Granskningsutlåtande

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

Granskningen av förslaget avslutades den 16 augusti 2020. Under granskningen inkom yttranden som gjort att kommunen behövt omarbeta förslaget på ett väsentligt sätt som gör att förslaget ställt ut på granskning igen.
Nedan finns inkomna synpunkter från den första granskningsomgången.

Samrådet

Samrådet redovisas i en samrådsredogörelse daterad 20 maj 2020.
Ett allmänt samrådsmöte hölls den 21 augusti 2019.

Granskningen

Ett förslag till detaljplan har varit ute på 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.

Inkomna yttranden

Under granskningstiden har 33 yttranden inkommit. Dessa redovisas och kommenteras av kommunen nedan.

Yttranden som inte haft något att erinra:

- Polismyndigheten i Skåne, 2020-08-14
- Länsstyrelsen i Skåne, 2020-08-30
- Region Skåne, 2020-08-10
- Telia Sonera AB, 2020-08-10

Myndigheter

Lantmäteriet, 2020-07-07

Det står att det är gjord en fastighetsbestämning mellan Löddeköpinge 7:4 och 97:1. Det är bra om man beskriver vad bestämningen gällde. I detta fallet var det väl bestämning av läget för fastighetsgränsen? Behöver andra anslutande fastighetsgränser bestämmas?

> *Kommentar: Planbeskrivningen kompletteras med syftet med fastighetsbestämningen. Gränsen mot Löddeköpinge 7:4 är inte längre med i planförslaget.*

Emelie Alsén
046-739180 • SMS: 0709739180
Emelie.Alsen@kavlinge.se

Kävlinge kommun, Strategiska enheten, 244 80 Kävlinge
Besöksadress: Kullagatan 2, Kävlinge
046-73 90 00 • kontakt@kavlinge.se • www.kavlinge.se

Trafikverket, 2020-07-09

Trafikverket har tagit del av granskningshandlingarna för rubricerat ärende. Trafikverket har bl.a. yttrat sig enligt nedan i samrådet:

Sammantaget anser Trafikverket att en detaljplan av denna storlek måste ta ett helhetsgrepp för trafiksituationen och inte behandla detaljplanen som ett isolerat projekt. Planbeskrivningen anger inget förslag på utformning på anslutning till väg 1137 eller ny placering av busshållplats, enbart att dialog ska ske med Trafikverket. För att Trafikverket ska kunna ta ställning till hur våra anläggningar påverkas av planförslaget måste det framgå hur planförslaget påverkar det omgivande vägnätet och vilka åtgärder som kan krävas.

Då planförslaget kommer innebär åtgärder på det statligavägnätet ska ett finansierings- och genomförandeavtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket innan detaljplanen föres till antagande.

Trafikverket anser att planförslaget i större utsträckning behöver ta ett helhetsgrepp kring trafikalstringen, trafiksäkerhet och de rörelsemönster som kommer uppstå utifrån planens omfattning och koppling till statlig infrastruktur för bil, gång och cykel.

I granskningshandlingarna anger att: *Dialog med Trafikverket förutsätts i det fortsatta planarbetet avseende anslutning till väg 1137 och möjligheten till busshållplats längs vägen. I nuläget är hastigheten satt till 70 km/tim på väg 1137. I samband med utbyggnaden av planområdet bör hastigheten sänkas, förslagsvis till 40 km/h, bland annat för att öka säkerheten vid passagen över väg 1137.* Trafikverket har inte tagit del av skisser och utformningsförslag och har därmed inte tagit ställning till utformningen på anslutning GATA1. Trafikverket anser fortsatt att planarbetet borde ha föregåtts av att kommunen fört dialog med Trafikverket i frågan. Trafikverket anser att text om förändring av hastighet på sida 39, från 70 km/h till 40 km/h, helt ska utgå från planbeskrivningen. Detta då det inte är tydligt mot tredjeman att hastighetssänkningen är ett önskemål från kommunens sida samt att hastighetssänkning inte är förankrad i gällande beslut.

Planbeskrivningen anger att: *Nytt hållplatsläge föreslås placeras direkt väster om områdets anslutning till Högs byväg i söder och därigenom få goda förbindelser med gång- och cykelnätet. Framtida busshållplatsläge och ändring av befintliga hållplatslägen har diskuterats med Skånetrafiken*. Placering och utformning av GATA 4, ink passage över väg 1137, är inte förankrad med Trafikverket och det finns ingen tidsplan för genomförandet. Då planområdet idag inte har tillgång till kollektivtrafik anser Trafikverket att det är av största vikt att kommunen verkar för möjlighet till hållbart resande.

I samrådsskedet påtalade Trafikverket att avtal ska tecknas mellan Trafikverket och kommunen för åtgärder som berör den statliga infrastrukturen innan detaljplanen föres till antagande. Trafikverket påminner åter om att avtal ska tecknas och att det åligger kommunen att säkerställa att dialog förs med Trafikverket för att avtal ska komma till stånd. Trafikverket anser att planbeskrivning, under **Genomförande**, ska kompletteras med information om att avtal ska tecknas med Trafikverket innan planen föres till antagande.

I trafikutredning finns utformningsförslag för åtgärder på statlig infrastruktur, Trafikverket anser att det ska framgå att detta är just förslag och inget som är beslutat eller godkänt av Trafikverket.

I samrådsredogörelsen anger kommunen att planbeskrivningen har kompletterats med resonemang om trafikökning på väg E6 och väg 1137. Trafikverket kan inte utläsa vad påverkan på väg E6 är till följd av planförslaget och anser inte att det är gångbart att enbart hänvisa till den generella trafikökningen. Samhällsplaneringen är ett viktig redskap i för att säkerställa hållbara transporter. Kommunen anger även att det inte finns några planer på utökning av gång- och cykelvägar i området och inte heller till stationen i Furulund. Trafikverket anser fortsatt att

planförslaget i större utsträckning behöver ta ett helhetsgrepp och ansvar för den trafikalstringen planförslaget leder till.

Sida 48 anger olika förslag för skyvattenhantering med alternativ ledning till Vikingadammen. Trafikverket vill påminna om att kommunen måste ansöka om ledningsärden hos Trafikverket för att passera väg 1137.

Trafikverket noterar att planbeskrivningen kompletterats med uppgifter om byggnadsfritt avstånd samt att kommunen inte anser att det är relevant med ytterligare utfartsförbund mot väg 1137. Samt att plankartan säkerställer fri sikt och att inga fasta föremål får placeras i nära anslutning till väg 1137, vilket vi är positiva till.

Kommentar: Planförslaget har efter granskningen och i samråd med Trafikverket arbetats om avseende ny anslutning till Högs byväg som i det nya förslaget till detaljplan har tagits bort.

Kommunala, mellankommunala och regionala organ

Räddningstjänsten Syd, 2020-08-21

Risk
Inget att erinra.

Brandvattenförsörjning
Räddningstjänsten Syd anser att planbeskrivningen behöver kompletteras med information om vem som har ansvaret för att brandpostnätet i området byggs ut. Med tanke på att det är ett stort område med varierande bebyggelse inklusive skola behöver brandpostnätet säkerställas i området. Det behöver också säkerställas att det blir tillräckligt flöde i brandposterna för att bebyggelsen som planeras ska vara lämplig ur ett räddningstjänstperspektiv. Skolor är tyvärr ofta utsatta för anlagda bränder och en snabb insats är en förutsättning för att kunna rädda viktiga samhällsvärden. Det finns inga krav på sprinkler i skolor, men många väljer ändå att installera det som egendomsskydd. Detta är en effektiv åtgärd men ställer också större krav på ledningsnätet, vilket kan behöva beaktas tidigt.

Räddningstjänsten yrkar på att följande ska skrivas in i planbeskrivningen:
Brandvatten kommer behöva anordnas i det nya området. Avstånd mellan brandposterna bör vara maximalt cirka 150 meter. Avståndet avser inte ”fågelvägen” utan det är faktisk slangdragning som avses, där hänsyn ska tas till byggnader, buskage etc. Avståndet mellan brandpost och eventuell uppställningsplats för släckbil bör inte överstiga 75 meter. Uppställningsplatsen ska vara placerad maximalt 50 meter från byggnadens entréer/angreppsväg, vilket ger ett totalt avstånd om cirka 125 meter. Om uppställningsplatsen är placerad nära angreppsvägarna kan avstånd mellan uppställningsplats och brandpost förlängas under förutsättning att det maximala avståndet om cirka 125 meter bibehålls. Observera att detta är ungefärliga avstånd och ska ses som storleksordningar. Minst lika viktigt som avstånd är logisk placering. Flödet i brandposterna skall dimensioneras enligt VAV-normen P-83.

Kommentar: Planbeskrivningen kompletteras med ovan text.

Räddningstjänstens tillgänglighet
Eftersom Räddningstjänsten Syd har erfarenhet av att nya områden projekterats för mindre fordon än vad räddningstjänsten har så vore det bra om det förtydligas i planbeskrivningen, t.ex.

i samma avsnitt där trafikutredningen presenteras, att området planeras för framkomlighet för 12 m långa fordon. På illustrationerna är det inritade många träd i områdets korsningar och det är viktigt att detta inte ställer till problem i ett senare skede.

Räddningstjänstens bedömning är att det finns förutsättningar för god tillgänglighet. För att räddningstjänsten ska kunna komma fram i det nya området är det viktigt att vägar och korsningar projekteras för fordon som är 12 m långa. Åtkomlighet för räddningstjänsten ska anordnas så att avståndet mellan uppställningsplats för räddningstjänstens fordon och byggnaders entréer inte överstiger 50 meter.

Kommentar: Planbeskrivningen kompletteras.

Observera att Räddningstjänsten Syd inte har någon stegbil i Kävlinge varför utrymning från balkong/fönster över 11 meter måste lösas på annat sätt. För vidare information, se råd och anvisningar ”Utrymning med hjälp av Räddningstjänsten Syd” på www.rsyd.se.

Övrigt:
Under rubriken sammanfattning på sidan 7 står det att det ska byggas 2-5 våningshus medan det på sidan 27 står 3-4 våningar. På illustrationsplanen framgår också 3-5 våningar flerbostadshus.

Kommentar: Texten i planbeskrivningen korrigeras.

Ledningsägare

E.ON Energidistribution AB, 2020-08-14
E.ON Energidistribution AB (E.ON) har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende. Jag har inte kunnat få tag på projektbeställare angående placering av ny nätstation, jag antar att han fortfarande har semester och således vill jag i detta yttrande påminna om att innan planen antas måste avtal tecknas som både reglerar kostnadsfördelning samt den nya placeringen för stationen.

Kommentar: Ny placering av transformatorstation är redan beslutad och bygglov har beviljats.

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.

Planbestämmelserna ska säkerställa att det minsta tillåtna avståndet på 5 meter mellan transformatorstation och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag upprätthålls. Jag kan inte finna denna information i plankarta eller planbestämmelserna och yrkar därför på att information om minsta tillåtna avstånd förs in i planbestämmelserna.

Kommentar: I plankartan säkerställs att ett tillräckligt stort utrymme för transformatorstation med möjlighet till byggnadsfritt avstånd finns.

I plankartan går läsa E- Elstation, vilket vi godtar. I vanliga fall brukar vi dock yrka på att det står ”E - Transformatorstation”.

Kommentar: Planbestämmelsen ändras till ”transformatorstation”.

Kostnader för eventuell flyttning/ombyggnation eller skada av E.ONs anläggningar i samband med plangenomförandet bekostas av exploatören, vilket bör framgå i genomförandebeskrivningen.

För övrigt ingen erinran.

Kommentar: Planbeskrivningen kompletteras.

Sakägare och övriga

LRF kommungrupp Kävlinge, 2020-08-16
Vi i LRF kommungrupp Kävlinge upprepar vår tidigare ståndpunkt - att jordbruksmarken ifråga inte bör bebyggas. Sedan vårt förra yttrande anser vi dessutom att våra argument har stärkts. Situationen med Corona-pandemin har visat på värdet av en tillräcklig inhemsk livsmedelsproduktion. Gränser kan stängas, även i Sverige i nutid! Ska vi kunna försörja den egna befolkningen utan import behövs alla tillgängliga resurser. Asfaltering av åkermark förstör dessa resurser. Även ur ett globalt perspektiv är det oehört viktigt att alla tillgängliga resurser för livsmedelsproduktion bevaras intakta. Vårt klimat förändras sakta med säkert åt fel håll. Tidigare bördiga områden har blivit alltför varma och torra för att producera vad de en gång har gjort. I takt med förändringarna flyttas fokus för livsmedelsproduktion mot de svalare norra delarna av Europa. När länderna runt medelhavet får problem med sin produktion kommer även de att behöva förlita sig på möjligheterna till produktion i länder som t.ex. Sverige och Danmark. Vi tycker att Kävlinge kommun i första hand bör växa genom bebyggelse på redan asfalterad mark, som t.ex. skett på gamla Scanområdet. Detta är en föredömlig form av nybyggnation, där värdefull åkermark skonas samtidigt som befolkningen kan öka. Åkermarken runt Kävlinge tillhör den mest produktiva i världen och producerar 3-4 gånger så mycket spannmål per ytenhet som motsvarande odling i t.ex. USA eller Ryssland. Detta innebär att den lokala produktionen är mycket resurssnål, en produktion vars främsta resurs nu riskerar att sakta men säkert förstöras genom asfaltering och byggnation. Är detta rätt väg att gå? Det tycker inte vi och motsätter oss därför än en gång detaljplanen. Bebygg inte vår viktigaste resurs för en fungerande inhemsk livsmedelsproduktion!

Kommentar: Kävlinge kommun har som bostadsförsörjare ett ansvar att se till att möjligheten att uppföra bostäder finns i kommunen. Övervägningar har gjort om var i Löddeköpinge och hur mycket åkermark som kan tas i anspråk. Kommunen har möjlighet att ta ianspråk mark för bebyggelse som är av ett allmänt intresse och har i detta fall ansett att aktuell jordbruksmark kan bebyggas.

[redacted] **2020-08-16**
Hej,
Vi är sedan ett år tillbaka bosatta i Hög. Inför valet att bosätta oss här undersökte vi förutsättningarna för framtida bebyggelse och kände oss trygga med att Högs Kyrkoby skulle förbli en egen by och ej byggas ihop med Löddeköpinge. Nu händer just detta vilket kommer på verka hela vår tillvaro och de förutsättningar som vi grundade vår flytt på. Vi anser att denna detaljplan påverkar oss i mycket stor negativ riktning. Vidare anser vi det försvarslöst och

omdömeslöst att ta fin åkermark till att utföra ny bebyggelse. Här bordes det gjort en mer noggrann analys och även alternativa platser borde förts fram.

Kommentar: Planerna på att bebygga det område vi kallar Lödde Öster har funnits i många år. Området är utpekat i kommunens översiktsplan från 2010 vilken visar kommunens framtida utbyggnadsområden. Dessa planer har därför varit kända länge och det är beklagligt att detta inte var känt för er när ni valde att bosätta er i Hög. Kommunen anser inte att denna detaljplan bidrar till att Löddeköpinge och Hög inte längre uppfattas som två separata byar. Kommunen har utrett kulturmijöpåverkan av förslaget och kommit fram till att det ska finnas ett släpp mellan Hög och Löddeköpinge, vilket säkerställt i plankartan. Förslaget har sedan förra granskningen arbetats om och planområdet har förändrats inför granskning 2.

[redacted] **2020-08-16**
[redacted] (vår fastighet):
Efter noggrann övervägning har vi beslutat att vi inte vill ha någon väganslutning mot det det planerade området. Detta då vi inser att en sådan anslutning riskerar resultera i att boende i det planerade området i större utsträckning kommer vilja nyttja grusvägen som ansluter vår fastighet mot Norrevångsvägen som promenadstråk och hundrastning. Vi ser också en risk för negativ påverkan av vårt privatliv då personer också kan komma att oavsiktligt/avsiktligt röra sig på vår fastighet. Eftersom vi ser dessa risker vill vi också att utformningen av ytorna norr om den förlängda Mellanvångsvägen utformas så att den utgör en tydlig gräns mot vår fastighet och grusvägen som ansluter densamma. Den korsning som planeras mitt emot vår fastighet på det planlagda området kommer och påverka vår gård negativt när det gäller både buller och luftkvalitet och vi önska därför också att detta beaktas när man utformar miljön runt denna korsning samt förlängda Mellanvångsvägen.

[redacted](vår fastighet):
Vi undrar över en eventuell omläggning av vatten & avlopp och om detta kommer innebära några kostnader för oss?

Kommentar: Er fastighet ligger idag utanför verksamhetsområde för VA och föreslås göra det även framöver. För er del innebär detta inga skillnader mot idag och inte heller några kostnader.

Kommentarer angående granskning av Löddeköpinge 97:1 med flera generellt
---
Beträffande anslutning till Norrevångsvägen:
I planförslaget finns ingen beskrivning av hur anslutningen mellan den förlängda Mellanvångsvägen och Norrevångsvägen planeras. Befintliga bostäder norr om den förlängda Mellanvångsvägen som idag utnyttjar Norrevångsvägen för att komma till Högs byväg måste få möjlighet att utnyttja den förlängda Mellanvångsvägen för att kunna ta sig in till samhället och/eller söderut. Detta gäller även servicetrafiken i området norr om den förlängda Mellanvångsvägen (postutdelning, avfallstömning etc.) samt
tillgänglighet för utryckningsfordon till dessa fastigheter. Vi saknar en beskrivning av hur man tänker ansluta och bevara Norrevångsvägen.

Kommentar: Norrevångsvägen kommer att gå att nyttja för er precis som idag. Anslutningen sker så att det bildas en fyrvägskorsning och ni ansluter i den norra delen och använder den grusväg som leder till er fastighet idag.

"Att undvika skapa en genomfartsled":
Ni skriver att målet är att utforma gatorna så att de inte utgör en snabbare eller enklare väg än "det övergripande trafiknätet i orten". Vilket trafiknät menar ni då? Hastigheterna på samtliga vägar genom samhället är 30 resp 40 km/h, det blir svårt att, med bevarat syfte, anlägga gator och transportvägar som då ska vara ännu långsammare eller krångligare än "det övergripande trafiknätet i orten".

Kommentar: Kommunen presenterar nu ett nytt förslag där Norrevångsvägen blir den väg som ansluts till Mellanvångsvägen. Kommunen anser att det behövs fler alternativa vägar för att avlasta Landskronavägen.

[redacted] **2020-08-16**

Vi vill lämna ett yttrande dels som boende utmed Mellanvångsvägen och dels i allmänhet som kommuninvånare.

1. Som boende är vår invändning mot planen att den ökade trafikmängden kommer att innebära att riktlinjer för buller överskrids. I nuvarande underlag till detaljplan har bullerutredning för etapp 2 avlägsnats, vilket vi anser är felaktigt eftersom en framtida utökning av bebyggelsen påverkar trafikmängden. Vi vill därmed se en bullerutredning som inkluderar etapp 2 samt vilka åtgärder som ska vidtas för att minimera trafikmängden, bibehålla en säker trafikmiljö samt riktlinjer för buller inte överskrids. En viktig åtgärd är att Mellanvångsvägen inte ska bli en genomfartsled från Löddeköpinge till Kävlinge.

Kommentar: Efter samrådsskedet där synpunkter på bullerproblematiken fördes fram har en konsult tagit fram en bullerberäkning för befintliga bostäder längs Mellanvångsvägen. Denna bullerberäkning visar att riktvärden för buller inte kommer att överskridas i och med den ökade trafiken. En ny bullerutredning har tagits fram i och med att planförslaget arbetats om.

2. Vi vill som kommuninvånare invända mot att god åkermark används för bostadsbebyggelse. Kävlinge kommun behöver bidra till att Sverige kan återgå till att ha en högre självförsörjningsgrad av livsmedel och vi anser att det finns andra lämpliga områden för bebyggelse inom kommunen där åkermark inte görs obrukbar.

Kommentar: Övervägningar har gjort om var i Löddeköpinge och hur mycket åkermark som kan tas i anspråk. Kommunen har möjlighet att ta ianspråk mark för bebyggelse som är av ett allmänt intresse och har i detta fall ansett att aktuell jordbruksmark kan bebyggas.

[redacted] **2020-08-16**

Parkens utformning
Vi tycker att den föreslagna parken i stort är bra och vi ser att ni tagit hänsyn till våra synpunkter om att minska insyn till angränsade fastigheter längs med vallen, dvs där vi bor, men vi har synpunkter kring den täta vegetations som föreslås på vallen.
I detaljplanen från maj 2020 är förslaget att plantera tät vegetation, förslagsvis bok och sly, på vallen. Höga träd och sly på vallen skulle upplevas som en hög vägg tätt inpå huset då vallen ligger mycket nära (ca 4m) vårt hus. Det skulle också ge mycket skugga och i värst fall risk för träd

som faller på husen under stormar. Vi ser hellre att lägre buskar planteras på den sida av vallen som vetter mot parken. Detta förhindrar att vallen används som promenadstråk och att andra tar sig upp på vallen, vilket är väsentligt för att minska insynen. I kombination med de låga buskarna ser vi gärna att det planteras träd men att det görs några meter från vallens nedre kant in i parken. Detta skulle minska insynen och ge en fin allé i parkens utkant. Liknande allé nedanför vall finns längs med Mellanvångsvägen, parallellt med Björkenäs golfbana.

Vi vill också åter kommentera att vallen är kommunens mark men att den inte har skötts av kommunen sedan Skanska överlämnade den då området var färdigställt. Idag sköts vallen av berörd fastighetsägare alternativ inte alls. Där ingen sköter den växer den igen och ser slarvig ut vilket har resulterat i att andra från området slänger sitt trädgårdsavfall i ytterkanterna av vallen. Vallen behöver således tas om hand av kommunen och/eller om möjligt säljas/överlåtas till respektive fastighetsägare. Vallen är idag på många ställen så hög och brant att den är mycket besvärlig att sköta. I samband med att parken skapas bör man även justera vallen, höjd och lutning, så att den går att sköta. Vad gäller vid vilken tidpunkt som parken skapas, så ser vi gärna att det görs i början av uppförandet av den nya stadsdelen istället för i slutet.

> *Kommentar: Kommunen kan bara beklaga att den vall som angränsar till fastigheterna på Mellanvången har lämnats utan skötsel under dessa år. Kommunens förhoppning är att vallen i framtiden ska få en bättre utformning så att den både för kommunens sida får en bättre utformning ur ett kötselperspektiv och för att den ska anses mer attraktiv för er boende.*

Avfall, Återvinningsstation
När det nya området är färdigt anser vi att det är rimligt att Kävlinge kommun har infört fyrfackskärl.
Därmed borde inte två nya återvinningscentraler behövas.
Om kompletterande återvinningscentral är nödvändig för stora förpackningar (wellpapp mm) så anser vi att två saker bör beaktas redan från start. För att minska oljud bör inte glasåtervinning finnas. Det finns exempel i Malmö där man tagit bort detta pga. det höga oljudet. Dessutom finns glasåtervinning vid Transportvägen och på Center Syd-området. Dessutom anser vi att ordentlig avskärmning med staket och buskage inkluderas direkt för att minimera att sopor blåser iväg. Återvinningscentralen i korsningen Transport-/Kontorsvägen visar tydligt hur, under längre tid, avsaknad av barriär inneburit plast och papper i omgivningen.

> *Kommentar: Alternativet att erbjuda återvinning för de mest skrymmande förpackningarna så som papper och plats kan vara ett alternativ, detta är inget som kommunen kan svara på i dagsläget men vi har också en förhoppning om att möjliggöra återvinning utan olägenheter för boende.*

[redacted] **2020-06-16**
Ingen ordentlig bullerutredning gällande nuvarande sträcka av Mellanvångsvägen, men ni skriver att trafikmängden troligtvis kommer att öka med 85–90%. Ni skriver också att det kan innebära bullernivåer på ca 55 decibel (er förenklade beräkning som ni hänvisar till i planbeskrivningen), en kraftigt ökad störning jämfört med idag, men beskriver inga åtgärder för detta. Samtidigt pratar ni om bullerplank kring det enda huset på ert tänkta nya område för att man där förväntar sig ljudnivåer på 51 decibel. Varför ska då inga åtgärder göras för den befintliga bebyggelsen?

> *Kommentar: Kommunen förhåller sig till om bullernivåerna överskrider gällande riktvärden, vilket bullerutredningen visar på att de inte gör. För boende i befintliga*

bostäder på Mellanvången gäller att riktvärdet på 55 dBA ska uppfyllas, den bullerutredning som upprättats bekräftar att bullernivåerna förväntas öka men inte till någon nivå där åtgärder krävs. För planerade bostäder inom planområdet gäller riktvärdet 60 dBA som är gällande riktvärde.

Bullerutredningar har gjorts i olika skeden under processen, till granskning 2 har bullerutredningen kompletterats.

Motsätter mig överhuvudtaget att ni förlänger Mellanvångsvägen då det med största sannolikhet kommer leda till att ni förr eller senare kommer använda denna väg som ny väg mellan Kävlinge och Löddeköpinge, något ni sade ALDRIG skulle ske när vi köpte vår tomt. Det i sin tur kommer leda till ännu mer buller och en värdesänkning av vår bostad.

Om ni nu ska bygga ett nytt område som ska locka till sig ännu fler barnfamiljer. Hur kommer det sig då att ni enbart skriver att det finns möjlighet för en idrottshall på området? Det låter som att ni inte har intentionen att bygga fler hallar trots att ni vill öka befolkningen i området. Det saknas hallar redan som det är, något ni fortfarande inte verkar ha förstått. Ska ni tvunget bygga ut, se då till att det finns hallar och idrottsplatser för barnens fritidssysselsättningar. I förlängningen kommer det att gynna hela kommunen. Ni har säkert sett all forskning kring kopplingarna mellan barns möjlighet till fritidsaktiviteter kontra skadegörelse och de kostnader det drar med sig. Annars är det hög tid att ni börjar söka upp den typen av information.

Kommentar: Detaljplanen möjliggör för byggnation av en idrottshall, när en byggnation är aktuell kan kommunen inte svara på i dagsläget.

Gulli och Andreas Kokaji, 2020-07-28
Vi önskar att trafikproblemet blev löst först. Vi köpte vårt hus 1972. Då var en väg utlovad Gummicentralen - Barsebäck kärnkraftverk. Båda är idag nedlagda. Trafiken har ökat mycket, nya områden är byggda, både i Kävlinge och Lödde. Utfarterna till Ådalsvägen är många, bland annat Södervång, Möllegårdens boende. Våra gamla hus är känsliga för skakningar, vårt byggt 1911. Det nya området medför mer trafik, mer avgaser på Ådalsvägen. Mycket trafik Center Syd, påfarter till motorvägen. Andra kommuner drar vägarna utanför samhällen (bland annat Lomma). Vi fick aldrig någon ny väg. Lös vägproblemet med trafik och avgaser först.

Kommentar: För tillfället finns inga planer på några nya vägar för att avlasta Löddeköpinge.

[redacted] **2020-08-06**
Vi motsätter oss delar av det förslag som finns. I grunden har vi inget emot att området växer och att det blir fler bostäder mot öst. Det som vi vänder oss emot är planerna att Mellanvågsvägen ska bli genomfartsväg. Som ägare och boende till fastighet Löddeköpinge 63:8 innebär detta att trafiken kommer att mångdubblas och påverka oss mycket negativt. En flerdubbling av antalet bilar på vägen närmast oss kommer att drastiskt förändra karaktären på den lugna bostadsmiljö som idag finns till det negativa. I förslaget finns dessutom planer på etapp 2, vilket trafik och bullerutredningen inte ens har tagit hänsyn till.

Kommentar: Efter samrådet har planområdet reviderats och illustrationer på en vidare etapp österut har tagits bort. Anledningen till att etapp två inte längre finns det i dessa handlingar är för att en sådan etapp inte längre anses möjlig. Det planområde som är aktuellt nu är det som dessa handlingar omfattar, utan påföljande etapp 2.

[redacted] **2020-08-06**

Vi vill lämna en synpunkt ang anslutning av befintlig vägstruktur. In/utfart till nya området som är planerat att anslutas via Mellanvångsvägen kommer göra att biltrafiken ökar signifikant på en redan hårt belastad vägsträcka. Mellanvångsvägen går förbi fotbollsplaner/förskola och slutligen skola där många barn går och cyklar dagligen. Att öka på trafiken på denna vägsträcka kan inte vara det bästa lösningen. En in/utfart till det nya området bör få en ny och egen vägsträcka.

Kommentar: Kommunen anser inte att det nya området Lödde öster ska få samma trafiklösning som Mellanvången och Söderpark. Vi vill undvika återvändsgator som matar trafik in på området endast från ett håll. Det finns flera nackdelar med sådan trafikplanering och det är inget som längre förespråkas. Denna väguppbyggnad skapar i flera fall långa omvägar för att ta sig ut från området, bland annat så som på Mellanvången. Dessa vägar skapades ofta raka och breda vilket leder till höga hastigheter. Att en genomfartsgata förespråkas här är för att fördela trafiken och delvis avlasta Landskronavägen.

[redacted] **2020-08-06**

Det är positivt att det byggs fler bostäder i Löddeköpinge. Men att det nya områdets huvudgatan ansluts till Mellanvångsvägen, som då blir en genomfartsväg, är mycket negativt för oss som bor på Mellanvågen. Trafik mot Center Syd och motorvägen kommer välja denna nya genomfartsväg, speciellt nu med sänkt hastighet och fler väggupp på nuvarande vägar, vilket kommer att innebära en mycket större och tätare trafikbelastning på Mellanvångsvägen. Detta kommer att försämra vår boendemiljö på Mellanvången och ge en otryggare tillvaro! Med kraftigt ökad trafik kommer exponeringen för vägtrafikbuller att öka och luftkvalitet försämras för oss boende på Mellanvången. Ett kraftigt ökat trafikflöde på Mellanvångsvägen innebär även mycket större risker för alla barn och ungdomar som går på Björkenässkolan när de korsar Mellanvångsvägen. Trafiken på Mellanvångsvägen har tyvärr redan ökat pga den nya infarten till Tolvåkerområdet. Jag anser att det nya bostadsområdet Löddeköpinge 97:1 ska vara ett eget område med endast in- och utfart från Högs byväg, och inte anslutas till Mellanvågsvägen. Med denna detaljplan kommer trafik- och bullerproblematiken i Löddeköpinge inte att lösas, utan nya familjer kommer istället att drabbas av ökade olägenheter i sin boendemiljö. Vår familj vill kunna bo kvar i det lugna, trygga, säkra och tysta bostadsområde som Mellanvången är idag! Försämras boendemiljön här kommer kommunen att förlora viktiga skatteintäkter på sikt!

Kommentar: De trafik- och bullerutredningar som upprättats under planprocessens gång visar inte på att bullernivåerna överskriver bestämda riktvärden eller påverkar trafiksäkerheten för barn.

[redacted] **2020-08-08**

Hej, jag och min familj bor på Fjallers Väg 5, Löddeköpinge 63:22. Vi bor i ett lugnt och tryggt område som det är idag! Att trafiksituationen ska förändras enligt plan är inte ok. Att göra en förlängning av Mellanvångsvägen känns otryggt. Kraftig ökad trafik och buller. Leda trafiken i närheten av Björkenässkolan, Tolvåkersskolan, Tolvåkers förskola och Söderpark skolan med en massa barn Känns mycket konstigt och inte direkt genomtänkt, hur tänkte ni här. Tänk om och tänk rätt. Löddeköpinge ska vara en lugn och tryggt samhälle att bo i och inte en massa trafik genom bostadsområden!

Kommentar: *De trafik- och bullerutredningar som upprättats under planprocessens gång visar inte på att bullernivåerna överskriver bestämda riktvärden eller påverkar trafiksäkerheten för barn.*

[redacted] **2020-08-10**

Jag var på ett möte i Kävlinge för ett antal år sedan då detta också var uppe på förslag. Då lovades det att denna vägen som är befintlig idag inte skulle bli ändrad. Nu har jag fått information att Kävlinge kommun ändå vill bygga ut Mellanvångsvägen förbi 2 st skolor samt ett större antal hus. Det kommer att bli väldigt mycket mer trafik i vårt område där det idag rör sig många barn och vi måste väl ändå sätta deras säkerhet först! Naturligtvis så kommer även bullernivån att öka på Mellanvången pga den ökade trafiken. Varför ligger inte förslaget kvar att dra vägen vid plantskolan som det sades? Där finns redan en stor väg som enkelt tar trafiken ut på motorvägen eller Center syd eller var dom nu är på väg. Det fanns även fler förslag som jag inte kommer ihåg som var betydligt bättre än detta! Jag hoppas verkligen att detta förslaget med utbyggnad av Mellanvångsvägen som ni presenterar inte kommer att gå igenom.

> *Kommentar: Tidigare förslag på en ny anslutning mellan Löddeköpinge och Kävlinge är inte längre aktuell. De trafik- och bullerutredningar som upprättats under planprocessens gång visar inte på att bullernivåerna överskriver bestämda riktvärden eller påverkar trafiksäkerheten för barn.*

[redacted] **2020-08-13**

Vi har läst de uppdaterade dokumenten och har följande invändningar mot dessa. De uppdaterade, och original, dokumenten kring Trafikutredning och Bullerutredning tar inte tillräcklig hänsyn till trolig och möjlig negativ påverkan på Ådalsvägen västerut från området. Man har inte gjort faktiska beräkningar utan för enbart ett resonemang. Detta är inte i nivå med metodik för själva nybyggnadsområdet.

Underlaget är bitvis bristfälligt och motsäger sig självt. I vissa delar motiveras att ökning av trafik på Ådalsvägen blir låg då trafikanter förväntas välja genomfartsväg i nybyggnadsområdet, även trafikanter från Hög-Kävlinge hållet. Detta motsägs av andra delar där man uttryckligen kommer att motverka genomfartstrafik i nybyggnadsområdet genom farthinder och fartsänkningar. Det finns ingenstans i utredningen som visar på hur man vill få trafikanter att välja genomfartsvägen genom nybyggnadsområdet. Att de nyinflyttade i område vill välja den förlängda Mellanvångsvägen i första hand för att komma ut till E6, för vidare transport till ex v Malmö, Lund, Vellinge eller Trelleborg, finns där inget i utredningen som styrker. Den snabbaste vägen att komma ut till E6 för transport till ex v Malmö (dit vi tror att många i nybyggnadsområdet i Löddeköpinge och Kävlinge kommer att ha sina jobb) är via väg 1137 - Ådalsvägen-över ån och ut vid Borgeby. Att människor idag vill välja en längre och långsammare väg till och från arbeten, affärer, aktiviteter m m finns det ingen grund för anser vi. Människor har i alla tider valt den snabbaste vägen och det kommer de även i fortsättningen att göra tror vi. Således väljer de via Ådalsvägen istället för genomfartsvägen som hela trafikutredningen vilar på.

Trafikutredningen gör en bedömning på en tillförsel av minst 1500 fordon per dygn i etapp ett för Ådalsvägen (Figur 2). Det är därför ett fel i Bullerutredningen när den baserar sig på enbart ca 400 fordon (4.2, Tabell 2, område 2). Hur utredningen räknar med i stort sett oförändrad trafik på Ådalsvägen väster ställer vi oss ytters frågande till. Det bygger på att människor som kommer från Kävlinge och de nyinflyttade i området väljer att köra via genomfartsvägen i det nya området istället för Ådalsvägen. Vi tror att en beräkning där i stort sett ingen från Kävlingehållet och 50% från nybyggnadsområdet kommer att välja Ådalsvägen för sina transporter, skulle medför att kommunen inte kan leda ut trafiken på väg 1137/Ådalsvägen utan är tvingad att bygga den väg som lovats i över 30 år norr om Löddeköpinge. Ett förslag är att, likt Södervångsområdet, enbart ha en in- och utfartsväg till nybyggnadsområdet. Den in- och utfartsväg bör vara den nya,

förlängda Mellanvångsvägen. Det är en relativt ny väg i bra skick med andra möjligheter att bygga ut, bygga nytt och bygga om trafiknätet för fler planläggningar av Löddeköpinge. Alternativt att bygga vägen mellan CenterSsyd och Kävlinge norr om samhället, som finns med (och funnits med) i översiktsplaner över tid.

Det är också tydligt att nuvarande utformning av rondell Ådalsvägen-Landskronavägen inte är dimensionerad för ökningen varken för bil, cykel eller gångtrafikanter. Rondellen är förhållandevis ny och har troligen utformats med samma beräkningsmetoder som används i denna utredning. Det tyder på, enligt vår åsikt, att man i utredningen utgår från fel antaganden beträffande den verkliga trafikmängden.
Vår bedömning är också att underlaget för befintlig bullernivå och ur den resonemanget av ny ökad bullernivå på Ådalsvägen är föråldrat. Från då underlaget gjordes 2016 tills idag har redan trafiken ökat betydligt. På de drygt 4 år vi bott i vårt hus, har vi märkt en betydande ökning av trafiken, både när den börjar och slutar på dygnet samt mängden trafik. Det är en ökning av personbilar och tung trafik. En ny mätning av trafikmängden bör därför göras för att få en mer rättvis bild över den kraftiga påverkas som vi anser att nybyggnadsplanerna kommer att innebära för oss och vår livskvalitet. Vi har även noterat att den uppdaterade detaljplanen har enbart med första etappen. Detta är en skillnad mot den ursprungliga detaljplanen och det är uppenbart att kommunen har en fortsatt vision och plan att även etapp två ska bli verklighet i en framtid. Vi håller med Länsstyrelsen (se Kulturmiljöunderlag för detaljplan, WSP) att den mer relevanta och sanna påverkan på Löddeköpinge ska analyseras med både etapp ett och två så att man tar ett helhetsgrepp och kumulativ effekt. Med detta så ser man att man efter etapp två har en signifikant och betydlig ökning av störningar på Ådalsvägen som inte har hanterats i detaljplanen eller i plan för Ådalsvägen. Vi vill även lyfta att man planerar öka Löddeköpinge med en stor del invånare utan att redovisa hur detta ska hanteras av Vårdcentralens kapacitet, högstadiets kapacitet, Center Syds kapacitet på parkering, pendlarparkeringar osv. I utredningen talas det också om en ny idrottshall på området. Med tanke på den brist på idrottshallar det finns i kommunen, tror vi att trycket och beläggningen på den nya idrottshallen kommer att medföra mer trafik och mer trafik över hela dygnet. Även en ny skola från förskola-åk 6 är planerad. Med egen erfarenhet kommer föräldrar att vilja lämna sina barn med bil, framför allt förskolan-åk 3. Har den ökade trafiken p g a dessa omständigheter beaktats i utredningen?
Luftkvalitetsutrednings saknas för Ådalsvägen början fram till rondell Ådalsvägen-Landskronavägen. Då trafikmängden ökar och hastigheten ska sänkas, medför det fler, längre och stillastående köer på sträckan. För de boende kommer de luftkvaliteten att försämras betydligt och det har inte tagits hänsyn till det i utredningen.

Kommentar: Under en planprocess som denna är de olika förvaltningarna inom kommunen inkopplade. Beslutet att placera en skola inom planområdet kommer från diskussioner med Sektor utbildning om behovet av fler skolplatser i Löddeköpinge, därmed anser kommunen att man har tagit höjd för ett ökat antal elever. När det gäller vårdcentraler har kommunen tidigare kommenterat att det inte är kommunen som ansvarar för vården i Skåne utan det ansvaret ligger på Region Skåne. Anser man som skriven på en vårdcentral att det är svårt att få tid är det till ansvarig vårdcentral som klagomål ska lämnas. Kävlinge kommun har enbart möjlighet att möjliggöra för etableringar av vårdcentraler genom att planera för mark där vårdcentraler kan uppföras, vilket vi gör i denna detaljplan. Men det finns idag inga planer på att någon vårdcentral ska öppna inom Lödde öster. Från kommunens sida anser vi det självklart som positivt att boende i närheten valde att inte använda bilen som färdmedel på kortare sträckor till skolan eller idrottshallen. Kommunen anser inte heller att behovet av en ny idrottshall kan ställas mot risken för ökad trafik. Trafik- och bullerutredningar har kompletterats efter förra granskningsomgången.

[redacted] **2020-8-14**
Ser det som välkommet att kommunen, efter de synpunkter som inkom i september 2019, valde att göra en komplettering av bland annat trafik och bullerutredningarna.
Jag är dock ifrågasättande till flertalet underlag och siffror som presenteras/används i utredningarna för detaljplanen samt även mycket förvånad att man inte väljer ett mer helhetstänk och planera för framtiden med att till exempel ta med konsekvenser vid en eventuell utbyggnad av området (etapp2) samt en utbyggnad av Mellanvångsvägen till regional väg.

Mina frågor och funderingar är så pass många så jag finner det inte rimligt att skriva ner alla i detta dokument, jag har nedan plockat ut en del av dessa punkter. Med anledning av att det verkar finnas många oklarheter ser jag det som svårt att gå vidare med detaljplanen till ett antagande innan det finns underlag som är i samrådan med samtliga berörda parter.

Det aktuella flödet på Mellanvångsvägen baseras på uppgifter från trafikmätning gjord 2016. Denna mätning utfördes mellan cirkulationsplatsen Mellanvångsvägen/Landskronavägen och infarten till Bollvägen och visade då på 2517 fordon/dygn varav dessa var 118 tyngre fordon. Mig veterligen finns inget underlag för hur pass många fordon som väljer att fortsätta utmed Mellanvångsvägen alternativt svänga ner på Bollvägen mot skola,förskola,idrottsplats m.m. utan baseras på uträkningar från olika modeller och uppskattningar på hushållens resvana. Beräkning på trafikflödet inom Löddeköpinge 97:1 använder Ramboll i sin utredning ett antagande om 3,5 bostadsanknutna bilresor per dygn per lägenhet och 5 till 6 per radhus respektive villa.

Här förmodar jag att man beräknar en bilresa per dygn som två passager så att kalkylen menar på att en bostadsanknuten bilresa räknas som två passager vid trafikmätningen. Om jag utifrån samma formel gör en uträkning utifrån antalet hushåll som har anslutning till Mellanvångsvägen vilket är ca 140 villor bör då dessa generera 1400 – 1680 passager per dygn varvid det återstår mellan 800 och 1100 passager som inte utförs till dessa hushåll.

I Swecos trafikprognos som det hänvisas till i dom olika utredningarna kan man utläsa att man kalkylerar ca 5% av trafiken på Mellanvångsvägen väljer att svänga in på Bollvägen vilket i så fall innebär att knappt 130 passager görs in på Bollvägen idag och således skulle i dagsläget närmare 2400 passager göras vidare på Mellanvångsvägen och utav dessa över 100 från tyngre fordon. Det skulle då innebära att hushållen som är anslutna till Mellanvångsvägen genererar ca 40 % fler resor än dom formler som ligger som grund till beräkningarna av trafikflödet för Löddeköpinge 97:1.

Min fråga blir då givetvis om det finns en rimlig förklaring alternativt är slutsatserna i trafikutredningen baserade på felaktiga uppgifter.

Vidare fundering över hur trafikalstringen har beräknats utifrån ovan uträkningar:
I planbeskrivningen på sidan 43 står det att läsa " *Biltrafiken i området kommer öka påtagligt med en alstring på cirka* ***2000 fordon*** *per dygn"*

Och sedan på sidan 40:
"*Detaljplaneområdet förväntas alstra ca* ***2000 bilresor*** *per dygn inkluderat resor till det planerade äldreboende inom Lödde Öster, skol- och idrottsområde samt mindre verksamheter/ service inom området*."

Ska detta tolkas som att fordon och bilresor är att likställas?

Om vi då använder samma formel som vi gjorde innan med 3,5 bostadsanknutna bilresor per dygn per lägenhet och 5 till 6 per radhus respektive villa och utgår från det antal bostäder som planeras att byggas får vi fram ett resultat som visar på enbart bostadsanknutna resor kommer att uppgå till mellan 3900–4400 passager och därtill ska trafiken till äldreboende, skol- och idrottsområde samt mindre verk-samheter/service inom området adderas.

Om vi sedan tar med i beräkningen den ”avvikelse” på hushållen bosatta i villor med anslutning till Mellanvångsvägen på 40 % så tillkommer det en ökning på 1000–1500 passager per dygn. Utöver ovan trafik så går det även att utläsa att genomfartstrafiken kan komma uppgå till 1400 bilar per dygn vilket då sammantaget skulle kunna innebära en total trafikalstring från området på upp till 7000-7500 passager/bilresor/fordon per dygn vilket är långt över de siffror som har använts för att beräkna konsekvenserna för trafik, buller, miljö, säkerhet m.m.

Bullerutredningen Löddeköpinge Östra utav Ramboll 2020-04 16 ligger trafikflödet från trafikutredningen som grund till uppskattningarna på hur stor bullerpåverkan det kan bli på de nybyggda och även befintliga fastigheter. Går där att utläsa att ljudnivåerna vid samtliga nybyggda fastigheter kommer att ligga inom, dom sedan 2015 höjda, tillåtna riktvärden dock med små marginaler vid några fastigheter. För befintlig bebyggelse utmed Mellanvångsvägen beräknar man att ljudnivån kommer att öka upp till den för dessa fastigheter högsta tillåtna nivån på buller.

I bullerutredningen står det att läsa:
"*Det bör observeras att det generellt finns en viss osäkerhet vid prognostisering av trafik och infrastrukturförändringar samt ombyggnationer kan ha påverkan på trafikflöden*" samt
"*Tidigare studerades även effekten av etapp 2 öster om planområdet och den trafikökning som detta område väntades generera i planområdet. Eftersom det finns en stor osäkerhet i hur denna eventuella etapp 2 utformas, hur stor den blir, och om/när detta område byggs är det svårt att bedöma effekten av en sådan utbyggnad*"

Då jag tolkar det som att den i trafikutredningen förväntade trafikalstringen inte är rimlig så ifrågasätter jag då även rimligheten i bullerutredningen. När sedan det inte ingår i utredningen någon hänsyn till förmodad vidare utbyggnad och eventuell ytterligare förlängning av Mellanvångsvägen till en regional väg mot Kävlinge upplever jag att den i sitt nuvarande format fyller mycket liten funktion. Jag känner en oro att det troliga scenariot kan bli att flertalet fastigheter både inom och utanför det planerade området kan komma utsättas för ljudnivåer över de riktlinjer som finns.

I flera av dom olika dokumenten som ingår i detaljplanen så tar man upp en eventuell förlängning/utbyggnad av Mellanvångsvägen till en ny regional vägsträckning vidare mot Kävlinge. Detta och andra olika alternativ på förändring av nuvarande väg mellan orterna är något som har debatterats och utretts i årtionde utan mig veterligen vettig framgång.
I planbeskrivningen på sidan 14 står det som bildtext: ”*Gällande planer i området. Aktuellt planområde markerat i rött. Vita linjer visar möjliga framtida väg-kopplingar som pekas ut i översiktsplanen från 2010.”* På denna bild är det inritat en pil i den framtida förlängningen av Mellanvångsvägen med riktning vidare mot Kävlinge. Tittar jag då i Översiktsplan 2010 så finner jag inte att denna eventuella framtida vägkoppling finns med som ett alternativ till ny vägsträckning mellan dom två orterna. Förslag på att utnyttja Mellanvångsvägen som en anslutning till ny regional väg har dock funnits med i olika utredningar som blivit nedlagda men inte i Översiktsplan 2010 som kommunen nu hävdar.

Om det är så att kommunen nu önskar smyga in en framtida möjlighet och fördel för

genomförandet av denna väg så borde det vara ännu större anledning att samtliga utredningar som är kopplade till detaljplanen Löddeköpinge 97:1 även studeras utifrån en full utbyggnad av området och den kraftiga trafikalstring som en regional vägsträckning skulle skapa. Alternativet, om inte en helhetsbild skapas nu i detaljplanen, anser jag är att kommunen bör avskriva möjligheterna för användandet av Mellanvångsvägen som en framtida regional väg.

Det finns väldigt många fler frågor och funderingar över uppgifter i detaljplanen, till exempel trafiksäkerhet, vägars utformning, miljöpåverkan, samhällsbelastning m.m, men då jag ställer mig frågande till om delar av underlag och fakta i detaljplanen överensstämmer med verkliga förhållande så finner jag det svårt att lämna konkreta synpunkter innan jag har fått ett förtydligande eller en förklaring till dessa.

Flertalet andra personer boende i närområdet intill Löddeköpinge 97:1 som jag har haft kontakt med upplever även de stora brister i detaljplanen och önskar mer förtydligande och upplever inte att det framkom mer i de svar som kommunen presenterade i sin samrådsredogörelse. Från min bedömning så hade ett kompletterande informations/samrådsmöte nog varit på sin plats i detta skede för att försöka ge svar på invånarnas frågor och funderingar och därigenom eliminera eventuell ytterligare fördröjning i byggstarten av Löddeköpinge 97:1.

Kommentar: Förslaget till detaljplan har omarbetats och ställs nu ut för granskning igen. Trafik- och bullerutredningar har kompletterats sedan granskning 1.

[redacted] **2020-08-16**

Vi motsätter oss byggnation på Löddeköpinge 97:1 med följande motivering. Vi anser att det är dags att sluta bygga på den bästa odlingsmarken nu. Vi önskar att Kävlinge Kommun ska vara ett föredöme i Sverige i denna fråga genom att noga utreda vilken mark som lämpar sig för byggnation respektive odlingsmark. Då kan jag som kommuninvånare vara 100 % nöjd. Odlingsmark som den föreslagna är klassad som 9 av 10 möjliga och därför inte lämplig för byggnation enligt MB 3 kap 4 § om det finns annan mark. Det finns domar i detta som borde tas hänsyn till, t.ex: MÖD P 5976-18, MÖD P 5481-17, MÖD P 1188-17, MMD Nacka P 6835-18. Det blir väldigt svårt att återskapa mark som är så högt klassad på andra ställen. Ni anser att översiktsplanen som kom 2010 gäller fram till när en ny antas. De ovan angivna domar har kommit de senaste åren och gör att översiktsplanen som antogs 2010 inte kan vara en beslutsgrund eftersom nya domar numer tar hänsyn till odlingsmark/livsmedelsproduktion.

Kommentar: Kommunen hänvisar till översiktsplanen från 2010 (ÖP 2010) där området finns utpekat för bostadsbebyggelse. Övervägningar har gjort om var i Löddeköpinge och hur mycket åkermark som kan tas i anspråk. Kommunen har möjlighet att ta ianspråk mark för bebyggelse som är av ett allmänt intresse och har i detta fall ansett att aktuell jordbruksmark kan bebyggas.

Vi anser att det finns annan mark att bygga på i kommunen t.ex. gräsplanen på väg mot Vikhög, norr om Mellanvången eller där kommunen tänkt bygga outlet som är sämre klassad odlingsmark. Fler förslag finns säkert inom närområdet. Hur många kunder lockas till outleten? Väldigt få tror jag. Bygg bostäder där istället! I Samrådsredogörelsen står det Kommunen bedömer planområdet som det mest lämpade för denna typ av bostadsbebyggelse i Löddeköpinge tätort. I yttranden som inkommit under samrådstiden har ett flertal alternativa områden i Löddeköpinge föreslagits för bebyggelse. Dessa synpunkter och frågeställningar har kommunen fortfarande inte bemött. Vilka andra alternativ har kommunen utrett? Varför är de sämre? Vi vill se konkreta argument till varför denna odlingsmark av klass 9 kan ses som bäst

lämpad att bygga på när befolkningen ökar och behovet av mat ökar. I Samrådsredogörelsen står det även En utbyggnad av Löddeköpinge är inte möjlig att genomföra på många platser. Det finns av olika anledningar svårigheter att låta Löddeköpinge växa åt andra håll än österut mot Kävlinge. Vilka konkreta anledningar syftar kommunen på? Vi vill att samtliga utreds och redovisas.

Kommentar: Bostadsförsörjningen är ett kommunalt ansvar och kommunens bedömning av behovet ska väga tungt. Enbart det faktum att det kan finnas andra områden som går att bebygga är inget skäl att hindra kommunen från att släppa fram bebyggelse i nu aktuellt område. Det kan vidare vara så att kommunen, för att klara bostadsförsörjningen, måste ta fram flera planer för bostadsbebyggelse.

Bullerutredningen (s 11) menar att den största delen av trafiken kommer gå ut via den nya vägen norrut. Men vi menar att i princip all trafik från den tilltänkta bebyggelsen som ska söderut på E6 kommer gå via Högs byväg vilken redan är hårt belastad. Prognosen av bullernivåer och antal fordon i Sweco:s bullerutredning står det att 2040 Ramböll har tagit fram både Bullerutredning och trafikutredning. I Bullerutredningen används prognos för 2030 och i trafikutredningen används prognos för 2040. Varför är siffrorna lägre för 2040 än 2030? Varför användes inte samma årtal i båda rapporterna? Varför utreds inte Högs byväg väg 1137 i bullerutredningen och hur detta påverkar befintlig bebyggelse? Utfartsproblematik befintlig bebyggelse hur påverkas detta?

Kommentar: Bullerutredningar har kompletterats inför granskning 2 av planförslaget.

[redacted] **2020-08-16**

Vi motsätter oss planen att koppla det nya bostadsområdet Lödde Öster till befintlig vägstruktur via en förlängning av Mellanvångsvägen i norr. Vi anser att det finns andra lämpligare alternativ, som innebär att det inte blir en genomfartsled genom ett befintligt bostadsområde utan istället håller genomfartstrafik utanför bostadsområdet. Planen att ansluta till Mellanvångsvägen innebär en betydande ökning av trafiken förbi vårt bostadsområde, vilket medför kraftigt ökat buller och minskad trafiksäkerhet för oss boende i området. Vi kommer att bli direkt påverkade iom att vår bostad ligger vid korsningen där anslutningen till Mellanvångsvägen är planerad. Vi anser att förslaget kommer innebära en försämrad boendemiljö för oss boende på Mellanvången och att andra alternativ ska utredas som skapar en långsiktigt hållbar buller- och trafiksituation i vårt bostadsområde.

Kommentar: I dagsläget går Mellanvångsvägen utanför befintligt bostadsområde-Mellanvången. Planer på att förlänga Mellanvångsvägen eller att skapa en ny vägförbindelse mellan Löddeköpinge och Kävlinge har funnits i flera år. Förslaget till ny detaljplan och den trafikökning som det innebär håller sig inom de riktvärden för buller som finns för befintliga bostäder. Ett nytt förslag för anslutning via Norrevångsvägen presenterar i granskning 2.

[redacted] **2020-08-16**

Beräkningarna både vad gäller trafikmängd och buller tycks utgå från ett förhållande där den nya utbyggda gatan inte blir en genomfartsled längre fram. Att trafikmängden skulle stanna vid de nu presenterade talen är långt ifrån säkerställda. Vad gäller buller, utsläpp och andra föroreningar har inte hänsyn tagits till alla faktorer som påverkar oss - de boende i området. Det är inte bara den landburna trafiken som påverkar oss. Flyget - för närvarande starkt begränsat p g a Covid -19 är en verklighet som vi upplever som störande hela tiden. Enligt Naturvårdsverket ska hänsyn tas till den samlade situationen i området med avseende på buller och effekterna av olika bullerkällor bör vägas samman. Det måste göras en bullermätning/utredning på flygtrafiken.

Inflygningen till Kastrup går över oss och bidrar också till att vi sällan har tyst omkring oss. Den blivande genomfartsleden bör byggas längre ut så att avståndet till bostäderna blir längre. Vi förväntar oss att våra krav på en acceptabel boendemiljö tillgodoses och inte försämras, vilket det presenterade förslaget gör i allra högsta grad.

> *Kommentar: Bullerutredning som tagits fram för planförslaget beräknas utifrån buller från vägtrafik och inte flygtrafik. Trafikbullerförordningen anger följande riktvärden för buller från flygtrafik vid en bostadsbyggnads fasad:*
>
> *• Flygbullernivå (FBN) 55 dBA.*
> *• 70 dBA maximal ljudnivå klockan 06-22, högst 16 överskridanden per dag.*
> *• 70 dBA maximal ljudnivå klockan 22-06, högst 3 överskridanden per natt.*
>
> *Har man som privatperson klagomål på en bullerkälla är det i första hand till den man ska vända sig, i detta fall då Kastrup.*

[redacted] **2020-08-16**

Som boende utmed Mellanvångsvägen, i nära anslutning till den på plankartan inritade anslutningspunkten, är vi fortsatt mycket bekymrade över hur Kävlinge kommuns planer för det nya området Löddeköpinge 97:1 med flera (Lödde Öster) fortsätter sin väg genom detaljplansprocessen. Vi är positiva till att Kävlinge kommun har valt att göra kompletteringar av bland annat trafik- och bullerutredningarna i detaljplansförslaget, för att bemöta de samrådssynpunkter som kom in under september 2019, men vi är ifrågasättande till flertalet underlag och siffror som redovisas i dessa utredningar. Där finns också motstridig data kring ett och samma ämnesområde i olika delar av granskningsdokumentationen, vilket har försvårat granskningen av det omarbetade planförslaget. Vi är vidare fundersamma över delar av planförslaget då kommunen inte presenterar ett bredare helhetstänk för planområdet och befintliga boendemiljöer i direkt angränsande områden, genom att bl a utesluta konsekvenser av fortsatt utbyggnad av planområdet i framtiden. Vi saknar vidare svar på frågor från samrådsperioden, där vi önskar att det hade framkommit mer i de förtydliganden och svar som kommunen presenterat i sin samrådsredogörelse.

Vi har summerat ett urval av våra funderingar nedan och anser att det finns flertalet punkter som behöver bearbetas på nytt och presenteras på nytt för samtliga direkt berörda sakägare, inklusive oss själva, vilka därmed behöver ges en ny chans att lämna synpunkter under en ny samråds-/granskningsperiod, innan detaljplansförslaget kan gå vidare till antagande.

Trafik och buller

Flera olika trafik- och bullerutredningar har gjorts för detaljplansområdet, och de senaste kompletterande utredningarna bifogade i granskningshandlingarna gör jämförelser av trafikalstringen och bullerpåverkan även för Mellanvångsvägen. Dessa kompletterande analyser anser vi dock, av följande anledningar nedan, inte vara tillräckliga eller rättvisande för att möta kravet på att inte behandla detaljplanen som ett isolerat projekt utan visa på ett större helhetsgrepp för trafiksituationen, och en bredare analys av trafikalstringen och bullerpåverkan, trafiksäkerhet och rörelsemönster som det framgår av Samrådsredogörelsen att såväl Länsstyrelsen, Trafikverket som boende på Mellanvångsområdet har efterfrågat i sina samrådssvar:

Enligt ”Komplettering av trafikutredning för Lödde Öster reviderad rapport 200402” redovisas att trafiken på Mellanvångsvägen enligt trafikmätningarna i SWECO:s trafikutredning från 2017 uppgick till 2517 bilar per dygn. Detta mätresultat kommer dock från en mätpunkt som ligger i nära anslutning till rondellen ut från Mellanvångsområdet i Väster och nära den på

Mellanvångsvägen angränsande Bollvägen. Den trafikutredningen visar således inget resultat på hur trafikalstringen fördelas mellan Bollvägen, vilken leder ner till ett stort förskole-, skol- och rekreationsområde för fotboll, handboll och bad, och fortsättningen av Mellanvångsvägen som leder in på ett boendeområde bestående av ca 140 friliggande villor. Detta kan inte vara någon rättvisande mätpunkt att hänvisa till ur analyssynpunkt i en trafikutredning som ska redovisa trafikalstringens påverkan på nuvarande boendemiljö i Mellanvångsområdet av planförslaget. Detsamma gäller för den kompletterande Bullerutredningen, i vilken man hänvisar till samma underlag. Några små misstag i upphandlingen av SWECO:s trafikutredning leder till ganska stora följdpåverkningar i efterkommande analyser.

För ett mer rättvisande underlag av förändring i trafikalstring och bullerpåverkan för boendemiljön på Mellanvångsområdet, behöver kommunen visa på en trafikutredning som innehåller dels en mätpunkt i anslutning till Bollvägen men också en mätpunkt närmare den tilltänkta kopplingspunkten till det nya planområdet. Då skulle man få en utredning som visar fördelningen av dagens trafik in på området, vilken vi anser med stor sannolikhet skulle visa på att betydligt fler bilar svänger ned på Bollvägen än vad granskningsdokumentationen redovisar. Analysen skulle därmed visa på en betydligt större förändring i trafikalstring och bullerpåverkan än vad bilagd granskningsdokumentation påvisar.

> *Kommentar: Inga nya trafikmätpunkter har ansätts nödvändiga i detta skede, trafik- och bullerutredningar har kompletterats inför granskning 2 av planförslaget. Gång- och cykelvägnätet från den planerade området samt Mellanvången mot skolor och förskolor anses vara gott. För elever på Björkenässkolan finns gång- och cykelväg hela vägen till skolan med passage över Mellanvångsvägen och Landskornavägen på övergångsställen.*

Jämförelsen för Mellanvångsvägen i Rambolls kompletterande utredning kan inte vara rättvisande för trafikalstring och bullerpåverkan, då den tidigare medtagna etapp 2 av kommunens tänkta större framtida utbyggnad av planområdet nu är utesluten ur den kompletterande trafikutredningen. Det går att utläsa på sid 11 i ”Bullerutredning Löddeköpinge Östra”, daterad 2020-04-16, att för befintlig bebyggelse utmed Mellanvångsvägen beräknar man att ljudnivån kommer att öka upp till, den för dessa fastigheter, högsta tillåtna nivån på buller till följd av den ökade trafiken som planområdet, dvs etapp 1, medför. Redan denna trafikförändring kommer således medföra en väsentlig ökning av störning för boende direkt utmed Mellanvångsvägen. Vidare redovisas det på sid 9 i samma bullerutredning att ljudnivåerna vid de nybyggda fastigheterna inom etapp 1 kommer att ligga inom de, sedan år 2015, höjda tillåtna riktvärden. Dock är det mycket små marginaler vid några fastigheter. Bullerberäkningen för utbyggnaden behöver därmed redan idag avse full utbyggnad, dvs inkludera en tänkt etapp 2, för 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.

> *Kommentar: Det som tidigare kallades etapp 2 är inte längre aktuellt som utbyggnadsområde. Kommunen har anpassat området utifrån inkomna synpunkter om påverkan på riksintresset för kulturmiljövård och har därför valt att ta bort den delen som var en kommande etapp. Det område som är aktuellt är det område som detaljplanen omfattar och därför har utredningarna anpassats till de förutsättningarna.*

Det står i aktuellt detaljplansförslag att ”en fortsatt förlängning av Mellanvångsvägen österut från Lödde Öster omöjliggörs inte av planen”. I en bild på sidan 14 i Detaljplansbeskrivningen finns det även inritat en vit streckad linje med pil, med riktning vidare mot Kävlinge, i den

framtida förlängningen av Mellanvångsvägen, där bildtexten hänvisar till ”möjliga framtida vägkopplingar som pekas ut i översiktsplanen från 2010”. När vi kontrollerar i gällande Översiktsplan 2010, kan vi dock inte hitta den vägkoppling som den nämnda pilen avser. Eftersom kommunen med denna formulering har intentionen att vilja realisera detta alternativ till vägkoppling, även om det idag inte finns någon giltig plan som möjliggör det, behöver den också inkluderas i totalanalysen av trafikalstring och bullerpåverkan, i och med att den vid en eventuell realisering kommer ge ytterligare betydande påverkan på såväl trafik- som bullersituation för både aktuellt planområde och befintlig bebyggelse utmed Mellanvångsvägen. I en sådan analys av alternativet, behöver man ta hänsyn till tidigare gjorda trafikutredningar som alla resulterat i att förslaget förkastats. Vi förordar att man istället öppnar för nya dialoger med Trafikverket om alternativa lösningar som inte innebär att man bygger in ett trafikproblem i området.

Trafiksituationen på E6:an samt expansionsplaner för E6:an, behöver tas med i beräkningen. Flera gånger i veckan sker det olyckor på E6 i höjd med Löddeköpinge, vilket påverkar flödet av trafik genom Löddeköpinge. Merparten av alla bilförare idag använder sig av GPS och en sådan letar upp snabbaste väg vid dessa trafiksituationer, vilket med planförslaget riskerar att för södergående trafik bli att använda Mellanvångsvägen för passage till Kävlinge, och vidare mot t ex Lund, det vill säga ytterligare negativ påverkan på trafik- och bullersituationen för både aktuellt planområde och befintlig bebyggelse utmed Mellanvångsvägen.

> *Kommentar: Planförslaget har arbetats om inför granskning 2 med nya trafik- och bullerutredningar.*

Återvinningsstationer
Det är alltför vagt beskrivet i planförslaget hur de tänkta återvinningsstationerna inom planområdet ska dimensioneras och utformas. Att från början placera återvinningsstationer i tätbebyggtbostadsområde anser vi vara direkt olämpligt. Detta främst på grund av nedskräpning när sopor blåser omkring, odör från sopor som slarvigt lämnas kvar, ljudet av glas som kastas respektive hämtas av återvinningsbilarna, samt att återvinningstationer tenderar att dra till sig skadedjur som getingar och råttor, men även fåglar. Med tanke på den beräknade trafiksituationen bör man inte heller leda in ännu mer trafik i området för att slänga avfall.
Vi ser fortsatt flerfackskärl för respektive fastighet som en bättre lösning, samt att kommunen bygger ut existerande återvinningsstationer som idag finns inom tätortens industriområden där de lämpar sig bättre, alternativt placerar nya i anknytning till industriområden på Center Syd-området, för att, enl. samrådsredogörelsen ”[invånarna ska] kunna slänga större mängder förpackningar än vad som ryms i kärlen som privatpersoner har”.

> *Kommentar: Kommunen anser att det finns ett behov av en återvinningsstation inom planområdet. Avsikten är att den utformas på ett sätt så att den upplevs som välordnad, buskar avses planteras runt om för att dölja och förhindra att eventuellt skräp blåser omkring.*

Betydande miljöpåverkan
Vi anser att granskningshandlingarna inte tillräckligt motiverat eller redovisat de omständigheter som talar emot en betydande miljöpåverkan och som kommunen har tagit sitt beslut på att planens genomförande inte antas medföra betydande miljöpåverkan, så att man inte har behövt sammanställa någon miljöbedömning med tillhörande konsekvensbeskrivning i sitt planförslag. Detta i och med att aktuellt detaljplansförslag, tillsammans med efterföljande etapper, utgör en för Löddeköpinge omfattande utbyggnad, som kommer ske på oexploaterad mark och som kommer innebära betydande förändringar i miljön för området.

Nya uppgifter har också kommit till ytan under projektets gång. I nuvarande covid-19-tider, har det tydligt framkommit att Sverige inte tillfredsställande klarar självförsörjningen av livsmedel. Detta måste också tas i beaktande i ett större miljö- och försörjningsperspektiv när högkvalitativ åkermark exploateras. Även om ansvaret ligger på en högre politisk nivå, måste kommunen se till att oåterkalleliga beslut inte fattas, där samhällsekonomiska kostnader inte läggs på framtida generationer.

Kommentar: Bedömningen om betydande miljöpåverkan har redan tagits och bekräftats av Länsstyrelsen under samrådsskedet.

Med den ökning av trafikmängd som trafikutredningen visar på finns det risk för betydande miljöpåverkan när det gäller luftkvalitet och ökade utsläpp från trafiken, samt hälsopåverkan på grund av buller och trafiksäkerhetsrelaterade frågor. Risken är vidare större än redovisat i trafikutredningen, i och med att den inte är rättvisande avseende flera punkter som vi presenterat under rubriken Trafik och buller.
Summerat visar ovanstående sammanställning på brister i planförslaget, som gör att det finns 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: Kommunen anser att trafik- och bullerfrågor är utredda under processen.

[redacted] **2020-08-16**

I enlighet med den planerade utbyggnaden av Löddeköpinge på Norrevångsområdet och detaljplan Löddeköpinge 97:1 etapp 1 motsäger jag mig åter igen helt den sammankoppling av Mellanvångsvägen med väg 1137 Högs byväg samt möjlighet till utbyggnad hela vägen till Kävlinge med följande synpunkter:

1. Enligt Rambolls kompletterande trafikutredning för Löddeköpinge 97:1 (reviderad version 2020-04-02) framgår i avsnittet ”Mellanvångsvägen” på sidan 8 redan i första meningen att ”Planområdet kommer att öka flödet längs Mellanvångsvägen, från 2500 till ca 4700 bilar per dygn”, vilket nästan är en fördubbling mot idag. Enligt avsnittet om de två korsningarna i Löddeköpinge som i huvudsak påverkas av utbyggnaden ligger trafikflödena enligt rapporten långt under den kapacitet på 80% som är kvoten och korsningarna är anpassade för. I nuläget är kvoten ca 25% och om 15-20 år beräknas flödet ligga på ca 50%. Trots att man idag har sänkt hastigheten på Mellanvångsvägen från 60 km/h till 40 km/h kvarstår att mängden trafik kommer att öka risken för olyckor för alla barn och ungdomar som färdas på angränsade gång- och cykelbanor samt korsar vägarna för att ta sig till och från skolan, i huvudsak Björkenässkolan. Utredarna har troligtvis inte själva varit på plats där och sett hur detta kan se ut redan idag vid ”normala” tillflöden av trafik. Rondellen vid Björkenässkolan korkas lätt igen pga korsande barn då övergångar ligger oerhört dumt till och för nära själva rondellen. Det man inte alls tar med i beräkningen och som faktiskt påverkar hela Löddeköpinge tätort vid ”normala” förhållanden (ej Corona tider) är den motorvägstrafik som ofta omdirigeras genom Löddeköpinge vid trafikolyckor på E6/E20. Detta sker väldigt ofta och även detta i rusningstrafik och under samma tidsperiod när barn och ungdomar tar sig till skolorna och boende i bostadsområdena längs Mellanvångsvägen tar sig till sina arbeten. Vid ökat tryck på Mellanvångsvägen från nya området kommer detta problem att växa sig ännu större än idag. Det måste även till ytterligare åtgärder att bygga bort de farliga

överfarterna kring rondellen vid Björkenässkolan och göra flödet genom Löddeköpinge smidigare. Det är anmärkningsvärt att Mellanvångsvägen inte alls nämns i stycket där Trafikverket har yttrat sig i Samrådredogörelsen. Det är endast väg 1137 Högs byväg som omnämns där och i frågasättandet Trafikverket om anslutningen från planområdet. Varför har Trafikverket inte uttalat sig om Mellanvångsvägen och även dess ev utbyggnad som färdväg ända till Kävlinge i stället för väg 1137?

2. En bullernivåanalys som Ramboll visar verkar inte riktigt trovärdig. Hur kan en för dubbling av trafikflödet på en gata endast generera försumbar ökning på några dBa? I rapporten framgår klart och tydligt att det är Mellanvångsvägen som kommer att få ta den större delen av trafikökningen än Ådalsvägen eller som det står i rapporten ” För område 2 ökar trafiken med cirka 10 % och ökningen av ljudnivåerna förväntas vara försumbara. Anledningen till att trafiken är nästan oförändrad mot nuläget beror på att den befintliga trafiken på Ådalsvägen istället väntas flytta till den större vägen genom planområdet." En fördubbling av trafikflödet kommer att vara störande för de boende i första hand längs Mellanvångsvägen, men även i resten utav området. Utsläpp av koldioxid kommer också att öka i området mht till att troligen merparten av bilarna är drivna med fossila bränsle med sämre luftkvalitet som följd. Fler kommer troligen att välja mer miljövänliga färdmedel och första hand eldrivna fordon i framtiden, men än är vi inte där och därför kommer detta att vara ett problem som kan finnas de närmaste 15-20 åren.

3. Möjligheten att göra Mellanvångsvägen till en Regionväg mot Hög och Kävlinge är direkt förkastligt och detta måste stoppas! Man vinner ingenting på att flytta trafikflödet mellan orterna från väg 1137 Högs byväg till Mellanvångsvägen utan ökar istället olycksriskerna och trafikbuller. Hur kan man ens tänka tanken att låta tung trafik och bussar gå igenom en redan trafikerad väg som dessutom beräknas öka till nästan 5.000 fordon per dag? Den begränsade trafikstrukturen på Barsebäcksvägen respektive Landskronavägen genom Löddeköpinge och det faktum att man ofta belastar orten med genomfart av trafik som omdirigeras från motorvägen E6/E20 vid trafikolyckor redan idag gör att hela tanken på att fortsätta dra igenom trafik från Kävlinge genom Löddeköpinges centrala delar som befängt. Jag hävdar fortfarande att det enda raka är att göra en väg som kopplar på vägen som går från norra CenterSyd området mot Hofterup och sedan vidare utanför Hög till Kävlinge. Det borde även vara en kortare vägsträckning mot idag samt snabba och säkrare väg att nå motorvägen E6/E20.

Kommentar: Efter granskningen har planförslaget arbetats om och ställt ut för granskning 2. Trafik- och bullerutredningar har kompletterats igen.

[redacted] **2020-08-16**

Lödde 97:1 får ej bebyggas, ty då går mycket viktig försörjning förlorad.
Använd istället lägre klassad mark som exv. kommunen redan bl.a. äger, och fortsätt med den förtätning som redan föredömligt påbörjats. Nytt läge är Covid 19, då det råder lite av krigssituationsläge då är högre självförsörjningsgrad ännu viktigare. Vi måste ännu mer tänka på klimat- och hållbarhetsfrågan. Vi skall inte bara tänka på oss själva utan också se på den globala försörjningen. Ett aktuellt exempel är stormen i Iowa med närliggande stater i USA. Där har majsskörden på c:a 5 miljoner hektar totalförstörts. Notera då att hela Sveriges jordbruksareal är på knappa 3 miljoner hektar.
På Höjs Boställe drivs jordbruk offensivt i tredje och fjärde generationen och till stor del efter framtidskonceptet conservation agriculture. Vår pågående markanvändning på angränsande fastigheter påverkas mycket negativt av föreslagen detaljplan. Detta har nyligen respekterats i

detaljplanen i Eslövs kommun. Östra flanken av Alnarpsströmmen rinner under hela Lödde 97:1 och tangerar vår fastighetsgräns. Med klimatförändringar som tenderar att gå mot torrare väderlekstyper ser vi det som synnerligen viktigt att i framtiden kunna ta del av detta vatten för att vi över huvud taget skall kunna driva vårt jordbruk vidare i framtiden. Var finns analysen som gör det så viktigt att förstöra så mycket jordbruksmark? Höj och Lödde skall vara två orter med jordbrukslandskap som lunga emellan enligt tidigare kommunal plan. Höjs kyrkby är enligt länsstyrelsen klassat som riksintresse för kulturmiljövärden. Alltså bygg inte på Lödde 97:1. Det är inte försent att ändra ståndpunkt. Då tar kommunen ett mycket klokt beslut för framtiden.

Kommentar: Det är i första hand kommunen som i planärenden företräder allmänna intressen, som t.ex. bostadsförsörjning och kommunen har av lagstiftaren givits rätten att göra avvägningar inom ramen för PBL och miljöbalken i vart fall så länge det inte inkräktar på riksintressena. i anspråkstagandet av den föreslagna marken för bostadsbebyggelse i detta fall ska betraktas som ett väsentligt samhällsintresse. I fråga om alternativ till den valda lokaliseringen på jordbruksmark genom beskrivningar i ÖP anges att utbyggnaden i aktuellt område behövs för att klara bostadsförsörjningen i kommunen.

[redacted] **2020-08-16**

Jag har följande synpunkter på föreslagen detaljplan för Löddeköpinge 97:1.
I första hand anser jag att marken inte borde bebyggas överhuvudtaget och i andra hand har jag synpunkter på planens utformning.

1. Området som avses tas i anspråk för bebyggelse är jordbruksmark av klass 9. Exploatering av jordbruksmark ska enligt 3 kap. 4 § MB endast tillåtas i undantagsfall. Samma inriktning anges i 2 kap. 2 § PBL, vilket således får anses vara ytterst relevant att ta hänsyn till i planeringsarbetet. Det finns även kommit ett par relativt nya domar från överinstans som styrker inriktningen i denna lagstiftning, MÖD P 5876-18, MÖD P 5481-17 och MÖD P 1188-17.
Av flera skäl anser jag att kommunen inte har vidtagit tillräckliga åtgärder för att undvika detta. Man anger att tillåten tomtstorleken ska möjliggöra förtätning då marken är värdefull och ska bebyggas i så hög grad som möjligt. Om man istället tänkt den tanken när planen antogs där ridskolan i Lödde tidigare låg så hade man i större utsträckning låtit uppföra flerbostadshus och således kunnat utöka antalet bostäder i byn utan att uppta mer yta. En parentes i samma anda är att nybyggnationen jämte nuvarande Sysav i Kävlinge endast är i två plan, vilket tom är lägre än grannhuset. Uttalandet att förtäta verkar man i min mening endast ha anammat för att det ska låta bra när man förstör högklassig odlingsmark.

Stora delar av marken runt Löddeköpinge har planlagts för industri. Med tanke på utbyggnadstakten i dessa områden hade vissa arealer med fördel kunnat avsättas för bostäder istället. Det finns dessutom andra ytor i kommunen som borde vara lämpliga att bebygga: gräsängen i Hög, väster om Sandskogen, gräsytan intill Vikhögsvägen, på Cementaområdet i Furulund för att nämna några. Det saknas en redogörelse av vilka alternativa platser som har utretts och på vilka grunder dessa har förkastats.

Kommentar: Med det bostadsförsörjningsansvar som kommunen har så finns det behov av utbyggnad på flertalet platser i kommunen, även i Löddeköpinge pågår det flera projekt med utbyggnadsområden parallellt med detta. För att gå in på några av de områden som du nämner som alternativ kan nämnas att området väster om Sandskogen består av mosse och kärr och inte anses lämpligt att bebygga, gräsängen i Hög tillhör inte kommunen så kommunen har ingen rådighet över marken, därmed inte sagt att kommunen inte ser positivt på utbyggnad av bostäder på olika platser.

Vid informationsmötet 21/8-19 angavs markägarens samarbete som avgörande för att just detta område prioriterats för detaljplanering. Kommunen har på senare år bl.a. genom att tvångsinlösa mark i anslutning till västra delarna av Kävlinge tagit högklassig jordbruksmark i anspråk för bebyggelse och det framstår som att hänsyn till odlingsbar mark inte är särskilt högt prioriterad. Att kommunen inte ser mer långsiktigt än låga kostnader här och nu är ytterst beklagligt. I takt med en ökande befolkning bör samhällsplaneringen ta större hänsyn till framtida livsmedelsproduktion. Att som motivering hänvisa till en omodern översiktsplan från 2010 som inte är juridiskt bindande anser jag visa på bristande intresse för långsiktigt tänkande frågan.

2. Med en kraftig ökning av bostäder kommer även ökad trafik. I de trafik- och bullerutredningarna används olika årtionden för trafikprognos och jag saknar en förklaring till varför trafiken förväntas minska mellan 2030 och 2040. I bullerutredningen saknas helt redovisning av påverkan på vägsträckorna utanför detaljplanens område. Jag vidhåller att utfart mot väg 1137 inte är lämplig. Redan nu är det kraftig trafik på vägsträckan, varför en genomfartsled har varit på tal sedan minst 25 år tillbaka. Att man nu har lagt ner den tanken och istället vill öka trafiken på befintlig väg är anmärkningsvärt. Motiveringen att all tillkommande trafik inte uppkommer på grund av det nya planområdet är ointressant.
I trafikrapporten framgår det inte vilka förutsättningar som råder för de beräknade flödena. Vilken hastighetsbegränsning har väg 1137 och har det vid beräkningen vidtagits några hastighetsdämpande åtgärder? En fördelning enbart baserad på tillfartsflöde utan hänsyn till andra parametrar känns aningen förenklad i sammanhanget.

3. Bebyggelse bör hållas i linje med befintliga fastighetsgränser mot Högs byväg för att minska negativ påverkan på dessa fastigheter. Jag hoppas innerligt att både politiker och tjänstemän inser att det inte är för sent att tänka om.

> Kommentar: *Efter granskningen har planförslaget arbetats om och ställt ut för granskning 2. Trafik- och bullerutredningar har kompletterats igen.*

[redacted] 2020-08-16

[redacted] motsätter oss framtida byggnation på Löddeköpinge 97:1 med följande motivering. För det första är det dags att sluta bygga på den bästa odlingsmarken nu. Vi önskar att Kävlinge kommun ska vara ett föredöme i Sverige i denna fråga och noga utreda vilken mark som lämpar sig för byggnation respektive odlingsmark. Då kan vi som kommuninvånare vara 100 % nöjda. Vår förhoppning är att kommunen ska ta ansvar för samhället på längre sikt och inte endast se bekväma och förhållandevis billiga alternativ idag. Odlingsmarken som den föreslagna detaljplanen är allokerad till är klassad som 9 på en 10-gradig skala och bör inte anses vara lämplig för byggnation enligt 3 kap. 4 § MB eller 2 kap. 2 § PBL. De senaste åren har odlingsmarkens värde fastslagits i enlighet med dessa lagparagrafer i flera prejudicerande domar t.ex: MÖD P 5876-18, MÖD P 5481-17 och MÖD P 1188-17.
I samrådsredogörelsen står det ”En utbyggnad av Löddeköpinge är inte möjlig att genomföra på många platser. Det finns av olika anledningar svårigheter att låta Löddeköpinge växa åt andra håll än österut mot Kävlinge.” Vilka konkreta anledningar syftar kommunen på?
Det står även att ”Kommunen bedömer planområdet som det mest lämpade för denna typ av bostadsbebyggelse i Löddeköpinge tätort”. I yttranden som inkommit under samrådstiden har ett flertal alternativa områden i Löddeköpinge föreslagits för bebyggelse, bl.a. gräsplanen på väg mot Vikhög eller där kommunen tänkt bygga outlet i de nordöstra delarna av byn. Är en outlet att betrakta som ett särskilt samhällsintresse? Knappast! Bygg bostäder på platsen istället om den tvunget ska bebyggas!

Vi saknar en redogörelse för vilka alternativ kommunen har utrett. Varför är andra områden sämre lämpade för byggnation? Vi vill se att kommunen utreder samtliga förslag från yttrandena och redovisar detta på ett utförligt sätt. Kommunen måste visa att behovet av byggnation inte kan tillgodoses på annan mark!
Det framgår inte heller varför kommunens tillväxt måste ske just i Löddeköpinge. Vilka argument finns för att inte förlägga byggnation i andra delar av kommunen?
Som motivering i samrådsredorörelsen anges att området är utmärkt i översiktsplanen från 2010 och att denna gäller fram till när en ny antas. De ovan angivna domarna har kommit de senaste åren, vilket visar på förändrade värderingar i samhällsplaneringen sedan översiktsplanen antogs. Vidare är inte översiktsplanen att betrakta som juridiskt bindande och bör därför inte tas i allt för stor beaktning när den prejudicerande inriktningen har förändrats sedan dess antagande.
Utöver byggnation på högklassig jordbruksmark är vi som boende längs Högs byväg oroade över den ökande trafiken på befintligt vägnät.

> *Kommentar: Alternativen som finns att bebygga utreddes i ÖP 2010. Som den näst största tätorten i kommunen anses Löddeköpinge vara en prioriterad ort att utveckla. Här finns befintlig service och infrastruktur och möjlighet att använda sig av kollektivtrafiken.*

Ramboll har tagit fram både buller- och trafikutredning, i vilka det enbart redogörs för det tillkommande vägnätet. I bullerutredningen används en prognos för 2040 och i trafikutredningen används prognos för 2030, vilket gör det svårt att jämföra och tolka resultaten i de båda rapporterna. Det förklaras t.ex. inte för varför prognosen för antal bilar per dygn på Högs byväg är lägre för 2040 än för 2030. I båda rapporterna saknar vi djupare utredning av hur befintlig bebyggelse längs Högs byväg väntas påverkas.
Särskilt intressant för fastigheterna längs Högs byväg är t.ex. hur in-/utfart ska kunna ske på ett tillfredställande och trafiksäkert sätt. Även buller från ökande trafik bör beaktas för befintlig byggnation både i Hög och längs övriga delar av byvägen.
Bullerutredningen menar att den största delen av trafiken kommer gå ut via den nya vägen norrut. Men vi menar att i princip all trafik från den tilltänkta bebyggelsen som ska söderut på E6 kommer gå via Högs byväg, vilken redan är hårt belastad. Vilka antaganden har man baserat sin modell på, t.ex. vilka hastigheter och vilka fartbegränsande åtgärder har använts för samtliga vägar i beräkningarna?

> *Kommentar: Trafik- och bullerutredningarna har kompletterats inför granskning 2. Trafikprognos finns för 2040 också.*

[redacted] **2020-08-16**

[redacted] motsätter oss framtida byggnation på Löddeköpinge 97:1 med följande motivering.
För det första är det dags att sluta bygga på den bästa odlingsmarken nu.
Vi önskar att Kävlinge kommun ska vara ett föredöme i Sverige i denna fråga och noga utreda vilken mark som lämpar sig för byggnation respektive odlingsmark. Då kan vi som kommuninvånare vara 100 % nöjda. Vår förhoppning är att kommunen ska ta ansvar för samhället på längre sikt och inte endast se bekväma och förhållandevis billiga alternativ idag.
Odlingsmarken som den föreslagna detaljplanen är allokerad till är klassad som 9 på en 10-gradig skala och bör inte anses vara lämplig för byggnation enligt 3 kap. 4 § MB eller 2 kap. 2 § PBL. De senaste åren har odlingsmarkens värde fastslagits i enlighet med dessa lagparagrafer i flera prejudicerande domar t.ex: MÖD P 5876-18, MÖD P 5481-17 och MÖD P 1188-17.
I samrådsredogörelsen står det ”En utbyggnad av Löddeköpinge är inte möjlig att genomföra på

många platser. Det finns av olika anledningar svårigheter att låta Löddeköpinge växa åt andra håll än österut mot Kävlinge.” Vilka konkreta anledningar syftar kommunen på?
Det står även att ”Kommunen bedömer planområdet som det mest lämpade för denna typ av bostadsbebyggelse i Löddeköpinge tätort”. I yttranden som inkommit under samrådstiden har ett flertal alternativa områden i Löddeköpinge föreslagits för bebyggelse, bl.a. gräsplanen på väg mot Vikhög eller där kommunen tänkt bygga outlet i de nordöstra delarna av byn. Är en outlet att betrakta som ett särskilt samhällsintresse? Knappast! Bygg bostäder på platsen istället om den tvunget ska bebyggas!
Vi saknar en redogörelse för vilka alternativ kommunen har utrett. Varför är andra områden sämre lämpade för byggnation? Vi vill se att kommunen utreder samtliga förslag från yttrandena och redovisar detta på ett utförligt sätt. Kommunen måste visa att behovet av byggnation inte kan tillgodoses på annan mark!
Det framgår inte heller varför kommunens tillväxt måste ske just i Löddeköpinge. Vilka argument finns för att inte förlägga byggnation i andra delar av kommunen?
Som motivering i samrådsredorörelsen anges att området är utmärkt i översiktsplanen från 2010 och att denna gäller fram till när en ny antas. De ovan angivna domarna har kommit de senaste åren, vilket visar på förändrade värderingar i samhällsplaneringen sedan översiktsplanen antogs. Vidare är inte översiktsplanen att betrakta som juridiskt bindande och bör därför inte tas i allt för stor beaktning när den prejudicerande inriktningen har förändrats sedan dess antagande.
Utöver byggnation på högklassig jordbruksmark är vi som boende längs Högs byväg oroade över den ökande trafiken på befintligt vägnät.
Ramboll har tagit fram både buller- och trafikutredning, i vilka det enbart redogörs för det tillkommande vägnätet. I bullerutredningen används en prognos för 2040 och i trafikutredningen används prognos för 2030, vilket gör det svårt att jämföra och tolka resultaten i de båda rapporterna.
Det förklaras t.ex. inte för varför prognosen för antal bilar per dygn på Högs byväg är lägre för 2040 än för 2030. I båda rapporterna saknar vi djupare utredning av hur befintlig bebyggelse längs Högs byväg väntas påverkas.
Särskilt intressant för fastigheterna längs Högs byväg är t.ex. hur in-/utfart ska kunna ske på ett tillfredställande och trafiksäkert sätt. Även buller från ökande trafik bör beaktas för befintlig byggnation både i Hög och längs övriga delar av byvägen.
Bullerutredningen menar att den största delen av trafiken kommer gå ut via den nya vägen norrut.
Men vi menar att i princip all trafik från den tilltänkta bebyggelsen som ska söderut på E6 kommer gå via Högs byväg, vilken redan är hårt belastad. Vilka antaganden har man baserat sin modell på, t.ex. vilka hastigheter och vilka fartbegränsande åtgärder har använts för samtliga vägar i beräkningarna?

> Kommentar: *Alternativen som finns att bebygga utreddes i ÖP 2010. Som den näst största tätorten i kommunen anses Löddeköpinge vara en prioriterad ort att utveckla. Här finns befintlig service och infrastruktur och möjlighet att använda sig av kollektivtrafiken. Trafik- och bullerutredningarna har kompletterats inför granskning 2.*

[redacted] **2020-08-17**

• Den föreslagna huvudvägen inom Detaljplan 97:1 är utformad som en genomfartsled som förbinder Mellanvångsvägen med Högs byväg. I tidigare trafikutredningar har just en anslutning mellan Högs bygväg och Mellanvångsvägen avskrivits som dålig alternativ mycket pga av den ökade trafiken förbi skolområden Tolvåker och Björkenäs samt fritidsområdet och golfbanan. I övriga större sammanhängande bostadsområden i Löddeköpinge, såsom Mellanvången och Södervång samt 70-talshusen kring Opal/Bärnstensvägen, finns inga

genomfartsleder. Förmodligen en av anledningarna till att Löddeköpinge är mycket populärt. Vi opponerar oss starkt mot att den föreslagna huvudgatan kan användas som genomfartsled då trafiken skulle öka ca 90% utan hänsyn tagen till utbyggnaden av etapp2 öster om 97:1. Det mest rimliga förslaget borde vara att den planerade huvudgatan i 97:1 helt enkelt blir återvändsgata både från Mellanvångsvägen och Högs byväg. Vårt förslag är således att Detaljplan 97:1 arrangeras utan genomfart och att området nås med en väg via Mellanvångsvägen och en väg via Högs byväg eller annan lösning. Med detta förslag skulle andelen trafiken från 97:1 på ett naturligt sätt fördelas mellan Högs byväg och förlängningen av Mellanvångsvägen.

• Det bör i slutförslaget av trafikutredningen även på ett tydligt sätt framgå att Mellanvångsvägen i framtiden inte kan komma att bli en ny anslutningsväg till Kävlinge. Ett sådant förslag har redan utretts och refuserats i Trafikverkets utredning 2011-68434

• Norrevångsvägen bör stängas så snart byggnationen av 97:1 påbörjas. Det rimligaste vore att stänga Norrevångsvägen vid Löddeköpinge 7:2 norra gräns och låta Norrevångsvägen vara gång och cykelbana i i parkområdet innan den ansluter till bebyggelsen i 97:1

• Vallen mellan 97:1 och Mellanvången, öster om parken kallad bokskogen i KS 2018/20, underhålls idag inte av kommunen. Förmodligen pga dess mycket branta sluttningar i de norra delarna av området. Vissa tomtägare sköter idag denna markyta och vissa lämnar den därhän. Vi ser att utredarna försökt ta hänsyn till våra åsikter gällande önskade planteringar i anslutning till vallen för att tillgodose önskemålet om insynsskydd för tomterna på Mellanvången. Dock löser det inte problemet med skötseln av vallen. Den bästa lösningen både för kommunen och tomtägarna vore att ge tomtägarna möjlighet att köpa marken på vallen motsvarande förlängningen av sina tomter fram till vallen ansluter vid åkern på vallens östra sida och även erhålla fri rätt att justera ytans topografiska utseende. På detta sätt skulle kommunen undvika framtida löpande kostnader kopplat till skötsel av vallen och dessutom istället få en mindre intäkt från de tomtägare som väljer att köpa ”sin” del. Väljer tomtägaren att inte köpa ”sin” del av vallen är den fortsatt i kommunal ägo men vallen kommer likt idag inte att skötas av kommunen. Dock bör det vid vallens östra gräns planteras insynsskyddande växlighet liknande förslaget i KS 2018/20.

Kommentar: Kommunen avser att på bästa sätt lösa problemet med den vall som skiljer planområdet och befintlig bebyggelse.

• I KS 2018/20 finns ett antal hus planerade väster om Norrevångsvägen. Denna bebyggelse är den som kommer närmast husen på Mellanvången. Vi opponerar oss mot den maximalt angivna nock- och byggnadshöjden på dessa hus. Angivet i KS 2018/20 är nock: 10m och byggnadshöjd: 7m. Husen på Mellanvången har en nockhöjd på ca 7m och byggnadshöjd om ca 5m. Då marken sluttar uppåt från Mellanvången mot husen väster om Norrevångsvägen kommer husen att upplevas som betydligt högre och närmare samt väsentligt skymma de öppna ytorna som idag uppskattas. Vårt förslag är att nock och byggnadshöjd begränsas till samma höjder som gäller för husen på Mellanvången eller lägre. Helst hade vi sett att husen väster om Norrevångsvägen inte uppförs alls och området förblir grönområde.

Kommentar: Kommunen har gjort bedömningen att dessa byggrätter ska ligga kvar.

• Gällande Rambolls förslag om ytterligare hastighetsbegränsande åtgärder där Mellanvången ansluter till Mellanvångsvägen (KS 2018/20) bör utvecklas ytterligare. En upphöjd trevägskorsning kommer väsentligt försämra utfarten från hela Söderparksområdet. Kommunen för rimligen

utreda en rondell då det både är hastighetsbegränsande och bör förenkla utfarten från Söderparksområdet. Dessutom tenderar farthinder att öka vägbuller.

• Gällande den ökade trafiksituationen på Mellanvångsvägen som nämns i KS 2018/20 och hur korsningen Mellanvångsvägen – Landskronavägen vid simulerings håller sig väl under risken för köbildning. Simulering av trafiksituationen är en sak men de barn som korsar Mellanvångsvägen för att ta sig till Björkenässkolan beräknas utsättas för 80% fler bilar. Detta känns helt orimligt när det finns alternativ att begränsa antalet bilar från 97:1 genom att inte tillåta genomfart. Dessutom kommer trafiken öka till Tolvåkersområdet pga 97:1 där det redan idag majoriteten av bilisterna från Tolvåkersområdet inte uppmärksammar stopplikt då de korsar cykelvägen som går parallellt med Mellanvångsvägen.

[redacted] **2020-08-16**

Som invånare i Hög innebär byggnationen att löddeköpinge och Hög byggs ihop och känslan att bo i mindre by försvinner. Att också använd åkermark med så hög jordklass för exploatering av bostäder strider mot riksintresse från stat, länstyrelsen, Jordbruksverket och SLU mm att åkermark ska ej bebyggas. Miljöbalken säger att brukningsvärd jordbruksmark endast får tas i anspråk om det tillgodose väsentliga samhällsintressen och ingen annan mark kan användas på ett tillfredsställande sätt. I detta fall fin det ställen i Löddeköpinge för byggnation som han mycket sämre odlingsmöjligheter.
När väl åkermark bebyggs går vi miste ett arv som aldrig kan får igen. I detta försättande av tagande av jordbruksmark står vi till sist som Italien och säkert många andra länder med bara små odlingslotter och plättar att odla på. Önskan av närproducerat kommer allt längre bort och behovet att transportera långt och miljökrävande kommer allt närmare. Behöver pengar gå före värde av landsbygd och fina odlingsmöjligheter. Vi tycker inte att Löddeköpinge 97:1 ska byggas.

Kommentar: Kommunen hänvisar till översiktsplanen från 2010 (ÖP 2010) där området finns utpekat för bostadsbebyggelse. Övervägningar har gjort om var i Löddeköpinge och hur mycket åkermark som kan tas i anspråk. Kommunen har möjlighet att ta ianspråk mark för bebyggelse som är av ett allmänt intresse och har i detta fall ansett att aktuell jordbruksmark kan bebyggas.

[redacted] **2020-08-16**

Vi är oroliga för den ökade trafikmängden på Mellanvångsvägen som kommer inverka negativt på boendemiljön i vårt område genom buller, trafikmängd och utsläpp. Vi är mycket oroliga för trafiksäkerheten, dels för alla men framförallt för barn och unga som har denna väg som färdväg till skola, idrott och övriga aktiviteter. Vi föreslår att kommunen letar efter alternativ sträckning för att hindra att stor väg läggs nära inpå stort boendeområde med övervägande barnfamiljer.

Kommentar: Trafikutredningen som tagits fram under planprocessen studerar trafiksäkerheten för gående och cyklister. Mellanvångsvägen anses inte vara någon säkerhetsfara ur trafiksäkerhetssynpunkt. Cirkulationsplatser anses ha goda säkerhetsegenskaper och cirkulationsplatsen vid korsningen Landskronavägen/mellanvångsvägen är försedd med övergångställen för vuxna och barn att använda. Kommunen anser inte att planförslaget påverkar trafiksäkerheten.

Namnlista

Följande har under samrådet inkommit med synpunkter som ej tillgodosetts:

LRF Kommungrupp Kävlinge, 2019-09-02
Högs Byförening, 2019-09-02
[redacted] 2019-08-30
[redacted] 2019-09-04
[redacted] 2019-09-02
[redacted] 2019-09-03
[redacted] 2019-09-02
[redacted] 2019-09-02
[redacted] 2019-09-03
[redacted] 2019-09-03
[redacted] 2019-09-03
[redacted] 2019-09-02
[redacted] 2019-09-02
[redacted] 2019-09-02
[redacted], 2019-09-02
[redacted], 2019-09-02
[redacted], 2019-09-02
[redacted], 2019-09-02
[redacted], 2019-09-02
[redacted], 2019-09-02
[redacted], 2019-09-02
[redacted], 2019-09-02
[redacted], 2019-09-02
[redacted], 2019-09-02
[redacted], 2019-09-02
[redacted], 2019-09-02
[redacted], 2019-09-02
[redacted], 2019-09-02
[redacted], 2019-09-02
[redacted], 2019-09-02
[redacted], 2019-09-02
[redacted], 2019-09-02
[redacted], 2019-08-30
[redacted], 2019-08-29
[redacted], 2019-08-29
[redacted], 2019-08-28
[redacted] 2019-08-26
[redacted], 2019-08-24
Vägföreningen s5 Norrevångsvägen, 2019-08-29
[redacted], 2019-08-22

Följande har under granskningen inkommit med synpunkter som ej tillgodosetts:

LRF kommungrupp Kävlinge, 2020-08-16
[redacted], 2020-08-16
[redacted], 2020-08-16
[redacted], 2020-08-16
[redacted], [redacted] 2020-08-16
[redacted], 2020-06-16
[redacted] 2020-07-28
[redacted], 2020-08-06
[redacted], 2020-08-06
[redacted], 2020-08-06
[redacted], 2020-08-08
[redacted], 2020-08-10
[redacted], 2020-08-13
[redacted], 2020-8-14
[redacted], 2020-08-16
[redacted], 2020-08-16
[redacted], 2020-08-16
[redacted], 2020-08-16
[redacted], 2020-08-16
[redacted], 2020-08-16
[redacted], 2020-08-16
[redacted], 2020-08-16
[redacted], 2020-08-16
[redacted], 2020-08-17
[redacted], 2020-08-16
[redacted], 2020-08-16

Medverkande tjänstepersoner

Granskningsutlåtandet har upprättats av planarkitekt Emelie Alsén.

Emelie Alsén
Planarkitekt