäkerheten och minimera riskerna för tillbud mellan trafiken på Gamla Landsvägen och gående/cyklister som kommer från parken, kan vi skapa en tryggare och mer funktionell miljö för alla. Dessutom kan detta förslag möjliggöra att våra parkeringsmöjligheter till fastigheten bevaras eller till och med förbättras, vilket skulle gynna både oss boende och våra besökare. Sammantaget är det en prioritet att säkerställa att vår närmiljö är säker och bekväm för alla trafikanter, och detta bör vara en central faktor i beslutet om gångstråkets placering.

Vi känner även en oro med avseende på den planerade nybyggnationen som ska äga rum ute på åkern. Detta beror på att dagvattenledningarna är belägna i området och har en avgörande roll när det gäller att hantera dagvattenflöden från området. Tyvärr har de ritningar som dokumenterar exakt placering och funktion av dessa ledningar gått förlorade i en brand och är inte längre tillgängliga.

Dagvattenledningarnas korrekta placering och funktionalitet är av största vikt för att säkerställa att dagvattenhanteringen fungerar som den ska. Det är avgörande för att minimera eventuella översvämningar och skydda miljön från föroreningar. Utan tillgång till dessa ritningar är vår oro att nybyggnationen kan komma att påverka dagvattensystemet negativt och eventuellt skapa problem som kan vara svåra att förutse och åtgärda i framtiden.

En annan oro är för de potentiella negativa konsekvenserna som den planerade nybyggnationen kan ha på vårt rika och varierande djurliv. Vår näromgivning är hem åt en imponerande biologisk mångfald som inkluderar fladdermöss, rådjur, fåglar, ekorrar, paddor och grodor etc.

Den föreslagna nybyggnationen innebär en förändring i landskapet och en ökning av mänsklig aktivitet, vilket kan ha betydande negativa effekter på våra vilda grannar. Störningar i deras naturliga livsmiljöer, förlust av livsutrymmen och ökad buller- och ljusstörning kan skada och förstöra de livsmiljöer som dessa djur är beroende av.

Vi är även oroliga över den kommande nybyggnationen och dess potentiella påverkan på vårt hus, som har en anrik historia och är byggt under 1800-talet. Det är av största vikt för oss att vår äldre fastighet bevaras intakt och skyddas från eventuella skador som kan uppstå under byggnadsprocessen.

För att säkerställa att vårt hem inte påverkas av de vibrationer och påkänningar som kan uppstå i samband med nybyggnationen anser vi att det är nödvändigt att genomföra vibrationsmätningar. Innan ett eventuellt nybygge påbörjas önskar vi att en vibrationsmätare installeras för att övervaka och dokumentera eventuella vibrationer som uppstår i området.

Dessutom, om byggnationen blir aktuell, är det av högsta vikt att vi har en kontinuerlig övervakning med hjälp av en vibrationsmätare för att säkerställa att inga skadliga vibrationer överstiger de toleransnivåer som vårt hus kan tåla. Vi ser detta som en nödvändig försiktighetsåtgärd för att skydda vårt älskade bostadshus och vår trygghet i vår boendemiljö.

Vi hoppas att dessa åtgärder kan garantera att vårt historiska hem förblir oskadat och att vi kan fortsätta att njuta av det i framtiden utan oro för eventuella skador på grund av den kommande nybyggnationen.

Vi vill även i detta brev uttrycka vårt missnöje med det samrådsmöte som nyligen hölls i Västra Ingelstad. Syftet med ett samrådsmöte är att ge invånarna möjlighet att delta och uttrycka sina åsikter och bekymmer, men mötet misslyckades med att uppfylla detta syfte på flera sätt.

För det första var lokalen som mötet hölls i extremt liten och trång. Detta ledde till att det blev obekvämt och svårt att röra sig runt, särskilt för äldre personer som inte hade någonstans att sitta. Det är viktigt att alla medborgare har möjlighet att delta i samrådsmöten utan att hindras av fysiska begränsningar.

För det andra var temperaturen i lokalen extremt hög, vilket gjorde det ännu mer obehagligt för deltagarna. Det är viktigt att skapa en bekväm och lämplig miljö för att främja öppenhet och konstruktivt deltagande.

Dessutom märkte vi att Vellinge kommun hade placerat sig vid olika podium, vilket resulterade i en lång köbildning. Detta skapade en känsla av segregation och hindrade en smidig dialog mellan deltagarna och kommunens representanter. Det kändes som om de som kom dit för att ta del av information och höra andra fastighetsägares åsikter medvetet delades upp och förhindrades från att gemensamt framföra sina åsikter.

Vi uppmanar Vellinge kommun att tänka på dessa aspekter och förbättra framtida samrådsmöten för att säkerställa att alla medborgare har en rättvis chans att delta och göra sina röster hörda. Det är viktigt att samrådsmöten blir en plats där vi kan arbeta tillsammans för att hitta de bästa lösningarna för vår gemenskap.

Om en expropriation av [REDACTED] blir aktuell oroar vi oss även över hur vi ska kunna nyttja vår fulla byggrätt på fastigheten om tomtarealen minskas. Vi vill vara säkra på att vi fortfarande har möjlighet att utveckla och använda vår fastighet i enlighet med gällande regler och bestämmelser. I det redovisade förslaget är det otydligt om mark kommer att tas från vår fastighet då tjockleken på linjerna i de olika illustrationerna redovisas olika.

I detaljplaneförslaget framgår det inte klart och tydligt hur det gemensamma samhällsintresset i detta specifika fall prioriteras framför det individuella intresset. Vi önskar att det tydligt specificeras vilka fördelar och värden vi som enskilda individer kan förvänta oss av att ett bostadsområde planeras att byggas i vår närhet, även om detta kan innebära en försämring av våra fastigheter. Vad är de positiva aspekterna och fördelarna som vi kan förvänta oss att få ut av denna förändring i vårt närområde?

Sammanfattningsvis ber vi Vellinge Kommun att noga överväga våra farhågor och konsekvenserna som detta projekt kan få för oss som fastighetsägare och boende på [REDACTED]. Vi hoppas på en öppen och konstruktiv dialog för att hitta lösningar som kan balansera de allmänna intressena med våra specifika behov och rättigheter.

Tack för er uppmärksamhet på denna fråga, och vi ser fram emot att höra från er inom kort.

Kommentar:

Efter inkomna synpunkter har gång- och cykelstråket som angränsar er fastighet tagits bort från planförslaget.

I trafikutredningen har planförslaget med utfart mot Gamla Landsvägen utretts. Utredningen visar att trafiktillskottet från planområdet är begränsat och påverkan på trafiksituationen på vägnätet är liten. Kapaciteten i korsningarna har också utretts och visar att det inte uppstår framkomlighetsproblem. Korsningen Gamla Landsvägen/Steglarpsvägen föreslås höjas upp för att hastighetssäkra övergångsställena då det bedöms som mest lämpligt enligt trafikutredningen.

Frågan om ny in/utfart mot väg 101 har funnits med sen planarbetet påbörjades då det redan i planbeskedet för området lyftes att lämpligheten för ny koppling mot väg 101 skulle prövas. Trafikverket är väghållare för väg 101. Utfart mot väg 101 uteslöts efter dialog med Trafikverket.

Gång- och cykelkopplingar från området tillsammans med höjningen av korsningen bidrar också till en mer attraktiv väg till tågstationen, vilket kan uppmuntra till att fler väljer tågtrafiken som varit en satsning på hållbar kommunikation i orten.

Ingen rättighet eller servitut för någon sådan dagvattenledning har gått att finna.

En naturvärdesinventering är gjord för att utreda vilka naturvärden som finns i området. De största naturvärdena finns kring poppelallén i söder. Åkermarken som exploateras är ett område med lågt naturvärde. Områden med lågt naturvärde kan ha ett värde för exempelvis fåglar, vilt och mer lättspridda arter och kan fungera som spridningsvägar, tillfälliga uppehållsplatser och för födosök. De utgör dock oftast inte de viktigaste livsmiljöerna för exempelvis reproduktion och övervintring. Då naturvärdesinventeringen indikerade på förekomst av fladdermöss har planhandlingarna kompletterats med en fladdermusinventering, vilken visar att fladdermössen nyttjar trädridåerna som angränsar området. Fladdermössen påverkas negativt av behysning och i inventeringen föreslås skyddsåtgärder för att undvika konflikten med fladdermössen, vilka får tas med i kommande projektering. För att säkerställa att naturvärdena bevaras har området kring poppelallén planlagts som allmän plats natur med säkerhetsavstånd till bebyggelsen för att miljön ska bevaras.

Inför utbyggnad av allmän plats görs en bedömning om befintliga byggnader berörs av vibrationsmätningar.

Vi tar med era synpunkter gällande samrådsmötet inför kommande möten.

Planförslaget innebär ingen expropriation av er fastighet.

I planarbetet görs avvägningar mellan allmänna och enskilda intressen. Aktuellt område är utpekat för bostäder i gällande översiktsplan. Översiktsplanen anger hur marken ska användas och utvecklas och är vägledande i kommande planering, såsom detaljplanering. Bostadsbyggande är ett av de allmänna intressena att ta hänsyn till i översiktsplaneringen. Enligt översiktsplanen har aktuell plats bedömts som lämplig för bostäder bland annat då det innebär förtätning intill befintlig bebyggelse i ett kollektivtrafiknära läge. Det nya planområdet innehåller nya allmänna platser såsom parker, som kan nyttjas av samtliga invånare i Östra Grevie.

Sakägare 9

Angående den planerade cykel/gång väg (Kyrkstigen – Gamla Landsvägen) mellan tomterna ■■■ och ■■■

Vi har bott på ■■■ i Östra Grevie sedan 1987 och vi tycker att planen blir ett intrång i vår fastighet.

Vi anser att en cykel/gång väg genom vår tomt och vårt garage är den väg som ingriper mest på befintlig mark och byggnad. Vi föreslår att ni söker andra alternativ och tar annan mark i anspråk (som inte är bostadsfastighet) vilket skulle innebära ett mindre ingripande.

Vi är inte intresserade av att ha en passage genom vår trädgård och det finns dessutom ett garage som vi använder idag.

Kyrkstigen avslutas precis i den skarpa svängen av Gamla Landsvägen med dålig sikt och olycksdrabbat sedan tidigare, en cykel/gång bana som planerats innebär att många fler kommer att korsa Gamla Landsvägen.

En cykel/gångbana (mellan ■■■ och ■■■) skulle innebära att ett ökat intresse för att parkera på Kyrkstigen för att sedan gå genvägen till husen... Kyrkstigen är en väldigt smal trång väg ...

Dagvatten avlopp för 14:7, 11:22, 11:24, 22:8, 19:3, 19:4, 32:1, 20:3, 22:2, 22:7 med flera... finns idag sedan gammalt i åkern (Östra Grevie 8:6) och om dessa blir förstörda kommer det att bli stora konsekvenser för dessa fastigheter.

När man tittar på VA utredningen så tolkar vi det som vår fastighet kommer att vara ett vattenmagasin vid regn. Det har aldrig hänt tidigare, så vi anser att man måste hitta en annan lösning på dagvattenproblemet då man hårdgör så mycket av ytan. Detta behöver utredas mer noga så vi kan vara säkra på att inte få vattensamlingar på fastigheten.

Vi vill ha uppfört ett nytt staket (med höjd 1,2 m) i gränsen mot 8:6 som sätts upp och bekostas av byggherren.

Vid byggnation ökar risken för sprickbildning och skador på väggar och husgrund med ev sättningar som följd på samtliga befintliga byggnader (■■■). Därför ska en besiktning göras före byggstart och efter då projektet är klart som bekostas av byggherren. Eventuella skador ska bekostas av byggherren.

Har det gjorts undersökning om hur mycket ökade vibrationer som vår befintliga fastighet kommer att utsättas för (i samband med byggnationen) och hur har ni tänkt er att säkerställa så att inga vibrationsskador ska uppstå?

Eventuell byggtrafik vill vi inte ha passerande genom byn (Gamla Landsvägen), då våra hus är gamla och inte byggda för dessa vibrationer som tung trafik innebär, dessutom är det dålig trafiksituation för gående (dåliga smala trottoarer som på vissa ställen saknas helt)

Kommentar:

Efter inkomna synpunkter har gång- och cykelstråket som berörde er fastighet tagits bort från planförslaget.

Ingen rättighet eller servitut för någon sådan dagvattenledning har gått att finna.

VA-utredningen visar lågpunkter och anger att den norra lågpunkten kommer fyllas upp vid ett 100-årsregn (regn med uppskattad återkomsttid på 100 år), dvs ett regn som inte inträffar så ofta men som innebär stora regnmängder. Som riktlinje bör en ny detaljplan inte riskera att försämra skyfallssituationen för intilliggande område. Enligt VA-utredningen ska därför planområdets norra lågpunkt i sin helhet inte

höjas eller bebyggas. På grund av detta har området i norr som berörs av lågpunkten planlagts som parkmark.

Önskas staket bekostat av exploatören får dialog föras med dem. Kommunen har ingen avsikt att sätta upp något staket i dagsläget. Vad som är lämpligt på platsen får ses över i kommande detaljprojektering.

Vilken väg byggetrafiken tar är inte möjligt att styra inom processen för detaljplan, men kommunen tar med synpunkten till kommande upphandling av byggentreprenad samt informerar exploatören. Inför utbyggnad av allmän plats görs en bedömning om befintliga byggnader berörs av vibrationsmätningar.

Sakägare 10

Var modigare - en stor exploatering skapar mycket trafik men skulle än mer kunna stödja hållbara resor och boendemiljöer.

Vi är i grunden positiva till att byn ändras och ska växa, särskilt kollektivtrafikhäna områden med goda förbindelser. 51 bostäder är dock en omfattande exploatering för byn, men föreslås försörjas med en anslutning vilket skapar stort tryck och ökad trafik. Det är inte lämpligt att bygga en exploatering av denna storlek med endast en väg in och ut. Vi skulle även önska att man gjorde mer för att premiera ett mindre bilberoende, kan man inte ifrågasätta normen om två resp 1,5 parkeringsplatser per bostad i ett stationsnära område. Jag önskade att kommunen vore modigare att premiera gång och kollektivtrafik i bebyggelseplaneringen genom att hålla nere normen och attrahera boenden som vill nyttja de fantastiska kollektivtrafikförbindelser som finns och som vi som skattebetalare investerat i.

Grönytor ersätts av vägar och trafik och behöver kompenseras

Förslaget innebär en stor påverkan på de grönytor som finns. Utan rätt dimensionering och utan tillräcklig omsorg för detaljutformning så kan området kännas som en asfalterad cirkulationsplats. Ytan runt sjön är en av de få naturliga grönområdena, låt denna vara fri och oanlagd i så stor utsträckning som möjligt. Det är få platser som man kan bygga en koja, klättra i träd eller kasta en pinne i vattnet som barn utan att känna att allt känns tillrättat. Bevara den fria naturkänslan som finns runt sjön. Det är positivt att det finns tilltagna ytor för grönområden inom planområdet.

Skapa något för hela byn – en "pump track" i norra parken.

Det finns många barn och förhoppningsvis bara fler med åren i byn. Barnen har stor glädje av att det finns cykelbanor och en favorityta är parkeringen vid stationen där cyklar, sparkcyklar, rollerblades och skateboards turas om att testa trapporna, rampen från plattformen och granitkanterna. Det vore fantastiskt att nyttja parkytan med möjlig fördröjning som ett pumptrack där alla åldrar och fordon kan samsas kring en aktivitet ute. En samlingsplats för byns unga och lekfulla och passar alla åldrar... Visst vore det fint att sätta östra delarna av kommunen på kartan med en aktivitetsplats som lockade från övriga byar och Vellinge tätort? Exempel på pumptrack: [Storslagen invigning av Sölvesborgs nya pumptrack! Äntligen står den redo! Ungdomar, familjer och cykelentusiaster samlades under förmiddagen på... | By Näringslivskontoret Sölvesborg | Facebook](#)



Boendemiljö och fastighetsreglering

Planförslaget innebär en påtaglig inverkan på vårt boende. En trafikerad väg anläggs längs hela fastighetens södersida, bostäder och vägnät öster om och en gångväg och asfalterad bussyta ersätter befintliga grönytor mot nordväst. Vi äger inte denna mark runtomkring, men det är den boendemiljön vi levt i. Vi odlar på ytan som tillhör skolan norr om vår fastighet och har sedan 13 år tillbaka enligt överenskommelse med tidigare och nuvarande ägare mot att vi sköter ytan. Vi är positiva till att låta så stor del som möjligt av marken mellan vår tomt och förskolan övergå till bostad genom fastighetsreglering.

Vi har haft dialog om köp av hela denna yta tidigare med nuvarande ägare och är positiva till att skapa utrymme för vår boendemiljö, särskilt givet hur boendemiljön ändras runt resten av vår fastighet med anlagda vägar och trafik. Viktiga punkter för oss är att skapa yta och utrymme omkring den mest östra spetsen av fastigheten där vi har bastu/uteplats. Vi föreslår att så stor del av denna yta som möjligt övergår till [REDACTED]. Se bifogad skiss med förslag på utökat område, vi diskuterar gärna vidare vad som är möjligt. Vi anser inte att busshållplatsen ska utökas, se motiv längre ner.



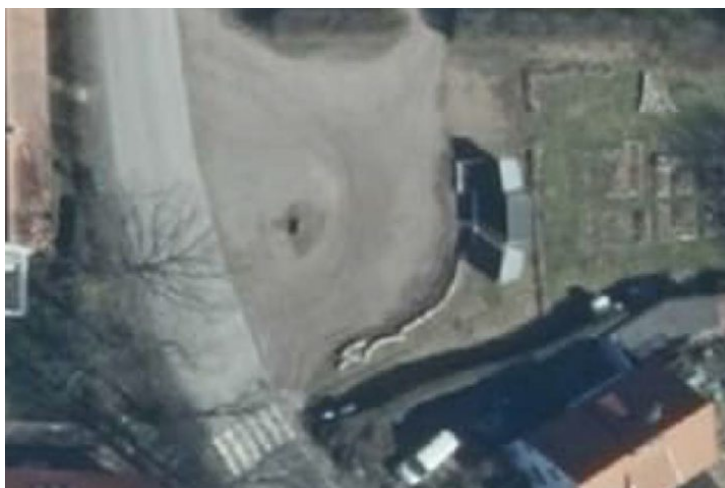
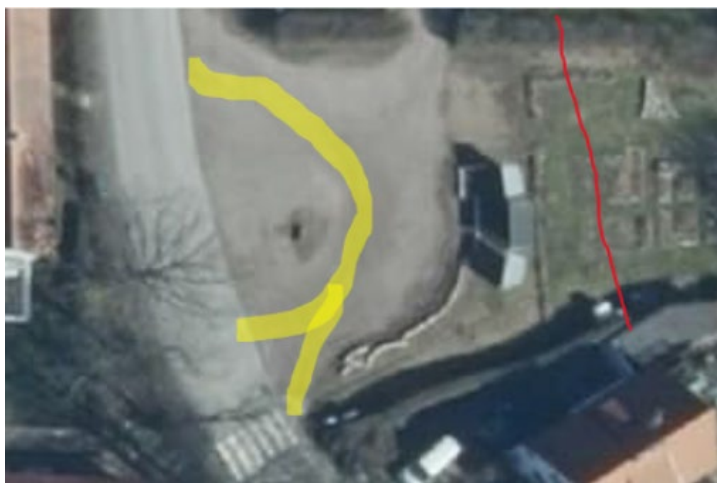


Busshållplats:

1. Det är bra att nyttja befintlig vändplats för buss. Ett likvärdigt alternativ är att nyttja Skånetrafikens befintliga hållplats, där vändmöjligheterna är ju detsamma för bussarna i linjetrafik.
2. Gör inte busshållplatsen större än vad som behövs. Det är inte motiverat att utöka vändplatsen nämnvärt jämfört med utifrån befintlig storlek (mot röd linje på bilden). Idag ser man tydligt på vändspåren (gult nedan) hur mycket av ytan nyttjas, platsen är väl tilltagen för behovet och användningen idag. Det finns stora ytor idag som inte nyttjas fullt ut, en bättre placering av busskurer och anslutande GC-väg skulle med fördel göras på så liten yta som möjligt. Att asfaltera ytan är kostnadseffektivt ur underhållssynpunkt men ökar än mer känslan av gata/väg. Det vore därför lämpligt att göra en bedömning av behovet jämfört med hur vändplatsen används idag. Det är värt att ta hänsyn till att idag är det ingen som kör förbi/jämte bussen när den står uppställd, behöver man passera använder bilister infarten norr om betongsuggan i mitten på vändplatsen för att ta sig in till förskolans parkering. Att ”Grönytan i mitten är dels anpassad efter bussens svängradie, men även anpassad för att en personbil ska kunna köra förbi bussen upp till förskolans parkering när bussen står inne på hållplatsen.” Används idag inte i praktiken, och med de få bilar som ska in på parkeringen till förskolan och krypkör förbi – överdimensionera inte hållplatsen.

Att beakta:

- Det händer inte sällan att hållplatsen idag används som mötesplats på sena kvällar för bilar med tveksamma motiv. Även inne på förskolan finns en dold parkering som har föranlett polistillsyn. Gör inte platsen större än nödvändig.
- Ska ytan asfalteras och utökas krävs att avrinningen omhändertas på ett tillräckligt sätt. Idag rinner en stor del av avvattningen ner förbi övergångsstället och svämmar ofta över den första brunnen vilket gör att vatten rinner in på uppfart/-tomt [REDACTED]. Vägbanan mot uppfarten anpassades för en tid sedan och förbättrade dock avrinningen ner mot nästa brunn längs Gamla Landsvägen.



Korsningen/infart till området

Den större upphöjda körbanan är att föredra på alla sätt. Vi förordar inte en kort ramp som skapar mer abrupt broms och start trafik och buller/bilskrammel när man kör över den. Den större kommer på ett bättre sätt säkra hastigheter och signalera prioritering av gång- och cykeltrafikanter. En större upphöjd körbana främjar även gångförbindelsen från den nya anslutningen till lekplatsen på andra sidan gamla landsvägen. Även de befintliga övergångsställen över Steglarpsvägen förstärks och ger gående företräde. Det är dessutom bättre resekomfort för bussresenärer med en längre upphöjd ramp.

Kommentar:

Frågan om ytterligare en in/utfart till området har funnits med sen planarbetet påbörjades. Redan i planbeskedet för området lyftes att lämpligheten för en ny koppling mot väg 101 skulle prövas. Trafikverket är väghållare för väg 101. Utfart mot väg 101 uteslöts efter dialog med Trafikverket.

I trafikutredningen har planförslaget med en utfart mot Gamla Landsvägen utretts. Utredningen visar att trafiktillskottet från planområdet är begränsat och påverkan på trafiksituationen på vägnätet är liten. Kapaciteten i korsningarna har också utretts och visar att det inte uppstår framkomlighetsproblem.

Detaljplanen följer kommunens parkeringsnorm. Korsningen Gamla Landsvägen/Steglarpsvägen föreslås höjas upp för att hastighetssäkra övergångsställena. Gång- och cykelkopplingar från området tillsammans med höjningen av korsningen bidrar till en mer attraktiv väg till tågstationen, vilket kan uppmuntra till fler att välja tågtrafiken, som varit en stor satsning på hållbar kommunikation i orten.

En naturvärdesinventering är gjord för att utreda vilka naturvärden som finns i området. De största naturvärdena finns kring poppelallén i söder och i övrigt finns inga större naturvärden inom planområdet. För att säkerställa att naturvärdena bevaras har området kring poppelallén planlagts som allmän plats natur med säkerhetsavstånd till bebyggelsen för att miljön ska bevaras. På detta sätt har detaljplanen tagit hänsyn till naturvärden inom planområdet. Områdena kring sjön är delvis redan planlagda i detaljplan från 70-talet. Området är planlagt för Allmän plats: park eller plantering samt Område för allmänt ändamål.

Önskemålet om pump track förmedlas vidare till kommunens tekniska enhet. I detaljplan styrs inte exakt utformning av parken utan det får ses över i kommande skeden.

Kvartersmarken har i förhållande till samrådsförslaget utökats österut i den mån det varit möjligt. Ytterligare utökning inom parkmarken har inte varit möjlig då det behövs utrymme för gång- och cykelväg och eftersom marken lutar krävs det även utrymme för slänter intill gång- och cykelvägen. Kvartersmarken har också utökats lite västerut för att möjliggöra passage runtomkring befintlig garagebyggnad. Detta i enlighet med önskemål från fastighetsägaren.

Olika platser för skolbushållplats har utretts där befintlig plats bedöms som mest lämplig att använda som skolbushållplats. Syftet med ytan är att möjliggöra för angöring av buss på ett ändamålsenligt sätt. Förslaget är att bussen ska angöra hållplatsen i radie, då andra utredda alternativ som möjliggjorde rak angöring till hållplatsen bedömdes vara för platskrävande och att ytan därmed skulle bli överdimensionerad. Grönytan i mitten har dimensionerats utifrån bussens utrymmesbehov vid svängning, men har även som syfte att leda trafiken runt platsen på ett mer ordnat sätt, varför det bedömts vara nödvändigt att kunna passera en stillastående buss vid hållplatsen. Planbestämmelse om väderskyddets placering i förhållande till användningsgräns har tillförts. I övrigt styrs inte exakt utformning av skolbushållplatsen i detaljplanen utan får ses över i kommande skeden. Frågor såsom avrinning är också något som ses över i kommande projektering.

Kommunen har valt att gå vidare med alternativet upphöjd korsning vid Gamla Landsvägen/-Steglarpsvägen.

Sakägare I I

A Nya området Östra Grevie 8 med flera / Rubricerade område och tillfarter

I det förslag, vilket nu presenteras, kommer all motortrafik till nämnda 51 nya bostäder/fastigheter att passera genom byn Östra Grevie. I det nya området kan

förutsättas att varje hushåll har minst två bilar. Med tanke på att över 60% av de boende kommer att arbeta i Malmö innebär detta en väsentligt ökad trafik genom byn.

En förutsättning är därför att rubricerad detaljplan har av Trafikverket godkända på- och avfarter till/från väg 101. Detta för att dels skapa en bättre miljö och därmed även bättre boendeförhållande för de som idag är bofasta i Östra Grevie, men även för de nya fastighetsägarna. Med kommunens nuvarande förslag kommer dessutom samtliga nya fastighetsägare vilka bor direkt vid ut-/infarten få oacceptabelt hög trafik speciellt två gånger per vardag, morgon som sen eftermiddag.

B Påverkan för gamla och nya fastighetsägare

Om all biltrafik från det nya området ska gå via Gamla Landsvägen kommer vissa fastighetsägare på Gamla Landsvägen ha upp till c:a 70 nya bilar varje morgon och varje kväll vilka passerar i lokalgatan för att komma ut till väg 101. *(I det nya området kommer att finnas i snitt mer än 2 bilar per hushåll (se ovan) varför ovanstående beräkningsgrund använts).*

Genom att lägga in-/ utfart vid väg 101 uppnår man optimal minskning av biltrafiken även för alla boende i det nya området. Dessutom kommer avgaserna att minska betydligt då man får betydligt mindre sträcka att köra samt möjlighet att hålla en jämnare fart på väg 101.

Givetvis ska föreslagen lokalgata till nya området finnas för ut-/infart, men den kommer då i första hand användas vid körning mot t ex Vellinge. Dessutom innebär nuvarande förslag cirka 1,4 km (4x 350 meter) extra körning per dag för varje hushåll för att nå norra utfarten av G. Landsvägen/väg 101.

Det finns en av Trafikverket godkänd in-/utfart söder om Folkhögskolan vilken ej byggts. Det bör därför per omgående utredas hur denna kan flyttas längre norrut på väg 101 för att fungera som in-/utfart till nya området/Östra Grevie 8:6 med flera. Trafikverkets argument till att neka in-/utfart från väg 101 till nya området får inte väga tyngre än miljö- och boendaspekten. Speciellt då det redan finns ovan nämnda av Trafikverket godkänd in-/utfart från väg 101. Ovan nämnda förslag förutsätter vi stöds av byggherren även om då eventuellt några fastigheter inte kan byggas på grund av in-/utfarten från väg 101 till nya området.

C Påverkan för Idag bofasta men framförallt barn i Östra Grevie

En kraftig ökning av trafiken kommer att ske på Gamla Landsvägen, i förts hand i riktning norrut mot Malmö, om endast till- och utfart för området finns mot Gamla Landsvägen. ”Bygatan” är redan idag tillräckligt belastad och har även områden vilka barn passerar samt en osedvanligt skarp kurva vid fastigheterna [REDACTED] och [REDACTED]. Men framförallt finns idag dels en befintlig förskola för åldrarna 1-5, dels planeras en ny förskola i Östra Grevie. Båda i direkt anslutning till Gamla Landsvägen. Har en hälsoriskbedömning gjorts vad det innebär med utökning av biltrafiken? Det är välkänt att fordonsavgaser ökar risken för besvär och andningsorganen hos barn.

Genom att lägga till-/utfart från väg 101 till nya Östra Grevie 8:6 med flera minskar således miljö- och boendeproblem betydligt. Skulle inte Trafikverket tillmötesgå detta kommer undertecknade att använda alla de rättigheter vi har att överklaga rubricerade detaljplan.

Kommentar:

Antal parkeringar inom området utgår från kommunens parkeringsnorm som räknar två platser per villa och 1,5 platser per radbus/parbus.

Frågan om ytterligare en in/utfart till området har funnits med sen planarbetet påbörjades. Redan i planbeskedet för området lyftes att lämpligheten för en ny koppling mot väg 101 skulle prövas. Trafikverket är väghållare för väg 101. Utfart mot väg 101 uteslöts efter dialog med Trafikverket.

I trafikutredningen har planförslaget med en utfart mot Gamla Landsvägen utretts. Trafikmätningar har gjorts på befintligt vägnät och beräkningar på hur mycket trafik det nya planområdet alstrar. Utredningen visar att trafiktillskottet från planområdet är begränsat och påverkan på trafiksituationen på vägnätet är liten. Kapaciteten i korsningarna har också utretts och visar att det inte uppstår framkomlighetsproblem.

Korsningen Gamla Landsvägen/Steglarpsvägen föreslås även höjas upp för att hastighetssäkra övergångsställena intill korsningen och skapa bättre komfort för busstrafiken. Korsningen bedöms som viktig för barn och unga då förskolan, skolbusshållplats och lekplats finns i närheten. För att barn ska kunna ta sig till lekplatsen på ett trafiksäkert sätt föreslås ett övergångsställe från planområdets infartsväg till lekplatsen. Gång- och cykelkopplingar från området tillsammans med höjningen av korsningen bidrar också till en mer attraktiv väg till tågstationen, vilket kan uppmuntra till att fler väljer tågtrafiken som varit en stor satsning på hållbar kommunikation i orten.

Vid planläggning ska miljö kvalitetsnormer för luft följas, vilket är bestämmelser om kvaliteten på luft. Miljö kvalitetsnormen anger gränsvärden som inte får överskridas. Enligt årsrapport för Vellinge kommun – 2020, Kontroll av luftkvalitet inom samverkansområdet Skåne visar resultatet av mätningar och modellberäkningar inom kommunen att halter för samtliga parametrar ligger under miljö kvalitetsnormer (MKN). Planens genomförande bedöms inte överskrida miljö kvalitetsnormen då trafiktillskottet enligt trafikutredningen bedöms vara begränsat och påverkan på vägnätet litet. Planområdet ligger inom gångavstånd till tågstation och busshållplats vilket möjliggör för hållbart resande.

Sakägare 12

Vi vill uttrycka vår stora oro över att en redan hårt trafikerad väg, som Gamla Landvägen är, genom byn kommer bli än värre vid nybyggnation. Det är gjort en kontroll som visade att över 60% av trafiken i byn kör ut vid norra utfarten vid väg 101 och då bygga 50 nya hus med en in/utfart mot Gamla Landsvägen kommer inte minska trafiken direkt. Det körs redan för fort genom byn och framförallt framför kyrkan, där det dessutom saknas trottoar att gå på, vid evenemang på kyrkan så får folk gå ute i gatan då parkeringen framför är full. Vid eventuellt byggande måste därför trafiken ses över ordentligt då den tunga trafiken kommer öka avsevärt. Den enda vettiga infarten för så stora och tunga maskiner kommer därför köra in via norra infarten och förbi kyrkan. Våra hus är gamla och redan idag när tung trafik kör förbi i allt för hög hastighet så känner man vibrationer.

Vi har dagvattenledningarna som går ute på det tänkta området som är av största vikt att dem fungerar för oss som bor längs med åkern och tilltänkta byggandet.

Förstör man denna fina åkermark nu som har fungerat i alla år så kan man inte återställa den i framtiden. Man kommer även driva bort det rika djurliv som vi har runt åkern och i byn.

Där är redan förberett ytor vid Torhögsvägen i byn där det inte har hänt något sen. Det finns planer på ytterligare utbyggnad västerut, varför fortsätter man inte där istället för

denna lilla yta österut som kommer förstöra den sista lilla biten av gammal bykänsla vid byggande av nya fastigheter så nära inpå.

Vi vill även påpeka att på samrådsmötet som hölls i V Ingelstad fick man känslan av att kommunen gör allt för att vi boende inte skulle få höra varandras tankar och funderingar kring exploateringen utan ni vill tysta oss istället. Ni hade valt en allt för liten lokal för så många gäster, dessutom var det allt för varmt för att man skulle kunna stå därinne och vänta på sin tur vilket gjorde att man tröttnade och gick.

Vi hoppas och tror att ni har tänkt på alla konsekvenser som ett eventuellt bygge skulle medföra och att ni för en öppen dialog med oss boende i området.

Tack för ni tog er tid.

Kommentar:

I trafikutredningen har planförslaget med en utfart mot Gamla Landsvägen utretts. Trafikmätningar har gjorts på befintligt vägnät och beräkningar på hur mycket trafik det nya planområdet alstrar. Utredningen visar att trafiktillskottet från planområdet är begränsat och påverkan på trafiksituationen på vägnätet är liten. Kapaciteten i korsningarna har också utretts och visar att det inte uppstår framkomlighetsproblem.

Hur byggtrafiken kör är inte möjligt att styra inom ramen för processen för detaljplanen. Vilken väg som är lämpligast får ses över i kommande utbyggnadsskede och kommunen tar med synpunkten till kommande upphandling av byggentreprenad samt informerar exploatören. Inför utbyggnad av allmän plats görs en bedömning om befintliga byggnader berörs av vibrationsmätningar.

Ingen rättighet eller servitut för någon sådan dagvattenledning har gått att finna.

Detaljplanen är förenlig med gällande översiktsplan, ÖP 2010, aktualiserad 2017. Översiktsplanen anger riktlinjer för den framtida markanvändningen och är vägledande för bland annat planläggande av nya bostadsområden. Enligt Plan- och bygglagen ska marken användas för det ändamål som anses vara mest lämpligt utifrån beskaffenhet, läge och behov. I detta fall vägs intresset av att bevara jordbruksmarken mot behovet av att anlägga nya bostäder. Planområdet bedöms som en lämplig förtätning då det ligger intill befintlig bebyggelse i ett kollektivtrafikenära läge och är tydligt avgränsat från övrigt jordbrukslandskap. Den sammantagna bedömningen är således att tätorts- och kollektivtrafikenära bostadsbebyggelse är ett väsentligt samhällsintresse som väger tyngre än att bevara jordbruksmarken.

En naturvärdesinventering är gjord som visar på att de största naturvärdena är knuta till poppelallén, vilken planläggs som natur och bevaras. Åkermarken som exploateras är ett område med lågt naturvärde. Områden med lågt naturvärde kan ha ett värde för exempelvis fåglar, vilt och mer lättspredda arter och kan fungera som spridningsvägar, tillfälliga uppehållsplatser och för födosök. De utgör dock oftast inte de viktigaste livsmiljöerna för exempelvis reproduktion och övervintring.

Vi tar med era synpunkter gällande samrådsmötet inför kommande möten.

Sakägare 13

Hej!

Jag och min sambo [REDACTED] är boende i Östra Greve på [REDACTED], fastighetsbeteckningar [REDACTED].

Vi vill göra er uppmärksamma på att våra och grannens dagvattenrör ligger precis utanför våra tomtgränser på den mark som ni ska bebygga.

Om ni kör/gräver här finns det mycket stor risk att våra dagvattenrör förstörs och att detta kan komma att förorsaka stora problem för oss, så vi vill göra er uppmärksamma på detta och undrar hur ni tänker undvika att detta sker.

Kommentar:

Ingen rättighet eller servitut för någon sådan dagvattenledning har gått att finna.

Sakägare 14

Observera att det förekommer två bildserier och att texten fortsätter efter båda.

Inledning

I detta dokument presenteras mina synpunkter på vilka nackdelar och olägenheter som skulle uppstå genom att via tvångsinlösen anlägga gång- och cykelväg över mark nu tillhörande [REDACTED]. Min ståndpunkt är att förslaget sammantaget inte uppnår vad som krävs för att kommunen ska ha laglig rätt till tvångsinlösen,

enligt Plan och Bygglagen (PBL) 4 kap 36§:

”I de delar som planen medför att mark eller annat utrymme eller särskild rätt till mark eller annat utrymme kan komma att tas i anspråk enligt 6 kap. 13 eller 16 § ska planen vara utformad så att de fördelar som kan vinnas med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda. Lag (2014:900).”

eller Förvaltningslagen (2017:900) 5 §:

”Myndigheten får ingripa i ett enskilt intresse endast om åtgärden kan antas leda till det avsedda resultatet. Åtgärden får aldrig vara mer långtgående än vad som behövs och får vidtas endast om det avsedda resultatet står i rimligt förhållande till de olägenheter som kan antas uppstå för den som åtgärden riktas mot.”

Detta då jag inte har kunnat hitta några betydande fördelar med anläggandet av en sådan gång- och cykelväg (i tillägg till de tänkta gång- och cykelvägarna i norr och söder samt trottoaren i söder), men däremot ett stort antal betydande nackdelar och olägenheter. Därför motsätter jag mig förslagen om gång- och cykelväg över [REDACTED] och ställer mig också frågande till förhållandena öster om [REDACTED] i relation till den biotopskyddade allén längs tomtgränsen.

Inledningsvis bör också påpekas att jag inte kan ha en klar uppfattning av vad kommunens förslag innebär. Skälen till detta är:

- 1) I trafikutredningen (från kommunens dokument på hemsidan relaterade till planförslaget) framgår det i text och på karta att det bara rekommenderas en gång- och cykelväg i ”mitten”, dvs över nuvarande fastigheten [REDACTED]. I illustrationsplanen och plankartan finns det däremot utritat två gång- och cykelvägar - en innanför norra tomtgränsen och en innanför södra tomtgränsen på [REDACTED], där de två har cirka 50 meters mellanrum. Muntligt på samrådsmötet har vi fått intrycket av att kommunen bara menar att man vill göra en av de två, men vi har inte fått något definitivt besked. Det framgår inte heller entydigt i planbeskrivningen om

planförslaget innebär en eller två gång- och cykelvägar över vår tomt. Därmed är det oklart hur många föreslagna gång- och cykelvägar vi har att ta ställning till.

- 2) Vi kan bara ha en högst ungefärlig uppfattning om vad den norra eller (framförallt) södra gång- och cykelvägen skulle innebära i form av hur mycket mark som skulle behöva inlösas av kommunen för respektive gång- och cykelväg, eftersom
 - lantmäteriets förrättning inte är färdig än, vilket gör att vi inte vet var de nuvarande tomtgränserna går. Detta är påtalat till kommunen, men beskedet blev att man inte kunde förlänga samrådstiden för att vänta in att förrättningen skulle bli färdig.
 - det i kommunens dokument bara framgår att gång- och cykelvägarna ska vara *minst* tre meter breda medan det inte nämns någon övre gräns för bredd och vi har inte heller fått svar på det då vi har frågat.
 - det när det gäller en eventuell gång- och cykelväg i söder är oklart hur långt ifrån raden av hästkastanjer längs tomtgränsen som gång- och cykelvägen skulle behöva placeras och därav högst oklart hur stor del av tomten som skulle behöva lösas in. Detta har vi inte heller fått ett tydligt svar på när vi har frågat.

Det skulle kunna anses att ovanstående punkter inte är i linje med PBL 3 kap 6 §: "Översiktsplanen ska utformas så att innebörden av den tydligt framgår", 6 a §: "Kommunen ska i översiktsplanen redovisa planens väsentliga konsekvenser.", samt 8 § "Under samrådet ska kommunen redovisa förslagets innebörd, skälen för förslaget, förslagets konsekvenser och det planeringsunderlag som har betydelse för bedömningen av förslaget."

Det blir i vilket fall som helst omöjligt för oss att veta vad förslaget skulle innebära i praktiken gällande hur mycket tomtmark som skulle behöva inlösas.

Fördelar med gång- och cykelväg över nuvarande [REDACTED]?

Fördelar ur ett målpunktperspektiv?

I målpunktsinventeringen i trafikutredningen (i documentsamlingen relaterad till Östra Grevie 8:6 på Vellinge kommuns hemsida) anges att de målpunkter som finns i Östra Grevie av högre betydelse är Östra Grevie station med intilliggande busshållplatser, lekplatser, förskola och skolbusshållplats. Andra målpunkter som anges i byn är Östra Grevie kyrka och Östra Grevie folkhögskola, som dock ej bedöms vara av lika stor betydelse. Utöver detta nämns vikten att det finns en anslutning så cyklister från det nya området kan ta sig upp mot cykelbanan till Västra Ingelstad utan att behöva cykla längs Gamla Landsvägen.

Busshållplatser, lekplatser, förskola, folkhögskola och skolbusshållplats nås enklast via den planerade gång- och cykelvägen söder om förskolan. Cykelbanan till Västra Ingelstad skulle enklast och säkrast nås via en gång- och cykelväg som utgår från norra delen av Östra Grevie 8:6.

Det enda användningsområdet för en gång- och cykelkoppling i "mitten" (över [REDACTED]) som anges i Trafikutredningen är att skapa "en gen anslutning mot stationen".

Jag mätte (i illustrationsplanen för det nya området och i Google Maps för vägen utanför det nya området) avståndet från en utgångspunkt i mitten av "8:an" som skapas av gatorna i det nya området och kom fram till följande:

Om man går från utgångspunkten mitt i "8:an" till tågstationens södra ingång via den tänkta gång- och cykelvägen söder om förskolan, Steglarpsvägen och Bokvägen blir det en gångväg på cirka 430 meter. Om man istället för gång- och cykelvägen väljer trottoaren som går längs den planerade bilvägen till det nya området blir det totalt cirka 410 meter för att komma från utgångspunkten till stationen.

Om man från samma utgångspunkt går till tågstationens södra ingång via den tänkta gång- och cykelvägen längs [REDACTED]s södra tomtgräns, Gångvägen och Ekvägen blir det ett avstånd på totalt cirka 390 meter.

Om man från samma utgångspunkt går till tågstationens norra ingång via den tänkta gång- och cykelvägen längs [REDACTED]s norra tomtgräns och sedan via Kapellvägen blir det ett avstånd på totalt cirka 470 meter.

Man kan ta sig under spåren både vid södra sidan via Lönnvägen och vid norra sidan via Bolmersvägen för att komma till spår 2, det västra av de två tågspåren. Det är dock kortare väg att gå för att ta sig under järnvägen på den södra sidan, via Bolmersvägen.

Med tanke på ovanstående, där man från mitten av det nya området skulle kunna få cirka 20 meter kortare gångväg (vilket motsvarar cirka 15 sekunders promenad i normal promenadtakt) till tågstationen via en gång- och cykelväg längs södra tomtgränsen av [REDACTED] och cirka 60 meter längre väg till tågstationen (där det också tar längre tid att ta sig till den borte perrongen) via en gång- och cykelväg längs norra tomtgränsen av [REDACTED] har jag svårt att se vilka betydande fördelar som skulle uppnås genom att anlägga en gång- och cykelväg över [REDACTED] över huvud taget, bara 100-150 meter norr om gång- och cykelvägen som planeras söder om förskolan, för vilken fastighetsägaren också frivilligt har erbjudit sig att upplåta mark.

Naturligtvis blir det vissa skillnader i avstånd och tid till stationen vid olika vägval beroende på var på det nya området man bor, men för att ge en uppfattning om proportioner kan nämnas att huset som ligger längst upp i den nordöstra änden av det nya området har ett gångavstånd av cirka 90 meter från mitten av "8:an", vilket motsvarar cirka en minut i normal promenadtakt - det är alltså inga stora skillnader utifrån belägenhet inom det nya området.

Fördelar ur ett trafikvolymsperspektiv?

Enligt trafikutredningen estimeras att planförslaget per dygn totalt från området alstrar 25 resor med cykel och 54 till fots, vilket skulle motsvara i snitt cirka en cykelresa och två resor till fots per timme, vilket sedan fördelas på det totala antalet gång- och cykelvägar samt den trottoar som planeras längs utfartsvägen. Med tanke bland annat på att det med undantag för kyrkan är lika nära eller närmare och även säkrare att ta sig till samtliga målpunkter via övriga passager än via en gång- och cykelväg över nuvarande [REDACTED] skulle den sistnämnda sannolikt få mindre trafik än genomsnittet (gissningsvis skulle den största delen av cykeltrafiken gå via den norra gång- och cykelvägen mot cykelbanan mot Västra Ingelstad och den framtida cykelbanan mot Vellinge och den största delen av gångtrafiken via gång- och cykelvägen eller trottoaren söder om förskolan med tanke på

tågstation, busshållplats, lekplatser och förskola), dvs i genomsnitt knappt en cyklist var tredje timme och i genomsnitt knappt en gångtrafikanter varannan timme. Jag har därmed svårt att se betydande fördelar med en gång- och cykelväg över nuvarande [REDACTED] även ur ett trafikvolymsperspektiv.

Fördelar ur ett rekreativsperspektiv?

Med rekreativsperspektiv syftar jag på den mening i planbeskrivningen som går utöver det som framförs i Trafikutredningen, nämligen ”Kopplingarna gör det även möjligt för allmänheten att röra sig genom området förbi grönområdena och bostadsområdet.”

Skälen för dem som inte bor i det nya området att vilja röra sig i det torde vara främst rekreativ- eller motionsbaserade, det vill säga att man väljer att ta sig genom området för att man vill gå eller springa och då gärna gör det i fina omgivningar. För sådana aktiviteter verkar det osannolikt att det skulle finnas mycket behov av en koppling i mitten som leder rakt in i bebyggelsen, utan att man snarare hellre skulle välja vägen via de sannolikt fina grönområdena i de norra och södra delarna av området.

Om de södra och norra ingångarna till området skulle hamna ungefär där de är utritade på illustrationsplanen skulle det vara ett gångavstånd genom det nya området på knappt 500 meter mellan den södra (söder om förskolan) och norra (den som i nuläget är ritad ut mot Kyrkstigen) gång- och cykelvägen, det skulle alltså ta cirka 6 minuter att gå genom hela området i normal promenadtakt. Det är inte troligt att så många av dem som uppsöker det nya området av rekreativ- eller motions-skäl skulle vilja halvera den sträckan till en cirka 3 minuter lång promenad genom att använda en gång- och cykelväg som utgår från mitten av det nya området. Detta gör att det är svårt att se några betydande fördelar med en sådan gång- och cykelväg även ur rekreativ- och motions-synpunkt.

Nackdelar med gång- och cykelväg över nuvarande [REDACTED]

Nackdelar ur ett trafiksäkerhetsperspektiv

Gamla Landsvägen får anses vara en av Östra Grevies huvudvägar, där det förutom en stor andel av den totala trafiken även går busslinjer. Enligt trafikutredningen beräknas planområdet alstra lite under 250 extra motorfordonsresor per dygn, varav cirka 60 procent beräknas gå norrut på Gamla Landsvägen, vilket blir ungefär 150 extra motorfordonsresor per dygn. Detta i sig tillför en ökad risk för trafikolyckor på Gamla Landsvägen. Utifrån uppgifter från kommunen har man ansökt om, men inte fått tillstånd från Trafikverket för en utfart mot väg 101 från det nya området.

Enligt Trafikutredningen är Gamla Landsvägen för smal för att man ska kunna bygga en trottoar på östra sidan. Därmed skulle en gång- och cykelväg som dras över nuvarande [REDACTED] gå rakt ut i en av byns mest trafikerade vägar. Att det är så få gång- och cykelresor per dygn (se ovan) skulle snarast öka olycksrisken då bilister vänjer sig vid att det aldrig kommer någon fotgängare eller cyklist ut från nämnda gång- och cykelväg när de kör förbi, förrän det plötsligt gör det. Vid en mer rimligt trafikerad gång- och/eller cykelpassage lär sig bilisterna att hålla mer uppsikt. Som ett personligt exempel kan nämnas cykelöverfarten vid korsningen mellan Torhögsvägen och Bolmersvägen där jag aldrig har sett någon cyklist och måste påminna mig själv varje gång jag närmar mig i bil att där faktiskt finns en cykelöverfart, där det en dag kan komma en cyklist.

Att mindre gång- och cykeltrafik, även ner på korsningsnivå, skapar större risk för olyckor har även stöd i vetenskapliga studier:

“The likelihood that a given person walking or bicycling will be struck by a motorist varies inversely with the amount of walking or bicycling. This pattern is consistent across communities of varying size, from specific intersections to cities and countries, and across time periods.” (Jacobsen, *Inj Prev.* 2003 Sep; 9(3): 205–209)

”I denna studie kan vi konstatera att ökat cykelflöde ger ökad andel motorfordonsförare som väjer; att ökad andel motorfordonsförare som väjer ger ökad trafiksäkerhet i form av lägre konfliktrisk per passerande cyklist; samt att ökat cykelflöde ger ökad trafiksäkerhet för cyklande.” (Svensson, Å., & Pauna, J. (2010). Trafiksäkerhet och väjningsbeteende i cykel-motorfordon interaktioner. (Bulletin / 3000; Vol. Bulletin 257). Lund University Faculty of Engineering, Technology and Society, Traffic and Roads, Lund, Sweden.)

”Vissa forskare, bland annat Ulf Brüde och Jörgen Larsson (1993) och Lars Ekman (1996) har utvecklat modeller för att undersöka förhållandet mellan antal trafikanter och risk för olyckor. Brüde och Larssons (1993) forskning visar på icke-linjära förhållanden mellan ett ökat antal utövare och antalet olyckor. Resultaten, menar forskarna, pekar på att det ur ett säkerhetsperspektiv bör vara lönsamt att ”klumpa ihop” oskyddade trafikanter på platser med infrastruktur av god kvalitet samt där det är lite motortrafik.” (Forsberg, M. (2015). Safety in Numbers – minskar risken för cykelolyckor med fler cyklister? En litteraturstudie)

Sammanfattningsvis talar ovanstående för att man inte bör bygga fler cykel- och/eller gångvägar än nödvändigt, då det ökar trafiksäkerheten att koncentrera cyklisterna och gångtrafikanterna till så få övergångar som möjligt.

I Trafikutredningen anförts att ”Passage över Gamla Landsvägen bör placeras cirka 100-200 meter norr om skolbusshållplatsen beroende på var den mittersta gång- och cykelkopplingen placeras. I första hand bör passagen utformas som ett hastighetssäkrat övergångsställe i syfte att minska barriäreffekten av Gamla Landsvägen. I de fall platsen inte hastighetssäkras föreslås att det inte heller anläggs ett övergångsställe, för att inte skapa en falsk känsla av att det är tryggt att korsa gatan här.”

Man menar alltså att ett icke-hastighetssäkrat övergångsställe vore en trafikfara. Avsaknad av ett övergångsställe skulle följaktligen fortfarande vara en trafikfara, men inte ge en falsk känsla av säkerhet, utan gång- och cykeltrafikanter skulle då behöva förstå att det är farligt att passera vägen där och vara extra försiktiga. Detta kan förväntas av vuxna, men inte av barn eller funktionsnedsatta personer. Det återstående alternativet i kombination med en gång- och cykelväg som utmynnar mot Gamla Landsvägen är då alltså en hastighetssäkrad passage över vägen. Hastighetssäkrade passager eliminerar dock inte risken för olyckor:

”När det gäller åtgärder inom väg/infrastruktur på hela vägnätet var den högsta potentialen för fotgängare att bygga hastighetssäkrade passager som

skulle adressera 33–36 % av olyckorna. Potentialen var betydligt högre på det kommunala vägnätet där 45–48 % skulle adresseras, medan det på det statliga vägnätet endast skulle adressera 17–19% av olyckorna.” (Hur kan dödsolyckor med fotgängare på kommunalt och statligt vägnät undvikas, Folksam 2020)

En hastighetssäkrad passage skulle alltså enligt Folksams analys knappt halvera risken för dödsolyckor.

Något som bidrar till olycksrisken på platsen är att sikten skulle vara begränsad av träd trots sikttrianglar, jämfört med den väldigt goda sikt som finns för oskyddade trafikanter som kommer från gång- och cykelvägen 100-150 meter längre söderut, söder om förskolan, på grund av den stora öppna platsen som skapas av skolbusshållplatsen som den gång- och cykelvägen ska utmynna i.

Enligt protokoll från samrådet 2008 om samma planerade bostadsområde framförde dåvarande ägare till ■■■ att en gång- och cykelväg mellan förskolan och ■■■ skulle utgöra en trafikfara, då många struntar i hastighetsbegränsningarna och att det skulle behövas smal passage eller väggupp. Kommunen kommenterade den synpunkten med att den åsyftade gångvägen hade tagits bort ur förslaget. Kommunen angav inte i protokollet om det var på grund av en delad oro över trafikfaran eller av annat skäl, men kommunen har bevisligen av något skäl 2008 bestämt sig för att det inte skulle anläggas någon gång- och cykelväg längs södra tomtgränsen på ■■■. Det vore intressant att veta varför kommunen nu har ändrat sig i frågan.

Nackdelar på grund av krav på sikttrianglar ur ett kultur- och naturvärdesperspektiv

Vellinge kommun har, som de flesta andra kommuner, regler som sikttrianglar vid korsningar, som syftar till att öka trafiksäkerheten. För korsning mellan gång- eller cykelväg och väg är kravet att sikttriangelns sidor ska gå 5 meter in på gång- eller cykelvägen och 10 meter ut på vägen, på vardera sidan. Inom detta område får det inte finnas någonting över 70 cm höjd som kan skymma sikten. Detta innebär att man för den föreslagna norra gång- och cykelvägen skulle behöva avverka 10 meter av allén längs Gamla Landsvägen på nuvarande ■■■ plus ett avstånd som motsvarar bredden för gång- och cykelvägen. För den södra föreslagna gång- och cykelvägen skulle man behöva avverka 10 meter av allén på nuvarande ■■■ och 10 meter på förskolans tomt, om man skulle använda nuvarande infart till ■■■ som början av gång- och cykelvägen. Den delen av bykärnan får mycket av sin speciella karaktär av allén som fortsätter ner längs förskolan och längs parken på västra sidan. Avverkning av alléträd längs en sträcka på totalt runt 15 (vid en nordlig gång- och cykelväg) eller totalt runt 20 meter (vid en sydlig gång- och cykelväg), eller totalt runt 35 meter (om kommunen menar att både den norra och södra gång- och cykelvägen ska anläggas) skulle påverka den här delen av bykärnans karaktär markant. Detta skulle kunna bedömas gå emot PBL 2 kap 6 §, där det bland annat står

”Vid planläggning, i ärenden om bygglov och vid åtgärder avseende byggnader som inte kräver lov enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till 1. stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan”,

Samt

”Vid planläggning och i andra ärenden samt vid åtgärder avseende byggnader som inte ingår i ett ärende enligt denna lag ska bebyggelseområdets särskilda historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden skyddas. Ändringar och tillägg i bebyggelsen ska göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag respekteras och tillvaratas.”

Allén är dessutom enligt Länsstyrelsen biotopskyddad.

Angående biotopskydd

Jag kan inte hitta att biotopskyddet för den västra allén i förhållande till behovet av avverkning beaktas i planarbetet. Det verkar inte heller finnas något underlag för att bedöma den alléns värde. Vad gäller allén i öster, som också omfattas av biotopskydd och där träd också skulle behöva avverkas vid anläggande av en gång- och cykelväg längs södra tomtgränsen är yttrandet kring alléns naturvärde väldigt översiktligt. Det framgår inte heller hur sannolikt det skulle vara att dispens kan fås för avverkning av träden, varken vad gäller den västra eller östra allén. Det har inte heller visats några alternativa lösningar där avverkning av de biotopskyddade träden undviks. En alternativ lösning som sparar de biotopskyddade träden är att låta bli att göra en gång- och cykelväg över [REDACTED], vilket inte skulle skapa några nämnvärda problem då övriga planerade passager redan fyller åtkomstbehoven.

Det beskrivs också i dokumenten från kommunen att komplementbyggnader på tomterna öster om den östra allén kan komma att hamna under trädkronorna. Detta går inte ihop med reglerna kring biotopskydd, där en regel som används är att ett avstånd ska hållas mellan bebyggelse och biotopskyddade träd på minst 15 x trädens tjocklek, vilket i det här fallet hade blivit cirka 7-10 meter. Det framkommer inte heller här hur sannolikt det skulle vara att dispens kan fås för bebyggelse närmare träden än vad reglerna kring biotopskyddet tillåter och visas inte heller några alternativa lösningar.

Nackdelar ur exploatörens och kommunens perspektiv

Regeln om sikttrianglar gäller också för det nya området. Vid en dragning över nuvarande [REDACTED] skulle en sådan gång- och cykelväg gå mellan två tomter, där det enligt illustrationsplanen ser ut som att husen skulle vara i vägen för sikttrianglarna. Det ser också ut som att tomterna är så små att det inte skulle finnas någonstans att flytta husen utan att man för att skapa sikttrianglar skulle behöva ha färre och större tomter.

De två tomterna med gräns mot gång- och cykelväg skulle sannolikt bli mindre attraktiva för köpare med tanke på att de längs hela ena sidan skulle gränsa mot gång- och cykelvägen med vad det innebär i form av insyn och trolig gatubelysning från två håll.

Det skulle bli mindre tomtplats på området totalt sett om man skulle göra plats för en gång- och cykelväg över [REDACTED]. Övriga planerade gång- och cykelvägar är däremot inte planerade som gränsande till de nya tomterna.

Det vore onödigt för kommunen med de extra kostnaderna som det skulle innebära att anlägga och sedan underhålla en tredje gång- och cykelväg, över [REDACTED], med tanke på de låga förväntade totala trafikvolymerna, vilka som tidigare anförts troligen är särskilt låga för en mittenkoppling. Det skulle ta cirka 6 minuter att gå de knappt 500 meterna från början av gång- och cykelvägen söder om förskolan, genom hela området och ut via gång- och cykelvägen i norra änden (så som den nuvarande illustrationsplanen är ritad) och således cirka 3 minuter att ta sig ut från mitten av området via antingen den södra eller den norra

gång- och cykelvägen. För så litet område med så låga förväntade trafikvolymen behövs det inte en gång- och cykelväg även i mitten.

Olägenheter för enskilda

Allmänt

■ är väldigt speciell i det att tomten ligger så centralt i bykärnan men samtidigt är så insynsskyddad och privat. Detta höjer kraftigt fastighetens värde, medan en gång- eller cykelväg längs endera norra eller södra tomtgränsen skulle innebära en stor värdesänkning för fastigheten i sig, i och med att det skulle upphäva det kringgående insynsskyddet som tomten nu har. Vi har investerat oerhört mycket i fastigheten för att byggnadsvårdsmässigt med sunda material restaurera och renovera huset, som är byggt 1850, för att det skulle kunna återgå till sitt ursprungliga skick. Detta då det är ett så pass unikt hus och en så pass unik tomt, vilket är något som är bör bevaras.

Olägenheter för enskilda, förslaget på gång- och cykelväg i norra delen av ■

VårLökslunden, ett stort antal träd och äldre schersminbuskar skulle behöva avverkas längs gång- och cykelvägens sträckning, utöver de 10 meterna biotopskyddad allé längs Gamla Landsvägen för skapande av sikttriangel. Detta skulle utöver de betydande estetiska nackdelarna och åverkan på kulturmiljön ge mindre grönska, vindskydd och översvämningsskydd i bykärnan. Se även nedan för inverkan på insynsskydd.

Vårt elskåp står på marken som skulle inlösas och skulle behöva flyttas.

El, vatten, avlopp och bredband till vårt hus skulle ligga under gång- och cykelvägen.

Gång- och cykelvägen ser på illustrationsplanen ut att gå ungefär en meter från vår nordvästra husknut vilket innebär ett avstånd på cirka 2 meter från våra badrumsfönster, cirka 2-3 meter från vårt norra köksfönster och mindre än 10 meter från våra sovrumsfönster med direkt insyn. Detta skulle innebära att vi skulle behöva ha fönstren ständigt täckta med gardiner i nämnda rum.

Det är cirka 1,1 m mellan uthuset och den nordöstra husknuten, vilket betyder att vi, om den föreslagna norra gång- och cykelvägen som det ser ut på illustrationsplanen skulle anläggas väldigt nära den nordvästra husknuten, inte längre skulle kunna komma in med maskiner för att restaurera västra uthusgaveln och norra gaveln på huset.

Cykel- och gångvägen skulle gå diagonalt över uteplatsen som vi har hårdgjort yta för i år. Uteplatsen, som vi använder mycket sommartid, skulle i princip bli helt obrukbar då folk skulle gå eller cykla någon meter från där vi nu brukar sitta ute.

Gång- och cykelvägen skulle gå över platsen för rosenrabatten som kan ses på bild nedan.

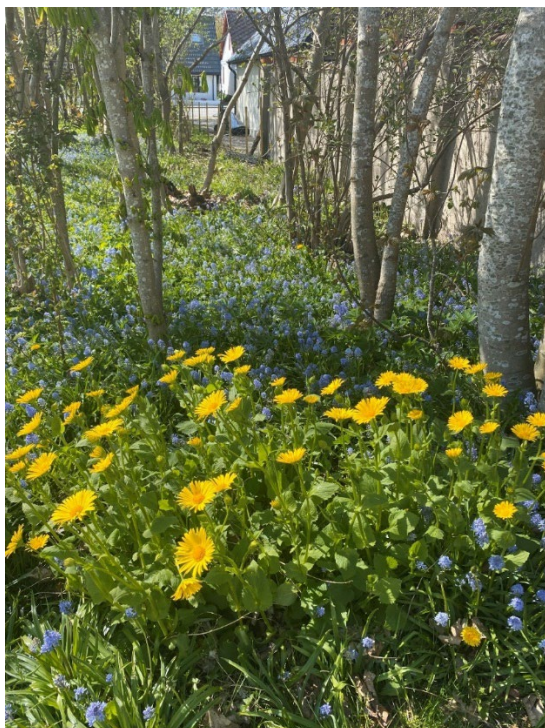
Det anges i kommunens dokument att det eventuellt ska sättas upp belysning längs gång- och cykelvägen. Jag bedömer att det skulle behövas belysning av säkerhetsskäl, då området är väldigt mörkt nattetid. Gatubelysningen på väldigt kort avstånd skulle göra att det aldrig blev riktigt mörkt i bland annat sovrummet nattetid. De två tomterna på det nya området med gräns mot gång- och cykelvägen skulle sannolikt också få ha gatubelysning på nära avstånd längs gång- och cykelvägen vilket skulle innebära att de skulle ha närliggande gatubelysning från två väderstreck.

Man hade behövt riva minst cirka 18 meter av den gamla muren som står på vår mark och går från uthuset västerut längs tomtgränsen (detta om det gick att spara de tre sista meterna, som inte ser ut att påverkas av gång- och cykelvägen). Muren ger i nuläget insynsskydd mellan oss och vår grannes trädgård och skulle också ge insynsskydd mellan oss och de två tomterna på det nya området som i illustrationsplanen gränsar mot gång- och cykelvägen. Detta i kombination med avverkningen av träd och annan grönska vid den norra tomtgränsen skulle ta oss från ett läge där vi har fullt insynsskydd mellan oss och den nuvarande grannens trädgård av mur och mellan oss och de nya tomterna samt gott insynsskydd mellan oss och grannens hus av växtlighet till en situation där det inte skulle finnas något insynsskydd alls mellan oss och nämnda grannar. Detta, i kombination med övriga ovan beskrivna olägenheter från en gång- och cykelväg längs den norra tomtgränsen, skulle leda till ett kraftigt minskat värde på vår fastighet, men också värdeminskning av oklar storlek för vår grannes fastighet och de nya tomterna, i och med att insynsskyddet också skulle försvinna från deras håll.

Man kan också fråga sig hur gärna personer boende i det nya området skulle vilja använda en passage som går så nära inpå två fastigheters fönster och genom en privat uteplats. Jag misstänker att många hade upplevt det som olustigt och istället gått 150 meter för att komma till en annan passage.



Vårlökslunden från väster



Vårlökslunden från öster, nu senare på våren, med andra blommor. Man kan också se ett antal av de träd, samt västra sträckningen av muren, som utöver blommorna skulle behöva tas bort för att skapa föreslagen gång- och cykelväg.



Träd och annan vegetation längs norra tomtgränsen som tillför mycket grönska i bykärnan och utgör bra insynsskydd mellan oss och grannens hus, som kan skimras. Denna växtlighet hade behövt avverkas vid en placering av en gång- och cykelväg längs norra tomtgränsen.



Uteplatsen. Enligt illustrationsplanen skulle gång- och cykelvägen gå nära invid husknuten som syns på bilden, diagonalt över uteplatsen till ungefär där rosenrabatten tar slut. Muren skulle behöva tas ner i varje fall lika långt.



Utsikt mot uteplatsen från köksfönstret. Även här hade man sannolikt behövt fördragna gardiner för att kunna äta utan insyn från förbipasserande.

Olägenheter för enskilda, förslaget på gång- och cykelväg i södra delen av [REDACTED]

Det går en rad med hästkastanjer längs vår södra tomtgräns och förskolans norra tomtgräns, motsvarande hästkastanjerna som står längs våra västra och östra tomtgränser. Detta har bidragit till tomtens och den här delen av bykärnans speciella karaktär och

kulturvärde genom decennierna. Faran om man skulle utföra markarbeten för att skapa en gång- och cykelväg under trädens kronor är att man skulle skada hästkastanjernas rötter vilket skulle kunna medföra att träden dör, något som skulle vara väldigt skadligt ur ett kulturhistoriskt (se ovan) och miljömässigt perspektiv (med tanke på trädens ålder bör de vara hem åt många olika djurarter).

Faran om man ska lägga vägen någonstans utanför hästkastanjernas kronor är att det skulle innebära ett långt avstånd mellan vår nuvarande södra tomtgräns och cykel- och gångvägens södra kant, dvs att ett betydande område av vår tomt skulle tas i anspråk utöver det som behövs för att göra cykel- och gångvägen. Kommunen skulle bli huvudman för och ansvara för skötseln av det området utöver själva gång- och cykelvägen. Detta skulle också göra att man hade fått avverka alla eller största delen av de träd som växer på norra sidan av infartsvägen, vilket hade tagit bort mycket växtlighet som förutom att tillföra grönska, vindskydd och skydd mot översvämningar även utgör insynsskydd, vilket skulle göra att hela den västra delen av tomten där vi har gräsmatta då skulle sakna insynsskydd, vilket skulle sänka värdet på fastigheten betydligt.

Nuvarande placering av infart (oklart hur länge den har varit placerad där men det är väldigt osannolikt att den har skapats efter 1960-talet, då huset slutade vara året runt-boende och inte började vara det igen förrän vi flyttade in 2020) är ju sådan att delen närmast vägen går under trädkronorna innan den viker av inåt tomten. Det betyder att kommunen antingen hade fått välja att 1) lägga gång- och cykelvägen innanför trädkronorna längs hela trädraden med risk för att träden dör, 2) göra en ny öppning för gång- och cykelvägen från Gamla Landsvägen norr om vår nuvarande infart.

Alternativ 1 hade sannolikt skapat en stor risk för att de flesta träden i trädraden skulle dö i och med att man hade behövt gräva för gång- och cykelvägen, belysning och el till belysning under trädkronorna vilket vore svårt att göra utan att skada rötterna. I så fall hade tomten, som haft trädader/alléer i tre väderstreck sedan i alla fall första halvan av 1900-talet därefter bara haft trädader/alléer i två väderstreck, vilket inte hade gått i linje med de krav som finns på bevarandet av kulturhistoriska värden och naturvärden vid planläggning.

Alternativ 2 skulle troligen innebära, förutom det beskrivs ovan, att vi skulle behöva anlägga en ny infartsväg. Beroende på hur stort område som skulle tvångsinlösas skulle den nya infarten kräva avverkning av ett stort antal träd inne på tomten, eller, om träden ändå hade behövt avverkas på grund av gång- och cykelvägens placering, att den nya infartsvägen hade behövt dras över nuvarande gräsmatta (där vi har förberett för växthus), i vilket fall man troligen hade behövt ta ner i alla fall ett av de gamla äppelträden. Detta hade alltså betytt att vi hade blivit av med dels den del av vår mark som skulle ligga söder om gång- och cykelvägen, dels marken som används för anläggandet av gång- och cykelvägen och vi hade dessutom utöver det behövt använda ytterligare av vår mark för att anlägga en ny infartsväg, vilket innebär förlust av en betydande mängd mark.

Beroende på hur mycket av tomten som skulle tas i anspråk skulle det bli från svårt till omöjligt att kunna bygga en extra byggnad på södra delen av tomten. Något som är teoretiskt möjligt idag är också att stycka tomten i två delar för försäljning av den södra delen där det hade kunnat byggas ett nytt bostadshus. Detta framfördes till oss när vi köpte tomten och är en stor värdehöjande faktor för tomten men hade omintetgjorts vid tvångsinlösen.

Nu har vi förskoletomten längs hela vår södra tomtgräns, vilket gör att det är folktomt där på kvällar och helger. Denna privathet skulle försvinna om det anlades en gång- och cykelväg där.

Det skulle behövas gatubelysning även längs en gång- och cykelväg med denna lokalisering, vilket inte på samma sätt skulle lysa in mot sovrum, men dock skulle gå förbi två biotopskyddade alléer och störa djurlivet på tomtens östra sida och precis som gatubelysning för en gång- och cykelväg vid norra änden av [REDACTED] sannolikt innebära att två av husen på det nya området skulle ha gatubelysning på två sidor.

I södra delen av [REDACTED] finns en stor ramslökslund, som är till glädje både för oss och andra bybor. Största delen av den skulle behöva avverkas för byggande av gång- och cykelväg.

Vi skulle inte längre ha en egen infart från Gamla Landsvägen vilket sänker fastighetens värde.

Det skulle inte längre från vår tomt mot förskolan och vice versa vara utsikt mot ett liknande lummigt område på andra sidan tomtgränsen, särskilt om förskolan skulle välja att sätta upp ett plank, vilket är vanligt vid förskolor med gräns mot allmän plats.

En gång- och cykelpassage skulle också, förutom avverkningsen av hästkastanjer i den biotopskyddade allén längs vår fastighets och förskolans västra tomtgränser, innebära ett behov av att ta ner ett antal biotopskyddade hästkastanjer även vid den östra tomtgränsen.



Bild från ramslökslund



Mer ramslök



Hästkastanjer längs södra tomtgränsen (till höger i bild)



Bild på infarten. Alla alléträd som syns i bilden skulle behöva tas ner oavsett var gång- och cykelvägens mynning skulle placeras. Hade man placerat mynningen utanför trädkronorna i trädraden mot förskolan för att skona de träden skulle mynningen hamna ungefär där soptunnorna står och då skulle all eller nästan all växtlighet som syns i bilden behöva avverkas (förutom det som syns bortom där infartsvägen svänger av).

Sammanfattning

Gång- och cykelväg över [REDACTED] skulle utan att skäligen kunna motiveras utifrån nyttyssynpunkt skapa en kraftigt negativ inverkan på natur- och kulturvärden i bykärnan, behov av avverkning av träd i biotopskyddade alléer och en ökad risk för trafikolyckor.

Detta skulle kunna bedömas strida mot PBL 2 kap 3 §, 5 §, 6 § och 9 §; 3 kap 10 § samt 5 kap 14 §.

Bedömning utifrån Plan och Bygglagen (PBL):

Undertecknad kan inte hitta några fördelar med att anlägga en gång- och cykelväg över [REDACTED] utöver att man vid gång från mitten av det nya bostadsområdet via en sådan gång- och cykelväg längs den södra tomtgränsen skulle ha cirka 20 meter kortare väg till järnvägsstationen jämfört med att gå söder om förskolan (medan det istället skulle bli längre via en gång- och cykelväg längs norra delen av [REDACTED]). Fördelen med de 20 meterna ska ställas mot de ovan beskrivna olägenheter som drabbar enskilda, vilket i det här fallet är avsevärda, inklusive kraftigt försämrade boendesituation och ekonomi för oss ägare av [REDACTED] men också i varierande mån för angränsande tomters ägare. Olägenheterna överväger massivt fördelarna och därmed vore tvångsinlösen av mark i det här fallet inte förenligt med Plan- och bygglagen 4 kap 36 §:

”I de delar som planen medför att mark eller annat utrymme eller särskild rätt till mark eller annat utrymme kan komma att tas i anspråk enligt 6 kap. 13 eller 16 § ska planen vara utformad så att de fördelar som kan vinnas med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda. Lag (2014:900).”:

Bedömning utifrån Förvaltningslagen (Förvaltningslag (2017:900)) 5 §:

Det som kan utläsas i Planbeskrivningen som gång- och cykelvägarnas avsedda syfte är att de ska skapa god tillgänglighet till omkringliggande områden och målpunkter samt att det ska göras möjligt för allmänheten att röra sig i [det nya] området.

Som tidigare nämnt skulle en koppling via [REDACTED] inte ge någon tydligt bättre tillgång till några av de angivna målpunkterna utöver vad som uppnås med övriga kopplingar, med eventuellt undantag för kyrkan. Även som tidigare nämnt skulle en promenad genom hela det nya området från koppling i söder till koppling i norr vara cirka 500 meter och de som vill ge sig in i området för att promenera skulle troligen sällan ha ett behov av att genom att använda en koppling i mitten halvera en promenad som genom hela området annars skulle ta cirka 6 minuter i normal promenadtakt.

Undertecknad hävdar därmed att de övriga planerade åtgärderna i form av passager i norr och söder leder till de avsedda resultaten. En ytterligare åtgärd i mitten i form av en gång- och cykelväg över nuvarande [REDACTED] skulle därför vara en mer långtgående åtgärd än vad som behövs.

Resultatet av en tredje gång- och cykelväg över [REDACTED] står inte heller i rimligt förhållande till de avsevärda olägenheter som skulle uppstå för den som åtgärden riktas mot.

Därmed menar jag att tvångsinlösen av mark i det här fallet inte heller vore förenligt med Förvaltningslagen (Förvaltningslag (2017:900)) 5 §:

”En myndighet får endast vidta åtgärder som har stöd i rättsordningen.

I sin verksamhet ska myndigheten vara saklig och opartisk.

Myndigheten får ingripa i ett enskilt intresse endast om åtgärden kan antas leda till det avsedda resultatet. Åtgärden får aldrig vara mer långtgående än vad som behövs och får vidtas endast om det avsedda resultatet står i rimligt förhållande till de olägenheter som kan antas uppstå för den som åtgärden riktas mot.”

Kommentar:

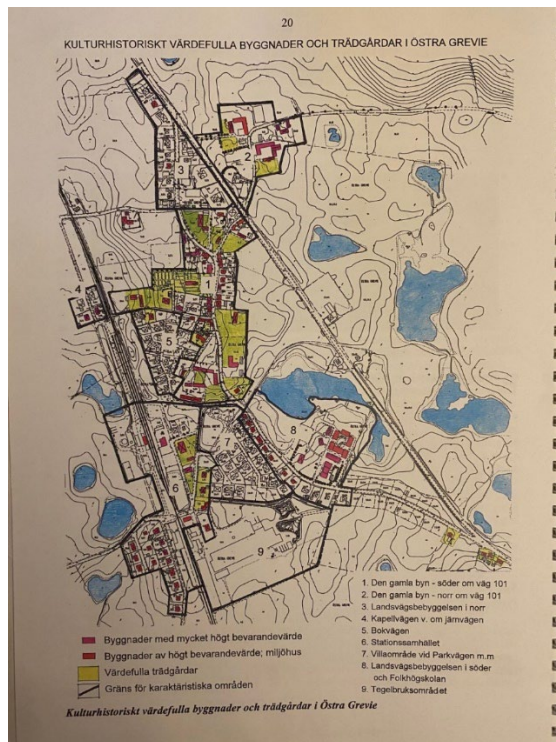
Efter inkomna synpunkter har gång- och cykelstråken över er fastighet tagits bort från planförslaget.

Plankartan har intill hästkastanjeallén kompletterats med prickmark för att säkerställa ett skyddsavstånd till allén. Prickmarken reglerar att inte några byggnadsverk kan uppföras inom denna mark. Utbredningen av prickmarken har satts utifrån trädens stamdiameter och trädkronor. Inom prickmarken kommer marken behöva saneras på grund av markföroreningar. En ansökan om dispens från biotopskyddet för att sanera marken har skickats till länsstyrelsen. Länsstyrelsen har beslutat att dispens från biotopskyddet kan lämnas för åtgärden.

Sakägare 15

Kulturmiljö och naturvärden

I Fördjupad översiktsplan för Östra Greve i Vellinge kommun, antagandehandling från 2002, under rubriken Bebyggelse och kulturmiljö, bedöms område 1. Den gamla byn-söder om väg 101 på s. 21. Detta är området där vår fastighet är belägen. I avsnittet står bland annat att läsa att den småskaliga ålderdomliga bymiljön med omväxlande tätt liggande hus och hus på stora tomter bör bevaras. Trädgårdarna och vegetationen har som helhet ett betydande miljövärde. I samma fördjupade översiktsplan finns också en mer specifik karta gällande kulturhistorisk värdefulla byggnader och trädgårdar i Östra Greve, se s. 20. Där framgår med tydlighet att vår fastighet bedöms som en byggnad med mycket högt bevarandevärde och att vår trädgård bedöms som värdefull.



Fastigheten

Vi blev ägare till fastigheten på [REDACTED] oktober 2018, huset hade då inte varit bebott sedan 60-talet. Då vi ansökte om bygglov för den omfattande restaureringen och renoveringen av bostadshuset anmodades vi av Vellinge kommun att anlita en certifierad sakkunnig avseende kulturvärden (KUL) för att säkerställa att vårt projekt inte skulle innebära en förvanskning av byggnaden enligt Plan- och bygglagen. Trots den fördröjning och de ökade kostnader det innebar för oss tyckte vi ändå att det visade att Vellinge kommun värnade om att den gamla bymiljön bevarades, vilket ingav förtroende inför framtiden. Vår intention och ambition från början har varit att vårda denna fastighet på bästa tänkbara sätt, huvudsakligen utifrån byggnadsvårdsmässiga principer. Vi anlidade således en certifierad sakkunnig och i utlåtandet beskrevs vår fastighet [REDACTED] som en av de bevarade gårdarna på Östra Grevies medeltida bytomt, en välbevarad och tidstypisk mangårdsbyggnad från mitten av 1800-talet. Bostadshuset bedömdes som särskilt värdefullt ur kulturhistorisk synpunkt och enligt Plan- och bygglagen 8 kap §13, får sådana byggnader inte förvanskas. Varsamhetskravet i PBL 8 kap § 17 gäller generellt för all bebyggelse. Enligt lagen ska ändring av en byggnad utföras varsamt så att man tar hänsyn till byggnadens karaktärsdrag och tar till vara dess kulturhistoriska värden. Vårt projekt bedömdes inte innebära någon förvanskning av byggnaden, ändringarna bedömdes som varsamma, en åtgärd bedömdes innebära en återgång till ursprunget och en annan bedömdes som en förbättring ur antikvarisk synvinkel, varpå bygglovsansökan följaktligen godkändes. Vi har nu kommit en bra bit på vägen gällande boningshus och trädgård även om mycket återstår.

När det gäller att vårda och restaurera vår fastighet sträcker sig vår ambition inte enbart till själva boningshuset utan även till den omgivande miljön så långt vår tomt sträcker sig. Vår fastighet är en av Östra Grevies få bevarade gårdar. Vi tycker att det gör det speciellt att tomten är så stor, är insynsskyddad under den gröna perioden och att den omgärdas av lövträdsalléer på tre av fyra sidor. Alléerna är något vi är väldigt måna om att bevara längs

fastighetsgränserna och vi är förvånade över att förslaget på ny detaljplan inte tar hänsyn till dessa utan förminskar betydelsen av bevarandet av dessa trädrader som är så karaktäristiska för allmogemiljön i Skåne. Samtliga tre alléer på vår fastighet hotas av det nya planförslaget trots att i alla fall två av dem är skyddade enligt lag. De tre alléerna har enligt äldre foton sedan 1900-talets första hälft sammanfallit med fastighetsgränserna för [REDACTED] och det skulle som vi ser det innebära en försämring av den historiska kulturmiljön för vår tomt och för bykärnan i stort att nu genom tvångsinlösen separera en av alléerna från fastighetsgräns och avverka ett antal träd i samtliga tre alléer.



Biotopskyddsbestämmelserna syftar till att långsiktigt bevara, utveckla och vårda naturmiljöer med särskilt värde för djur- och växtlivet i ett rationaliserat landskap. Naturvårdsverket beskriver att alléer utgör också en från estetisk och kulturhistorisk synpunkt värdefull del av landskapsbilden och har ofta också höga värden för kulturmiljövården genom att de visar hur landskapet har påverkats av olika typer av landskapsarkitektur. Förutom att biotopen skadas av att alléträd tas ner kan exempel på verksamheter och åtgärder som kan skada naturmiljön i biotopen vara: Plöjning, grävning, schaktning och markbearbetning i och intill allén som medför att trädens rötter skadas och därigenom trädens livskraft. Infrastrukturutbyggnad, utbyggnad av bebyggelse och annan exploatering. Exploateringar i form av byggnationer, ledningsdragningar eller liknande som sker nära biotopen kan medföra beskuggning, dränering eller annan påverkan.

Vid alla tre alléer vid våra tomtgränser planeras verksamheter och åtgärder som kan skada naturmiljön och utan tvekan kräver nertagande av flera träd i alléerna, främst mot Gamla Landsvägen till.

Längs den västra gränsen, mot Gamla Landsvägen, finns en blandlövsallé som idag omfattas av det allmänna biotopskyddet enligt Länsstyrelsen. Denna allé skulle delvis i framtiden avverkas och skadas p.g.a. markarbeten efter att vår mark tvångsinlösts och två gång- och cykelvägar på minst (!) tre meters bredd vardera anlagts såsom förslaget är nu. Vi kan inte se att nuvarande förslag tar hänsyn till alléns bevarande utifrån det generella biotopskyddet men inte heller utifrån bevarande av kulturmiljön. Den biotopskyddade allén mot Gamla landsvägen nämns inte ens i naturvårdsinventeringen och i "Undersökning av betydande miljöpåverkan, 23-08-11" trots att den direkt hotas att avverkas/-skadas med tanke på de planerade gång och cykelvägarna på vår fastighet mellan Gamla landsvägen och det nya bostadsområdet. I "Undersökning av betydande miljöpåverkan"

hänvisas det dock till Naturvårdsprogrammet kap 18 Sydsåkanska backlandskapet. Där står att det är rimligt att Östra Greve utvecklas enligt ställningstagande i översiktsplanen om *hänsyn tas till de biotoper som omfattas av det generella biotopskyddet*. Kommunens kommentar på detta är att de biotoper som omfattas av det generella biotopskyddet (Allé) har beaktats varför förslaget bedöms gå i linje med naturvårdprogrammet. Detta är inte korrekt då ingen hänsyn tas till blandslövsallén (biotopskyddad) mot Gamla landsvägen och mycket liten hänsyn tas till allén mot öster närmare beskriven nedan (biotopskyddad).





Längs tomtgränsen mot öster, mot det planerade bostadsområdet, sträcker sig en allé med hamlade hästkastanjer, vilka idag omfattas av det generella biotopskyddet. De fungerar som en naturlig och mycket vacker avgränsning mellan vår trädgård och det nya bostadsområdet, den bjuder också vindskydd och insynsskydd. I naturvårdsinventeringen står det att träden i denna allé (12 kastanjer) är relativt unga, att de är ca 30 cm i diameter (en direkt felaktighet då merparten är mycket grövre än så), se bilder. Det står också att de är uppenbart sjuka, men inte vad det är för sjukdom som åsytas. Jag skulle tro att det som menas handlar om angrepp av hästkastanjemal vilket inte är något som dödar träden även om det påverkar hur skyddsvärda de är. Om träden bevisligen vore sjuka så skulle de ändå skyddas av samma lagstiftning då till och med döda träd omfattas av biotopskyddet, det finns alltså inga grader inom biotopskyddet som gör att mindre hänsyn behöver tas vilket man kan få intryck av i planförslaget. Då tomtgränserna inte ännu är helt fastställda vet vi inte exakt vilka av träden som ligger på vår fastighet, vilka som kommer att hamna på de nya fastigheterna och vilka som står mitt på tomtgränsen. I dagsläget innebär förslaget att väldigt många nya tomter ska anläggas i förhållande till en begränsad yta. Det innebär att den nya bebyggelsen hamnar tätt inpå vår fastighet och allén, så tätt att byggnader kan komma att hamna under trädkronorna, så står det uttryckligen i förslaget. Trädrötter kan skadas vid byggnation så nära inpå träden.

Träden kommer också skuggas om komplementbyggnader byggs precis intill vilket kan förändra biotopen.

Att komplementbyggnader byggs så nära ökar incitamenten för att de nya tomtägarna har intresse av att vilja ta ner de träd som står helt eller delvis på deras tomter och även på vår tomt. De gamla träden i kombination med i vårt tycke alltför små (grunda) tomter ökar

också risken för att de nya tomtägarna vill ta ner träden för att få mer sol, då dessa kapar en hel del av eftermiddagssolen för de nya tomterna. Då krävs visserligen dispens från Länsstyrelsen, men denna kan ju ges med anledning av att träden står för nära ens hus eller bedöms innebära en risk på något vis. Vi anser att planförslaget går emot själva andemeningen med biotopskyddet. Då hus byggs nära/under träden gör det att träden blir svårare att bevara trots biotopskyddet. Logiken blir 1) Hus byggs för nära biotopskyddade träd i strid med reglerna kring biotopskydd 2) Plötsligt står det träd för nära huset som kan sägas skugga tomten för mycket, skapa risk för nedfallande grenar med mera, 3) Dispens söks för att fälla träden.

Det ansvarsfulla utifrån miljöbalken hade varit att respektera reglerna kring biotopskydd redan vid planläggningen.

Vi kan tyvärr inte se att förslaget på ny detaljplan har tagit bevarandet av den biotopskyddade trädallén mot åkermarken i beaktande, trots att vi på ett tidigt stadium har lyft detta önskemål. Det saknas i planförslaget resonemang kring hur biotopskyddet för allén kommer att respekteras och hur hänsyn kommer att tas till att bevara en del av den agrara kulturmiljön där ju en gammal hamlad allé är ett typiskt inslag.



Vi hade föredragit större tomter längs delen av vår fastighet som gränsar mot det nya bostadsområdet. I planförslaget kommer fyra nya tomter gränsa mot vår fastighet. Några större tomter hade också skapat en trevlig variation i bostadsområdet och ökat möjligheten till bibehållen grönska och spridningskorridorer. Med tanke på hur små tomterna är enligt förslaget kommer det inte att vara plats för så mycket odlingsbar yta i trädgårdarna vilket är tråkigt, särskilt med tanke på att detta är åkermark som bebyggs, varför vi anser det särskilt önskvärt att möjligheten till framtida odling bibehålls.

Längs den södra gränsen sträcker sig en allé med hamlade hästkastanjer, mellan oss och den gamla folkskolan byggd 1910 som idag inhyser Östra Grevie förskola. Här är det i dagsläget tveksamt om dessa träd omfattas av det allmänna biotopskyddet, naturvårdsinventeringen är otydlig på denna punkt då det på en bild ser ut som att fler träd omfattas än vad som är beskrivet i text.

Under träden breder det ut sig ett hav av ramslök som skulle gå om intet om förslag på detaljplan med en minst tre meter bred gång och cykelväg här går igenom. Oavsett om biotopskydd gäller eller inte anser vi dessa träd och denna ramslökslund som mycket värda att bevara för oss men också för allmänheten. Den långa vackra trädraden utgör också utmärkta spridningskorridorer för djur och växter. Gång- och cykelbanan på södra sidan skulle innebära att en del av dessa träd, en del av den biotopskyddade allén mot Gamla Landsvägen mitt i bykärnan samt en del av den biotopskyddade allén mot öster skulle behöva avverkas.





Längs den norra gränsen finns gamla uppvuxna träd och schersminbuskar samt en mycket stor yta av vårlökar av sällan skådat slag. Detta hav av vårlökar vill jag påstå är ett känt och mycket uppskattat inslag i bykärnan. Sommartid är det här en del av trädgården som vi ofta vistas i. Denna yta skulle försvinna helt om kommunen tvångsinlöser en del av vår värdefulla trädgård i syfte att anlägga en gång- och cykelväg (för att inte tala om att den skulle gå direkt över vår uteplats samt utanför vårt köksfönster och nyupptagna badrumsfönster, över vårt vatten och avlopp, el och bredband). Gång- och cykelvägen som planeras på norra sidan skulle innebära att den biotopskyddade allén mot Gamla Landsvägen mitt i bykärnan delvis skulle behöva tas ner.



Vi har också ett gammalt uthus, i stort behov av renovering, som dock helt uppenbart har ett kulturhistoriskt värde, hur stort kan inte vi bedöma. Uthuset gränsar med en långsida och en kortsida till det nya bostadsområdet. Det nya planförslaget innebär att två nya tomter kommer gränsa mot uthusets väggar samt att en gång- och cykelväg lagts snett emellan vårt bostadshus och uthuset vilket kommer göra det mycket svårt för oss att renovera uthuset för eftervärlden (för att inte tala om att nyttja vår nygjorda uteplats). Att det nya planförslaget inte tar hänsyn till vår möjlighet att nyttja och bevara ett som vi tänker unikt uthus för eftervärlden är mycket beklagligt.



I det nya planförslaget saknas enligt vår bedömning underlag/utredning gällande den befintliga kulturmiljön och dess bevarandevärden samt en bedömning av sakkunniga rörande hur den föreslagna exploateringen kan komma att påverka kulturmiljön i bykärnan. Enligt kommunen bedöms inte planförslaget påverka befintliga kulturvärden på ett negativt sätt, enligt Undersökning av betydande miljöpåverkan. Hur kommunen kommit fram till denna slutsats har jag mycket svårt att förstå. Det som särskilt rör oss är gång- och cykelvägarna som planeras att anläggas på vår fastighet med tvångsinlösen. I Undersökning av betydande miljöpåverkan står det att en av gång- och cykelkopplingarna planläggs där det finns en befintlig utfart (det är vår utfart som åsyftas) och övriga gång- och cykelkopplingar tillkommer. Det är oklart vad relevansen skulle vara av att en av gång- och cykelkopplingarna planläggs där vår utfart finns, i och med att infarten direkt viker av inåt tomten vilket gör att man skulle behöva anlägga gång- och cykelvägen från grunden längs hela tomtgränsen. Vidare står det ”Då kopplingar endast utgör mindre passager bedöms de inte påverka kulturvärdena. Planförslaget bedöms därmed inte påverka kulturmiljöstråkets värde”. Vi är av en helt annan uppfattning med tanke på att dessa ”mindre passager” ska vara minst tre meter breda utan övre gräns. Att planförslaget inte skulle påverka kulturmiljön är en orimlig bedömning med tanke på hur många gamla träd som hade behövt avverkas längs tomtgränserna (vissa biotopskyddade), inne i vår trädgård, samt de skador

på övriga träd och den förlust av tidigare i flera år orörd växtlighet som exploateringen skulle medföra.

Gällande förslaget på ny detaljplan motsätter vi oss nuvarande förslag då det innebär att starkt värdeskapande delar av vår fastighet måste tvångsinlösas för att göra gång- och cykelvägar vi inte ser som nödvändiga i förhållande till nyttan för allmänheten. En gång- och cykelväg på vår fastighet är inget vi kan tänka oss frivilligt. Vi motsätter oss starkt att delar av alléerna längs våra tomtgränser ska avverkas för att göra gång- och cykelvägar. Ytorna vid gång- och cykelvägarna kommer inte heller komma kunna nyttjas som vi önskar p.g.a. att sikten behöver vara fri ur trafiksäkerhetssynpunkt. Avverkning och skadegörelse av alléträd (som det innebär att gräva vid rotsystemet) mot Gamla Landsvägen innebär mindre vindskydd, grönska och insynsskydd sommartid. Trädalléerna skänker fastigheten men även bykärnan mycket av sin nuvarande charm och karaktär. Vi anser att fastigheten [REDACTED] som ligger på en höjd mitt i byn nära kyrkan är unik i sitt slag och vi har många planer på att värda och förfina fastigheten inför framtiden. Förutom att fortsätta med restaureringen av bostadshuset så att det återfår sitt forna utseende har vi påbörjat det långsiktiga arbetet med att återuppbygga en allmogeträdgård med tillhörande frukt- och bärödling. Vi planerar att anlägga en klassisk slätteräng för att bevara gamla traditioner i jordbrukslandskapet och också öka den biologiska mångfalden. Förutom den oerhörda personliga förlust gällande såväl ekonomi som allmän trivsel och grusade framtidsplaner som det skulle innebära för oss om det nya planförslaget godkändes anser vi också att det är en stor förlust gällande allmänhetens intressen av en välbevarad och naturskön bymiljö. Jag vill avsluta med:

Plan och bygglagen 2a kapitlet §6.

”Vid planläggning och i andra ärenden samt vid åtgärder avseende byggnader som inte ingår i ett ärende enligt denna lag ska bebyggelseområdets särskilda historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden skyddas. Ändringar och tillägg i bebyggelsen ska göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag respekteras och tillvaratas”.

Jag ställer mig tveksam till att det nya förslaget på detaljplan för Östra Greve i sin nuvarande form överensstämmer med detta.

Kommentar:

Efter inkomna synpunkter har gång- och cykelstråken över er fastighet tagits bort från planförslaget.

Plankartan har intill bästkastanjeallén kompletterats med prickmark för att säkerställa ett skyddsavstånd till allén. Prickmarken reglerar att inte några byggnadsverk kan uppföras inom denna mark.

Utbredningen av prickmarken har satts utifrån trädens stamdiameter och trädskronor. Inom prickmarken kommer marken behöva saneras på grund av markföroreningar. En ansökan om dispens från biotopskyddet för att sanera marken har skickats till länsstyrelsen. Länsstyrelsen har beslutat att dispens från biotopskyddet kan lämnas för åtgärden.

De tillkommande tomterna har en minsta fastighetsstorlek 400 kvm. Storleken på fastigheterna har satts utifrån en avvägning att få till bra tomtstorlekar och samtidigt utnyttja marken på ett effektivt sätt då planområdet ianspråkar jordbruksmark och ligger i ett kollektivtrafikenära läge. Ingen högsta fastighetsstorlek har satts i planen, vilket gör att tomterna kan bli större. Planen hindrar inte att framtida trädgårdar kan nyttjas för odling.

Var det finns biotopskyddade träd framgår i karta på sidan 12 i naturvärdesinventeringen. Enligt Bilaga 1 till förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m. anges att biotopskyddade alléer är "Lövträd planterade i en enkel eller dubbel rad som består av minst fem träd längs en väg eller det som tidigare utgjort en väg eller i ett i övrigt öppet landskap. Träden ska till övervägande del utgöras av vuxna träd."

Planen hindrar inte att uthuset kan stå kvar. Vid utförd fastighetsutredning gjordes en bestämning var befintlig fastighetsgräns går och plangränsen följer denna. Intilliggande mark planläggs som kvartersmark vilket inte hindrar en eventuell framtida utökning av er tomt.

Gällande befintlig kulturmiljö så har befintlig miljö och bebyggelse i Östra Greve analyserats i planarbetet. Planområdets struktur och bebyggelsens utformning har anpassats till Östra Greves bykaraktär. Genom att bebyggelsens utformning eftersträvar skånske byggnadstradition anpassas bebyggelsen till Östra Greves karaktär. Gatan utformas slingrande och busen placeras intill gatan för att efterlikna karaktären längs med Gamla Landsvägen. Bebyggelsens höjd, takutformning och fasadmaterial har reglerats för att anpassas till befintlig bebyggelse.

Yttranden från icke sakägare

Icke sakägare I

Hej. Lite synpunkter på detaljplanen. Man kan inte börja bygga på ett nytt område innan området vid Torshög är bebyggt med 81 bostäder. Detta område är redan tagit ur bruk från jordbruksmark och har för närvarande bara en gräsbevuxen yta. Bygger man bostäder i denna omfattning måste man även bygga ut förskolor och skolor.

All trafik från området 8:6 kan inte ledas ut i korsningen Gamla Landsvägen/Steglarpsvägen. Denna korsning är redan olycksdrabbad pga kurva och höga häckar. Skolbarnen passerar här på väg till skolbussen och man ska bygga ut lekplatsen vilket kommer att dra fler barn till korsningen. All bil och busstrafik som ska till tågstationen kör på de här gatorna.

Känns Örestadsvallen seriösa när man på sin hemsida skriver om Östra Greve * Ny stadspark * Ny skola/Ny förskola * Nytt rekreativstråk Gässiebacken * Cykelväg mot Svedala * Ny väg till Vellinge tätort?

Känns som att projektet slutar med att kommunen får stå för alla kostnader för att färdigställa deras byggplaner.

Kommentar:

Detaljplanen är förenlig med gällande översiktsplan, ÖP 2010, aktualiserad 2017. Översiktsplanen anger riktlinjer för den framtida markanvändningen och är vägledande för bland annat planläggande av nya bostadsområden. Både aktuell detaljplan och planlagd mark vid Torbögsvägen är utpekade i översiktsplanen och ligger inom skede 1 (0-20år), vilket är de områden som föreslås utvecklas mellan åren 2010-2030. Område för ny förskola finns planlagd mellan de nya bostadsområdena. I trafikutredningen har korsningen vid Gamla Landsvägen/Steglarpsvägen utretts. Korsningen föreslås höjas upp för att hastighets säkra övergångsställena intill korsningen och skapa bättre komfort för busstrafiken.

Kostnader för utbyggnad av området bekostas av exploatören, vilket regleras med hjälp av exploateringsavtal som tecknas mellan kommunen och exploatören.

Icke sakägare 2

En ny väg som ska gå till området.

Den ansluter via Gamla Landsvägen och ej via 101:an.

Uppskattningsvis med tänkta 50 hushåll kan det bli 100 bilar om varje hushåll har 2 bilar. Pondera att alla ska ta sig till Malmö via 101:an så kommer det att bli 100 bilar som trafikerar morgon samt 100 bilar som trafikerar på kvällen - via Gamla Landsvägen genom halva byn.

Till detta kommer besökande fordon.

Sedan Torhögsvägen blev färdig så har trafiken på den norra delen av Gamla Landsvägen minskat och det önskar jag bibehålla.

Har det genomförts någon kontroll på hur många fordon som passerar Gamla Landsvägen norra delen mellan Bolmersvägen och 101:an i nuläget?

I er trafikutredning nämns det endast:

Mätningarna visar att det är ungefär 3000 fordon per dygn som kör på väg 101 förbi detaljplaneområdet. Inom Östra Grevie är det ungefär 500 fordon som passerar den föreslagna anslutningen till Gamla Landsvägen.

Inga fler genomfarter eller infarter via Gamla Landsvägen !

De utfarter till 101:an som finns idag fungerar och då borde ny in/utfart i anslutning till det nya området också fungera.

Hur är det tänkt med transporter till bygget?

När Torhögsvägen byggdes ökade den tunga trafiken markant på Gamla Landsvägen norra infarten och det slipper vi gärna när detta ska byggas.

Kommentar:

Antal parkeringar inom området utgår från kommunens parkeringsnorm som räknar två platser per villa och 1,5 platser per radbus/parbus.

I trafikutredningen har planförslaget med utfart mot Gamla Landsvägen utretts. Trafikmätningar har gjorts på befintligt vägnät och beräkningar på hur mycket trafik det nya planområdet alstrar samt hur trafiken fördelar sig på vägnätet. Utredningen visar att trafiktillskottet från planområdet är begränsat och påverkan på trafiksituationen på vägnätet är liten. Kapaciteten i korsningarna har också utretts och visar att det inte uppstår framkomlighetsproblem.

Kapacitetsberäkningar har gjorts för korsningen där Gamla Landsvägen möter väg 101. Beräkningarna visar att belastningsgraderna vid prognosåret 2040 inklusive trafiktillskott från planområdet ligger på 0,18-0,19 i korsningen väg 101/Gamla Landsvägen norr, vilket ligger väl under Trafikverkets önskade servicenivå på 0,6. Utbyggnaden beräknas inte medföra att det uppstår framkomlighetsproblem på omgivande vägnät.

Frågan om ytterligare en in/utfart till området har funnits med sen planarbetet påbörjades. Redan i planbeskedet för området lyftes att lämpligheten för en ny koppling mot väg 101 skulle prövas. Trafikverket är väghållare för väg 101. Utfart mot väg 101 uteslöts efter dialog med Trafikverket.

Korsningen Gamla Landsvägen/Steglarpsvägen föreslås höjas upp för att hastighetssäkra övergångsställena. Gång- och cykelkopplingar från området tillsammans med höjningen av korsningen bidrar till en mer attraktiv väg till tågstationen, vilket kan uppmuntra till fler att välja tågtrafiken som varit en stor satsning på hållbar kommunikation i orten.

Hur byggtrafiken digeras är inte möjligt att styra inom processen för detaljplanen, kommunen tar med synpunkten till kommande upphandling av byggtreprenad samt informerar exploatören.

Icke sakägare 3

Planområdet borde kopplas direkt till 101:an för att möjliggöra en rakare väg mot Malmö, Vellinge och Trelleborg och därmed minimera ökningen av trafiken på Gamla Landsvägen. I det fall Trafikverket fortsatt inte tillåter anslutningen borde en framtida möjlig anslutning utredas och säkras i detaljplanen.

Gamla Landsvägen är, även med föreslagna åtgärder, som dock inte säkerställs i denna detaljplan, trång och trottoaren är mycket smal. Barn i norra ändan av byn tar sig till lekplatsen på Lönnvägen längs Gamla Landsvägen. Med den planerade utbyggnaden i denna del av byn lär antalet barn även öka i framtiden. Vid lägena som föreslås för gång- och cykelanslutning till planområdet är sikten begränsad på grund av terrängen och av växtlighet på kvartersmark. Sammantaget betyder detta att trafiksäkerheten, särskild för barn, är redan låg och den procentuellt stora ökning av trafikmängden som planförslaget alstrar förvärrar situationen. Även om det totala antalet fordonsrörelser är förhållandevis låg är det rimligt att anta att majoriteten av fordonsrörelser sammanfaller på den tiden av dygnet när flest barn behöver ta sig till/från skolan/skolbussen.

Kommentar:

Frågan om ytterligare en in/utfart till området har funnits med sen planarbetet påbörjades. Redan i planbeskedet för området lyftes att lämpligheten för en ny koppling mot väg 101 skulle prövas. I början av planarbetet utreddes således en koppling till väg 101, men efter dialog med Trafikverket uteslöts denna.

Efter inkomna synpunkter har gång- och cykelstråk i norra och mittendelen av planområdet tagits bort från förslaget. Gång- och cykelstråket vid skolbushållplatsen och infartsvägen till området behålls. Korsningen vid Gamla Landsvägen/Steglarpsvägen där skolbarn och boende från området kommer passera hastighetssäkras genom att korsningen höjs upp.

I trafikutredningen har planförslaget med utfart mot Gamla Landsvägen utretts. Utredningen visar att trafiktillskottet från planområdet är begränsat och påverkan på trafiksituationen på vägnätet är liten. Kapaciteten i korsningarna har också utretts och visar att det inte uppstår framkomlighetsproblem.

Gång- och cykelkopplingar från området tillsammans med höjningen av korsningen Gamla Landsvägen/-Steglarpsvägen bidrar också till en mer attraktiv väg till tågstationen, vilket kan uppmuntra till att fler väljer tågtrafiken, som varit en stor satsning på hållbar kommunikation i orten.

Sammanfattning av förändringar från samråd till granskning

Nedan sammanfattas förändringar i detaljplanen som är föranledda av samrådet.

Plankartan revideras med följande:

Utifrån inkomna yttranden har plankartan reviderats genom att de mittersta (två stycken) och det nordligaste gång- och cykelstråket från området mot Gamla Landsvägen har tagits bort. För att skapa god koppling till parken i norr har ytterligare en gång- och cykelväg möjliggjorts från områdets gata.

Planbestämmelse om prickmark har tillkommit för att skapa skyddsavstånd till biotopskyddad hästkastanjeallé.

Egenskapsområde för fördröjningsdamm har avgränsats inom NATUR för att inte fördröjningsdammen ska påverka biotopskyddad poppelallé.

Planbestämmelse om villkor för startbesked har tillkommit för att säkerställa att uteplats blir bullerskyddad.

Planbestämmelse om sanering har lagts till för att säkerställa att förorenad bostadsmark saneras.

Bullerskyddets placering och utformning mot väg 101 har setts över. NATUR mot väg 101 har justerats så att bullerskydd ryms inom denna. För att säkerställa framkomlighet för driftsfordon har hörnavskärningar lagts till vid gång- och cykelstråk i söder.

Bostadsmark intill skolbusshållplats har utökats något och ytan regleras med både korsmark och prickmark.

Planbestämmelse om placering av väderskydd för skolbusshållplats har lagts till för att reglera avstånd mellan väderskydd och användningsgräns.

Infartsvägens placering har justerats något efter fastighetsbestämning för att hamna rätt i förhållande till fastighetsgränserna.

Planbeskrivning revideras med följande:

Beskrivningen av och bedömningen på riksintresse Naturvård har förtydligats.

Den miljötekniska markundersökningen kompletterats utifrån inkomna yttranden och planhandlingarna har uppdaterats utifrån nytt resultat av undersökningen.

Planförslaget och bullerskyddets påverkan på landskapsbilden har förtydligats utifrån inkomna synpunkter.

Planhandlingarna har kompletterats med en fladdermusinventering som beskrivs i planbeskrivningen med bland annat rekommendationer kring skyddsåtgärder för belysning för att undvika påverkan på fladdermössen.

Planbeskrivningens genomförandedel har förtydligats avseende kostnad och ansvarsfördelning.

Planbeskrivningen har reviderats efter ändringar i plankartan.

Utöver ovanstående ändringar tillkommer förtydliganden, ändringar och justeringar av redaktionell karaktär i plankarta och planbeskrivning.

Samhällsbyggnadsavdelningen, Vellinge kommun

Upprättad 2025-12-01