

Kävlinge kommun
Strategiska enheten
244 80 Kävlinge

2023-03-02

Granskningsutlåtande

Detaljplan för Löddeköpinge 97:1 m.fl. i Löddeköpinge

Samrådet 2019

Detaljplanen har varit utställd för samråd 19/7 – 2/9 2019 enligt planutskottets beslut den 25 juni 2019. Samrådet redovisas i en samrådsredogörelse daterad 20 maj 2020. Ett samrådsmöte hölls den 21 augusti 2019 på Tolvåkersskolan.

Granskning 2020

Detaljplanen har varit utställd för granskning 15/6 – 16/8 2020 enligt planutskottets beslut den 29 maj 2020. Förslaget har hållits tillgängligt i kommunhuset, kommunens hemsida samt Löddeköpinge bibliotek. Granskningen kungjordes i Sydsvenskan 12 juni 2020.

Granskning 2021

Detaljplanen har varit utställd för granskning 13/10 – 11/11 2021 enligt planutskottets beslut den 5 oktober 2021. Förslaget har hållits tillgängligt i kommunhuset, kommunens hemsida samt Löddeköpinge bibliotek. Granskningen kungjordes i Sydsvenskan 17 oktober 2021.

Samråd 2022

Detaljplanen har varit utställd för samråd 5 – 28/2 2022 enligt planutskottets beslut den 2 februari 2022. Nytt samråd hölls då planområdet ändrats. Samrådet redovisas i en samrådsredogörelse daterad 4 mars 2022. Samrådet kungjordes i Sydsvenskan 5 februari 2022.

Granskning 2022

Detaljplanen har varit utställd för granskning 17/3 – 19/4 2022 enligt planutskottets beslut den 7 mars 2022. Granskningen kungjordes i Sydsvenskan 18 mars 2022.

Inkomna yttranden

Under granskningstiden har 15 yttranden inkommit varav sju inte hade något att erinra. Dessa redovisas och kommenteras av kommunen nedan.

Yttranden som inte haft något att erinra:

- Region Skåne, 2022-04-06
- E.ON, 2022-04-13
- Trafikverket, 2022-04-13
- Räddningstjänsten, 2022-04-14
- Sysav, 2022-03-25
- Sydvatten, 2022-03-18
- Länsstyrelsen, 2022-04-27

Myndigheter

Lantmäteriet, 2022-04-05

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade 2022-03-17) har följande noterats:
Delar av planen som bör förbättras

Fastigheter med osäkert läge

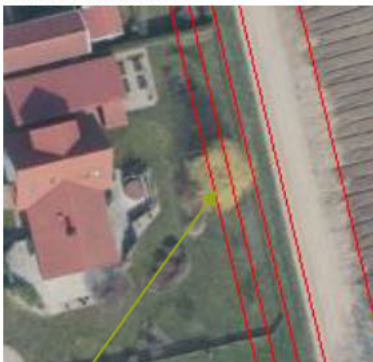
Lantmäteriet har vid samrådet noterat att det föreligger osäkra gränser mellan Löddeköpinge 97:1 och Löddeköpinge 8:8, osäkra gränser kan leda till att genomförandet tar längre tid och kan skapa osäkerhet. Genom att fastighetsbestämma i ett planskede kan detta undvikas.

Sakägare och övriga

2022-04-19

Enligt "PLANBESKRIVNING – GRANSKNINGSHANDLING 2022-03-01" beskrivs följande: 202204 19
Trädallé Längs Norrevångsvägen finns en trädrad längs den västra sidan av vägen. Allén omfattas av biotopskyddet. Kommunens avsikt är att trädraden ska bevaras i dess nuvarande läge. Planförslaget innebär att Norrevångsvägen får en annan karaktär och beskärning eller flytt något åt väster kan vara nödvändigt för att kunna nyttja Norrevångsvägen som en tvåfilig väg.

Till protokollet vill vi då tillägga att fastighet 94:187 även har en "biotop" i form av ett träd som borde bevaras. Så som planerna är nu behöver detta fällas. Varför räknas bara den säljande partens träd i exploateringen som skyddade biotoper? Den allé som anses inkluderas av biotopskyddet består utav hela två träd.



Biotop:

Kommentar: Det kommunen beskriver i planbeskrivningen är en allé som är klassad som biotopskydd och därmed behöver dispens för åtgärder. Definitionen enligt miljöbalken lyder, "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. Med vuxna träd avses träd som mäter minst 20 cm i diameter i brösthöjd eller har uppnått en ålder av 30 år (det som först uppnås)". De träd som påtalas i ert yttrande anses inte vara biotopskyddade i den meningen och skyddas därför inte.

På sida 19 i PLANBESKRIVNINGEN beskrivs hur kommunen önskar dra fram trafiken i det ny exploaterade området.

" Målsättningen är att skapa en trafikstruktur som hänger väl samman med och stöttar den struktur och de kvalitéer man vill skapa inom området. Till detta att minska risken för ovidkommande genomfart och att skapa goda förutsättningar att röra sig till fots och med cykel inom området och till angränsande delar av Löddeköpinge."

Men detta är precis det man vill göra längs Norrevångsvägen där man bygger en genomfartsväg som leder mellan Kävlinge och CenterSyd.

Det rimmar dåligt att ny bebyggelse ska planeras väl emedan befintlig bebyggelse inte är av samma omsorg. En direkt fråga, hur kan det vara så?

Om Kommunen vill ha samma omsorg om befintlig bebyggelse längs Norrevångsvägen föreslår vi att man sätter upp en skylt om Obehörig genomfarts trafik medgives ej.

Angående Trafikbuller:

Ni hänvisar till: Beräkningarna har genomförts enligt den nordiska beräkningsmodellen för vägtrafik i programmet SoundPLAN version 8.0.

Jag vet bara att när trafiken löper igenom i den lilla omfattning som det idag är på Norrevångsvägen så störs en lugn trädgårdsmiljö. Detta kan vara ok med den ringa trafik som råder idag men kommunens bedömning är att trafiken skall öka till 2350 fordon/dygn.

Kommunens personal bjöds hem till vår trädgård och när fordon framfördes längs Norrevångsvägen så tystnade man för att invänta att bilen kört förbi eller så fick man höja rösten. Nu pratar vi om 2350 fordon / dygn. Bör påpekas att vi har sovrum som ligger mot Norrevångsvägen.

Kommentar: Ombyggnaden av Norrevångsvägen innehåller en separat gång- och cykelväg, det tycker kommunen bidrar med bättre förutsättningar att inte använda bilen då den inte behövs och därmed minskar trafiken. Hänsyn ska tas både till befintlig och ny bebyggelse och i det här fallet antas trafiken öka på Norrevångsvägen och det blir en skillnad mot hur trafiken ser ut idag, men inte i den omfattningen att bullernivåerna inte klaras. I detaljplanen finns inte möjligheten att reglera vilka trafikföreskrifter som ska gälla, därför kan det i det här skedet inte beslutas om förbud mot genomfartstrafik.

Skyfallshantering:

Dagens grusväg (Norrevångsvägen) ligger över vår tomts höjdivå. Om man skall bygga en asfaltsväg så blir de i regel högre än en grusväg. Kommunens skriver att de skall lägga en 15cm kantsten som skyfallsränna som skall leda vattnet bort från det ny exploaterade området. Man får säkerställa att det vattnet inte svämmar över mot befintlig bebyggelse samt omöjliggör traktorers arbete på befintliga fält.

Kommentar: Synpunkten noteras.

Grödor och odlingar:

I rådande situation i världen med följd effekter från Pandemin och Putins krig mot Ukraina så lär vi oss att Sverige skall vara mer självförsörjande av råvaror och jordbruksprodukter. Varför ska då Kävlinge

4 (11)

kommun bebygga toppklassad åkermark. Rimmar illa i våra öron och har även kommenterats av flera inlägg till tidigare granskningar.

Vi motsäger oss exploateringen samt genomförandet av Norrevångsvägen som genomfartsled.

Kommentar: Kommunen anser att utbyggnaden av Lödde öster har stöd i översiktsplanen och bedömningen har gjorts att dessa nya bostäder behövs för bostadsförsörjningen i kommunen. Att behålla jordbruksmark för jordbruksverksamhet är också viktigt och det görs på andra platser i kommunen.

Föreningen Den Goda Jorden, 2022-04-19

Föreningen Den Goda Jorden har tagit del av Samrådsredogörelse 2 Detaljplan för Löddeköpinge 97:1 m.fl. i Löddeköpinge.

Förslaget till detaljplan innebär att brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk. Ett flertal yttranden har inkommit till kommunen under samrådsprocessen där uppfattningen varit att jordbruksmarken ifråga inte bör exploateras. Vi instämmer i detta. Utvecklingen sedan planprocessen inleddes, med torkan 2018, pandemin och nu det hot mot livsmedelsförsörjningen som kriget i Ukraina innebär har visat på ett allt större behov av att säkra Sveriges självförsörjning med livsmedel. En grundförutsättning för detta är att landets åkermark bevaras.

En befolkning som idag överstiger 10 miljoner människor, en situation där hälften av maten i Sverige importeras och allt det vi lärt oss under pandemin borde räcka som motiv för att bevara den jordbruksmark vi har kvar. Vad är nya villor värda om det inte finns mat på köksborden för de som ska bo där?

Vi ifrågasätter om Kävlinge kommun har stöd i lagen att exploatera jordbruksmark genom att hävda en skyldighet att tillhandahålla den typ av bostadsbebyggelse som planeras. Vidare anser vi att kommun inte i tillräcklig utsträckning utrett alternativa lokaliseringar av föreslagen bebyggelse. Förslaget till detaljplan är således inte förenligt med miljöbalken 3 kap. 4 §. Föreningen Den Goda Jorden avser att senare utveckla sin talan avseende detaljplan för Löddeköpinge 97:1 m.fl. i Löddeköpinge.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Kommunen anser att det finns ett allmänintresse i ett ökat bostadsutbud och att i anspråktagandet av jordbruksmarken därmed är motiverat.

[REDACTED], 2022-04-18

Vi hänvisar till våra tidigare inlämnade synpunkter (bl a 25860 fr 2020-08-16, 84108 fr 2021-11-11 samt 87428 fr 2022-02-28) och att de fortsatt är lika relevanta som tidigare. Detta eftersom Kävlinge Kommun har fortsatt att behandla detaljplanen som ett isolerat projekt istället för att göra de uppdateringar av detaljplanförslagets tillhörande trafik- och bullerutredningar som vi återkommande påtalat är nödvändiga för att vara mer rättvisande som analysunderlag i ärendet, såsom bl a ny trafikmätning med en mätpunkt efter Bollvägen för att få ett rättvisande startvärde för bullerberäkningen för Mellanvångsvägen. Med avsaknad av rättvisande startvärde för bullerberäkningen för Mellanvångsvägen finns det väsentliga felaktigheter i bullerberäkningen som utgör underlag för planbeskrivningen, vilken kommer innebära olägenhet för boendes hälsa. Alla tilltänkta utbyggnadsområden för Lödde Öster måste vidare tas i beaktande redan nu för att visa på ett större helhetstänk och ansvar för den blivande trafiksituationen för såväl befintliga boendemiljöer som de nya. Annars kommer hela Lödde Öster-området byggas på fel grunder och tillåtna riktvärden för buller överskridas för såväl befintlig boendemiljö utmed Mellanvångsvägen som nybyggda fastigheter inom planområdet.

Kävlinge Kommun hänvisar till riktnivåer på 65 dBA för Mellanvångsvägen och Ådalsvägen med hänvisning till Naturvårdsverkets vägledning "Riktvärden för buller från väg och spårtrafik vid befintliga bostäder". Denna analysgrund stämmer inte för Mellanvångsvägen, då Mellanvångsområdet har en detaljplan från 2001, vilket innebär att man ska ange de decibelnivåer (55 dBA Leq 24h) som gäller för "1997-2015 nyare befintlig miljö". Olägenhet för människors hälsa kan klart befaras för boende utmed Mellanvångsvägen med de förändringar i bullernivåer som kan förväntas framöver med den mångdubbling av trafik som prognoseras med detaljplansförslaget, och med tanke på att man från kommunens sida hanterar det som ett isolerat projekt är risken betydande för ännu större trafikförändringar med överskridanden av riktnivåer som en trolig följd.

Om man lägger prestigen åt sidan ett tag, så borde Länsstyrelsen aktivt sökas upp och återigen frågas om det är lämpligt att bebygga åkermarken. Omvärldsläget har ändrats drastiskt sedan de gav sitt utlåtande.

Med tanke på ovanstående kvarstår ett behov för kommunen att sammanställa och presentera fler förtydliganden och ta fram ytterligare kompletterande utredningar och analysunderlag, samt bjuda in berörda sakägare, inklusive oss själva, till en ny samråds-/granskningsperiod, innan man kan fortsätta till nästa fas i detaljplansprocessen.

Kommentar: En ökning av trafiken på Norrevångsvägen och övriga vägar i Löddeköpinge är prognostiserade för framtiden. Förslaget om 300 nya bostäder påverkar trafiken och den närmiljö som man som boende är van vid idag. Kommunen anser att det finns möjlighet att förbättrad kollektivtrafik och utbyggnad av gång- och cykelbanor kan förändra invånarnas resvanor för att fokusera på att istället minska trafiken genom att flytta över trafiken till mer hållbara trafikslag. Löddeköpinge är idag en bilberoende del av kommunen. Kommunen anser inte att det i det här skedet behövs ytterligare förtydliganden eller utredningar, kommunen kommer inte att bjuda in berörda sakägare till ytterligare samtal innan antagandet av detaljplanen.

[REDACTED], 2022-04-14

Beträffande planerad gångväg i områdets nordöstra del:

Kommunen skriver att "vi anser att det tillför ett värde att kunna röra sig på utsidan av området mot åkermarken", det har vi förståelse för. Det vi ber om är endast att avsluta det gångstråket vid ett tidigare tillfälle (grön pil i bifogat dokument) där gångtrafiken kan återledas in i området och man signifikant reducerar den negativa påverkan mot vår fastighet och vårt privatliv med samma motivering som vi tidigare har påtalat i våra yttranden. Återigen vill vi trycka på att detta är av stor vikt för oss och att vi verkligen vill att ni överväger att förändra utformningen av denna del i detaljplanen. Angående gräns mot 8:8

Efter att vi läst Lantmäteriets kommentar angående osäker gräns mellan det planerade området och Löddeköpinge 8:8 ställer vi oss frågande till varför ni inte har genomfört en sådan utredning och eventuell fastighetsbestämning? Vi anser att en utredning och eventuellt fastighetsbestämning borde ligga till grund för en korrekt genomförd detaljplan när osäkerhet kring gränsens position föreligger. Om det vid en eventuell gränsutredning eller fastighetsbestämning visar sig att de antaganden man gjort beträffande gränsens position var felaktiga kan detta i sin tur resultera i inskränkningar exempelvis av den väg vilken vi nyttjar som tillfartsväg genom servitut. Vi förväntar oss att samtliga funktioner kopplade till vår fastighet (tillfartsväg, dagvattenhantering etc.) som eventuellt påverkas vid antagande och genomförande av detaljplanen återställs till ett skick som ej är sämre än nuvarande eller ersätts med likvärdig.

Kommentar: Planens gränser har i norr anpassats till vägen som ansluter till er fastighet från Norrevångsvägen med utgångspunkt att den ingår i fastighet Löddeköpinge 8:8. Vägens faktiska gräns har mätts in och den nya bebyggelsen har lagts söder om vägen och i det här skedet har därför kommunen ansett att gränsen inte behöver bestämmas utan det

kan ingå i den fastighetsförrättning som behövs när de nya bostadsfastigheterna bildas. Genomförandet av planen ska inte påverka skicket på de saker som ni nämner.

[REDACTED], 2022-04-13

Kävlinge kommun fortsätter på sin inslagna väg med att förvränga sanningen, presentera efterkonstruerade beslutsunderlag och med ett till synes dåligt försök att dölja sina egna avsikter. I den senaste samrådsredogörelsen presenterar nu Kävlings Kommun nya uppgifter som motsäger fakta både från sin egen framtagna planbeskrivning och de trafik och bullerutredningar som man låtit externa aktörer skapa.

Efter föregående period för yttrande blev jag uppringd av planarkitekten då det fanns, som jag initialt uppfattade det, en önska om dialog och förtydligande av min tolkning av de beslutsunderlag som jag anser innehåller många fel och avvikelser.

Dock så blev det ganska fort uppenbart att vi inte har samma konsekvenstänk om hur de avvikelser som jag har påtalat troligtvis kommer att påverka invånarna i Löddeköpinge.

Blev under samtalet även mycket förvånad av den okunskap eller kanske bristande intresse till aktuella fakta då bland annat informanten om hastighetssänkningen på Mellanvången från 60 km/h till 40 km/h var något som kom som en nyhet för planarkitekten.

Nedan reflektorer på en del av tolkning och förklaring som Kävlings Kommun nu presenterat:

- Citat från Samrådsredogörelse 2: *"En orsak till skillnaderna är att Sweco har använt sig av en makromodell där alla gator inte är med utan som är tillför ge en mer övergripande bild. Det är till exempel inte säkert att alla 2000 fordon som visas på Mellanvångsvägen efter svängen endast kan härledas till de befintliga villorna, där kan ju också vara andra konnektorer (anslutningar i modellen) för tillkommande områden som modelltekniskt kopplas dit."*

Självklart kan man vrida, vända och välja att tolka dom olika underlagen så det gynnar sin egen agenda men här kvarstår det faktum att den faktiska mätningen som utfördes 2016 ligger till grund för de utredningar som både Ramboll och Sweco har gällande trafik och buller där det enligt deras beräkningar endast 5% av trafiken väljer att svänga ner på Bollvägen varvid man då undrar var dom övriga, faktiskt uppmätta, ca 1500 fordonsrörelserna tar vägen.

Oavsett vilken modell man har nyttjat så är matematiken ganska enkel.

I de olika modellerna utgår man från ekvationen att lägenheter antas alstra i snitt 3,5 fordonsrörelser per bostad och radhus samt villor 5-6 rörelser per dygn.

För Lödde Öster beräknas det enligt utredningarna generera ca 1700 fordonsrörelser som kommer att använda Mellanvångsvägen och om man använder ovan ekvation så bör nuvarande Mellanvången med sina ca 140 villor alstra ca 800 fordonsrörelser.

För beräkningen av bullerpåverkan på fastigheterna utmed Mellanvångsvägen har uppgifterna från trafikmätningen 2016 används och där konstaterat en ökning av fordonsrörelser på ca 85 % vilket gör att adderar vi 85% på de ca 800 fordonsrörelser som befintliga villor beräknas alstra så hamnar vi på ca 1500 fordonsrörelser efter utbyggnaden av Lödde Öster. Detta är på inget vis logiskt om utredningen visar på att enbart Lödde Öster kommer att generera ca 1700 fordonsrörelser! Adderar vi siffrorna från ekvationen så blir summan $800 + 1700 =$ ca 2500 fordonsrörelser vilket är en avvikelse på ytterligare 65 %. Ganska uppenbart att beräkningarna i detaljplanen för till exempel bullerpåverkan inte kan anses vara trovärdiga.

- Citat från Samrådsredogörelse 2: *Effekten av trafikökningen har bedömts att ca +2 dBA, medan effekten av hastighetsminskningen blir drygt 3 dBA. Det gör att jämförelsen mellan nollalternativ och utbyggnadsalternativ visar på att bullernivåer kommer minska något i utbyggnadsalternativet. Hade man räknat med 40 km/h även i nollalternativet hade man då fått ca 3 dBA lägre ljudnivåer än de som redovisas, och sen a0 ljudnivåerna ökar med ca 2 dBA i utbyggnadsalternativet jämfört med nollalternativet på grund av trafikökningen. Följden av de0a blir ändå att ljudnivåerna inte skulle bli högre än de som presenteras i rapporten nu. I bland annat Kommunens planbeskrivning på sidan 23 går det att läsa: "Trafiken på Mellanvångsvägen väntas öka med cirka 85 %, trafiken ökar till följd av utbyggnaden av planförslaget och a0 Norrevångsvägen kan användas som genomfart från Högs byväg/Ådalsvägen."*

*De0a skulle medföra en ljudnivåökning på cirka 3 dB(A). Som utgångspunkt medför en dubbling av trafik a0 ljudnivån ökar med cirka 3 dB. Detta är en relativt stor ökning av trafikbuller och bedöms medföra en väsentlig ökning av störning” Hur kan kommunen nu helt plötsligt i redogörelsen revidera sin prognos ner till en ökning på 2 dBA när övriga underlag påvisar en höjning på 3 dBA vid en dubbling av trafikflödet. Utgår man från den tidigare påvisade ekvationen så kommer det inte stanna vid en fördubbling av trafikflödet utan avsevärt mer vilket gör att det troligtvis snarare rör sig om en ökning på 4-5 dBA innan avräkning för hastighetssänkningen. Den uppgiva effekten av hastighetssänkningen på drygt 3 dBA går att ifrågasätta då modeller och utredningar av bland annat Trafikverket påvisar en sänkning av buller på **upp till 2 dBA** per 10 km/h under förutsättning att hastighetssänkningen görs på en sträcka där trafiken flyter med ett jämnt tempo. Vid den hastighet som idag har högst beräknad bullernivå är det enligt detaljplanen planerat en så kallad hastighetsdämpande åtgärd som framkallar en inbromsning och därefter en acceleration vilket har indikerats att i stället för att minska snarare öka bullernivån. Hastighetssänkningen på Mellanvångsvägen från 60 till 40 Km/h har inte medbringat någon större ändring av vare sig buller eller trafiksäkerhet då vägsträckningen från bostadsområdet Mellanvången fram till Bollvägen inte innehåller någon form av hastighetsdämpande element utan inbjuder till en mycket högre hastighet än 40 km/h vilket med råge nu överskrids av merparten av de fordon som framförs.*

Lägger man då till åtgärder för att trafiken ska efterfölja hastigheten finns det stor risk att dessa påverkar bullernivån negativt. - Citat från Samrådsredogörelse 2: *I Naturvårdsverkets vägledning "Riktvärden för buller från väg och spårtrafik vid befintliga bostäder" redovisas vid vilka nivåer åtgärder mot buller bör övervägas för befintlig bebyggelse utmed befintlig infrastruktur (kallad "befintlig miljö"). Detta gäller bebyggelse längs Mellanvångsvägen och Ådalsvägen. Där gäller 65 dBA vid fasad. Av mig och i flertalet andra yttranden ifrågasätts riktvärden för buller vid befintlig bebyggelse där hänvisas siffran 65 dBA vid fasad till en tabell för **Hus byggda före 1997** "äldre befintlig miljö" Detta kan stämma för merparten av bebyggelsen utmed Ådalsvägen men överhuvudtaget inte för bebyggelsen på Mellanvången som är uppförd runt 2004 -2005 utefter detaljplan utfärdad under 2001. Ramboll själva hänvisar till naturvårdsverkets riktvärden där det går att utläsa att riktvärden för så kallad "nyare befintlig miljö" 1997-2015 ligger på **55 dBA** Leq24h vilket är 10 dBA lägre än det som Ramboll utgår från i sin rapport. Önskvärt är en förklaring varför det hänvisas och nyttjas ett regelverk som inte är aktuellt för delar av berörd bebyggelse. Ovan reflektioner är som i alla tidigare yttranden enbart ett axplock av alla de frågor och önskemål om dialog över som jag och många andra invånare i Löddeköpinge under årtal har i olika format framfört till Kävlinge Kommun. Förhoppningen om raka svar och en öppenhet från Kommunens om dess verkliga mål med utbygganden av Löddeköpinge är något som jag tyvärr har insett att det inte kommer att ske. Med uttalande från kommunen som **"Kommunen kommer att anta det förslag till detaljplan som tas fram och sedan finns möjligheten att överklaga beslutet hos domstol"** så anser jag att man klargjort att Kommunens egen så kallade 100% Välkommen vision är bara en samling vackra ord. Att aktivt försöka vilseleda kommuninvånare med återkommande "justeringar" och falska påståenden så som tex. Att det ska göras flera åtgärder för att förhindra att Ådalsvägen och Mellanvångsvägen blir en genomfartsväg, blir väldigt patetiskt när man samtidigt ritar in dessa vägar i det planerade övergripande vägnätet för Löddeköpinge och i text skriver " *I pågående detaljplanearbete för Löddeköpinge öster (L3) möjliggörs för en ny genomfartsgata med anslutning till väg 1137, så även gång- och cykelpassager samt flytt av busshållplats närmare"* Jag tolkar det som att enda alternativ som finns för oss kommuninvånare är att, precis som kommunen uppmaning ,vända oss till förvaltningsrätten och mark och miljödomstolen.*

Kommentar: Kommunen anser att framtagna utredningar visar att genomförandet av detaljplanen är möjligt utan att överskrida gällande riktvärden för buller. Det kommer att bli mer trafik på mellanvångsvägen och Norrevångsvägen vilket leder till ökade bullernivåer, men kommunen anser inte att det är på en nivå som gör att detaljplanen inte går att anta och genomföra. Det har tagits fram flera utredningar under åren då förslaget har förändrats men kommunen har inte haft för avsikt att vilseleda kommuninvånarna.

[REDACTED], 2022-04-11

Redan idag så är hastigheten genom byn alldeles för hög framförallt när trafikanterna kommer från Kävlinge västerut. Detta innebär förutom ett högt buller en ökad risk för de oskyddade trafikanterna då det inte finns någon riktigt cykelstig eller gångstig genom byn. Cykelstigen mellan går ju mellan huvudorterna i kommunen och med tanke på att cyklandet ökar så borde detta vara prioriterat att se till att dessa trafikanter får en acceptabel säkerhetsnivå. För att detaljplanen ska fungera så behöver vi mer aktiviteter än de som nämns i rapporten. Det behövs flera nya hastighets gupp plus andra åtgärder som separerar de oskyddade trafikanterna från trafiken. Att sänka hastigheten till 30 km/h är nog också ett alternativ. Det cyklar och går barn på den smala kombinerade gång/cykelbanan varje dag och det är ett under att det inte skett en alvarlig olycka. Under blåljus utryckningar i kommunen så är det inte ovanligt med hastigheter på runt 100km/h då Polisen ofta kör från Kävlinge mot Löddeköpinge och Räddningstjänsten från Löddeköpinge mot Kävlinge. Vid utfarter på genomfartsvägen så uppkommer det situationer som ibland är rent livs farliga och detta måste prioriteras innan något alvarligt händer.

Har kommunen gjort någon buller utredning på genomfarts leden genom Hög om inte så bör en sådan skyndsamt göras. Dessutom så borde en mätning av snitt hastigheten på trafiken göras innan man kan ta beslut om ny detalj plan.

Kommentar: Någon bullerutredning för bostäder i Hög har inte utförts av kommunen, och det planeras inte att genomföras någon innan antagandet av detaljplanen.. De trafikprognoser som finns visar på en ökning av trafiken genom Hög, men den ökningen är inte enbart till följd av de nya bostäderna som planeras.

[REDACTED], 2022-04-05

Ägare till Löddeköpinge xx, xx anser att förslaget till detaljplan behöver kompletteras med förslag hur vatten och saltlösning vintertid från asfalterad yta mot trädgård på Löddeköpinge 7:2 skall hanteras. Detta behövs för att undvika stora vatten och saltmängder mot trädgården som riskerar att kvarstanna.

Som tidigare påpekat finns ett breddavlopp i södra delen av fastigheten. Det råder fortsatt oklarhet hur detta avlopp skall hanteras och hur ägare kan nyttja det.

Tidigare påpekande kvarstår.

Kommentar: Kommunen anser att detta kan lösas så som det gör för övriga vägar i kommunen. Denna vägutformning kommer inte att skilja sig åt från exempelvis Högs byväg som också ligger intill fastigheten.

Samlad bedömning

Planhandlingarna kompletteras och ändras i punktform enligt följande:

- Bestämmelsen om minsta antal lägenheter i kvarteret sydväst om skoltomten har ändrats från 35 till 30 lägenheter.
- Endast mindre textändringar har gjorts i planbeskrivningen.

Namnlista

Följande har under samrådet 2019 inkommit med synpunkter som ej tillgodosetts:

LRF Kommungrupp Kävlinge, 2019-09-02

Högs Byförening, 2019-09-02

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-08-30

[REDACTED], 2019-09-04

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-09-02

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-09-03

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-09-02

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-09-02

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-09-03

Löddeköpinge, [REDACTED] 2019-09-03

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-09-03

Hög [REDACTED], 2019-09-02

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-09-02

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-09-02

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-09-02

[REDACTED], 2019-09-02

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-09-02

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-09-02

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-09-02

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-09-02

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-09-02

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-09-02

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-09-02

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-09-02

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-09-02

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-09-02

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-09-02

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-09-02

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-09-02

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-09-02

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-09-02

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-09-02

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-09-02

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-08-30

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-08-29

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-08-29

Hög [REDACTED], 2019-08-28

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-08-26

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-08-24

Vägföreningen s:5 Norrevångsvägen, 2019-08-29

Löddeköpinge [REDACTED], 2019-08-22

Följande har under granskningen 2020 inkommit med synpunkter som ej tillgodosetts:

LRF kommungrupp Kävlinge, 2020-08-16

Hög [REDACTED], 2020-08-16

Löddeköpinge [REDACTED], 2020-08-16

Löddeköpinge [REDACTED], 2020-08-16

Löddeköpinge [REDACTED], 2020-08-16

Löddeköpinge [REDACTED], 2020-06-16

Löddeköpinge [REDACTED], 2020-07-28

Löddeköpinge [REDACTED], 2020-08-06

Löddeköpinge [REDACTED], 2020-08-06

Löddeköpinge [REDACTED], 2020-08-06

Löddeköpinge [REDACTED], 2020-08-08

Löddeköpinge [REDACTED], 2020-08-10

Löddeköpinge [REDACTED], 2020-08-13

Löddeköpinge [REDACTED], 2020-8-14

Hög [REDACTED], 2020-08-16

Löddeköpinge [REDACTED], 2020-08-16

Löddeköpinge [REDACTED], 2020-08-16

Löddeköpinge [REDACTED], 2020-08-16

Löddeköpinge [REDACTED], 2020-08-16

Hög [REDACTED], 2020-08-16

[REDACTED], 2020-08-16

Löddeköpinge [REDACTED], 2020-08-16

Löddeköpinge [REDACTED], 2020-08-16

Löddeköpinge [REDACTED], 2020-08-17

Hög [REDACTED], 2020-08-16

Löddeköpinge [REDACTED] 2020-08-16

Följande har under granskningen 2021 inkommit med synpunkter som ej tillgodosetts:

Löddeköpinge [REDACTED] 2021-10-05, 2021-11-10, 2021-11-11

Löddeköpinge [REDACTED], 2021-10-18

Löddeköpinge [REDACTED], 2021-10-29, 2021-11-09, 2021-11-11

Löddeköpinge [REDACTED], 2021-11-02

Löddeköpinge [REDACTED], 2021-11-02

Löddeköpinge [REDACTED], 2021-11-03

Löddeköpinge [REDACTED], 2021-11-09

Löddeköpinge [REDACTED], 2021-11-09

Löddeköpinge [REDACTED], 2021-11-07

Södervångsvägen [REDACTED], 2021-11-08

Högs byförening, 2021-11-08

Löddeköpinge [REDACTED], 2021-11-09

Löddeköpinge [REDACTED], 2021-11-10

Södervångsvägen [REDACTED], 2021-11-10

11 (11)

Löddeköpinge [REDACTED], 2021-11-10
Löddeköpinge [REDACTED], 2021-11-10
Löddeköpinge [REDACTED], 2021-11-10
Löddeköpinge [REDACTED], 2021-11-10
Löddeköpinge [REDACTED], 2021-11-10
Löddeköpinge [REDACTED], 2021-11-10
Löddeköpinge [REDACTED], 2021-11-11
Löddeköpinge [REDACTED], 2021-11-11
LRF kommungrupp Kävlings, 2021-11-11
Löddeköpinge [REDACTED], 2021-11-11
[REDACTED], 2021-11-11
Löddeköpinge [REDACTED], 2021-11-11
Löddeköpinge [REDACTED], 2021-11-11
Löddeköpinge [REDACTED], 2021-11-11
Löddeköpinge [REDACTED] 2021-11-11
[REDACTED], 2021-11-11
Hög [REDACTED] 2021-11-11
Löddeköpinge [REDACTED] 2021-11-11

Följande har under samrådet 2022 inkommit med synpunkter som ej tillgodosetts:

Löddeköpinge [REDACTED], 2022-02-23
Löddeköpinge [REDACTED], 2022-02-27
Löddeköpinge [REDACTED], 2022-02-27
Löddeköpinge [REDACTED] msson, 2022-02-27
Löddeköpinge [REDACTED], 2022-02-27
Vägföreningen för Norrevångsvägen GA 1/ S:5, 2022-02-28
Löddeköpinge [REDACTED], 2022-02-28
Löddeköpinge [REDACTED], 2022-02-28
Löddeköpinge [REDACTED], 2022-02-28
Löddeköpinge [REDACTED], 2022-02-28
Löddeköpinge [REDACTED], 2022-02-28
Hög [REDACTED], 2022-02-28

Följande har under granskningen 2022 inkommit med synpunkter som ej tillgodosetts:

Löddeköpinge [REDACTED], 2022-04-19
Den Goda jorden, 2022-04-19
Löddeköpinge [REDACTED], 2022-04-18
Löddeköpinge [REDACTED] 2022-04-14
Löddeköpinge [REDACTED], 2022-04-13
Hög [REDACTED], 2022-04-11
Löddeköpinge [REDACTED], 2022-04-05

Medverkande tjänstepersoner

Granskningsutlåtandet har upprättats av planarkitekt Emelie Alsén.