

Kävlinge kommun
Strategiska enheten
244 80 Kävlinge

2022-03-14

Samrådsredogörelse 2

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

Samrådet 2019

Detaljplanen har varit utställd för samråd 19/6 – 2/9 2019 enligt planutskottets beslut den 25 juni 2019. Samrådet redovisas i en samrådsredogörelse daterad 20 maj 2020. Ett samrådsmöte hölls den 21 augusti 2019 på Tolvåkersskolan.

Granskning 2020

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

Granskning 2 2021

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

Samråd 2022

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

Inkomna yttranden

Under samrådstiden har 22 yttranden inkommit. Dessa redovisas och kommenteras av kommunen nedan.

Sammanfattande kommentarer från kommunen

Detaljplanen för Löddeköpinge 97:1 m.fl. har varit utställd för samråd och granskning och det är många som har lämnat synpunkter. Många synpunkter har varit återkommande under processens gång, däribland åsikter om ianspråktagande av jordbruksmark, trafiklösningar, ökat buller och behov av service.

Yttranden om tillförlitligheten i framtagna utredningar, främst trafik och buller. Många utredningar har tagits fram och det förekommer därför olika typer av beräkningar. Ett förtydligande görs av trafik- och bullerutredningarnas redovisade siffror. Här nedan finns ett citat hämtat från ett av de inkomna yttrandena och sedan en förklaring på hur kommunen ser på de framtagna utredningarna.

*"I Swecos trafikprognos som används 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 skulle innebära att knappt 130 fordonsrörelser görs in på Bollvägen idag och så ledes skulle i dagsläget närmare 2400 fordonsrörelser göras vidare på Mellanvångsvägen. Det innebär då att hushållen som är anslutna till Mellanvångsvägen genererar ca **200 %** fler resor än dom formler som ligger som grund till beräkningarna av trafikflödet för Löddeköpinge 97:1."*

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

Rambolls rapport har utgått från mätningarna i figur 2 (s. 4 i Trafikutredningen 2021-04-20) och lagt till den beräknade alstringen för Lödde öster. Swecos prognos har inte använts alls utan den redovisas bara som en tidigare utredning. Beräkningar innebär en överskattning av biltrafiken på Mellanvångsvägen mellan Bollvägen och svängen in till det befintliga villaområdet men har inte setts som ett problem.

I nollalternativet i bullerutredningar har 60 km/h uppgetts som hastighet på Mellanvångsvägen, det var den hastighet som gällde förut, men nu är hastigheten sänkt till 40 km/h och nollalternativet visar därmed bullernivåer baserade på en högre hastighet än vad som är gällande idag.

Effekten av trafikökningen har bedömts till ca +2 dBA, medan effekten av hastighetsminskningen blir drygt 3 dBA. Det gör att jämförelsen mellan nollalternativ och utbyggnadsalternativ visar på att bullernivåer kommer minska något i utbyggnadsalternativet. Hade man räknat med 40 km/h även i nollalternativet hade man då fått ca 3 dBA lägre ljudnivåer än de som redovisas, och sen att ljudnivåerna ökar med ca 2 dBA i utbyggnadsalternativet jämfört med nollalternativet på grund av trafikökningen. Följden av detta blir ändå att ljudnivåerna inte skulle bli högre än de som presenteras i rapporten nu.

De nivåer som beräknas på första våning (motsvarande marknivå) vid byggnaderna mot Mellanvångsvägen är runt 45 dBA, vilket får betraktas som en låg trafikbullernivå. Mot Norrevångsvägen kan nivåerna bli något högre i vissa trädgårdar, men fortfarande en bit under riktvärdet för uteplats i infrastrukturpropositionen.

I yttrandena har det inkommit frågor kring riktvärden för befintlig bebyggelse. Bullerutredningen delar upp befintlig bebyggelse i två kategorier.

I Naturvårdsverkets vägledning "Riktvärden för buller från väg och spårtrafik vid befintliga bostäder" redovisas vid vilka nivåer åtgärder mot buller bör övervägas för

3 (21)

befintlig bebyggelse utmed befintlig infrastruktur (kallad "befintlig miljö"). Detta gäller bebyggelse längs Mellanvångsvägen och Ådalsvägen. Där gäller 65 dBA vid fasad.

För befintlig bebyggelse vid en väg som byggs ny eller väsentligt byggs om gäller riktvärden enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53. Detta gäller bebyggelse längs Norrevångsvägen, där gäller 55 dBA.

Kommunen har tidigare besvarat yttranden gällande ianspråktagande av jordbruksmark med denna skrivelse: En av de största konsekvenserna med planförslaget är att ett stort område högklassig jordbruksmark tas i anspråk. Enligt lag har kommuner ett ansvar för bostadsförsörjning och Kävlinge kommun har en skyldighet att tillgodose behovet av bostäder i kommunen. I översiktsplanen tas ställning till var kommunen bedömer det lämpligt att bebygga. För att möjliggöra ny bostadsbebyggelse som tillmötesgår behovet och efterfrågan av bostäder behöver kommunen ta fram detaljplaner som medger fler bostäder. Vid utbyggnad av större bostadsområden kan en intressekonflikt uppstå mellan kommunens ansvar för bostadsförsörjning och ansvaret att bevara värdefull jordbruksmark. Kommunens ställningstagande till att ianspråka jordbruksmark beslutas i översiktsplanen. Översiktsplanen förespråkar förtätning framför att bebygga jordbruksmark. Dock räcker inte redan ianspråktagen mark till för all bostadsutbyggnad som krävs för att möta den befolkningstillväxt som prognostiserats. Kommunen har beslutat att detaljplanelägga området med utgångspunkt i att området ska planläggas med en hög täthet i bebyggelsen. Kommunen reglerar detta genom särskilda planbestämmelser som bland annat reglerar minsta antal lägenheter.

Yttranden som rör brist på service som till exempel vårdcentral har inkommit. Eftersom det är Region Skåne som ansvarar för vården i Skåne så kan kommunen endast möjliggöra för att lokaler för denna typ av verksamhet kan uppföras. Om en privat vårdutförare vill etablera sig i Löddeköpinge finns möjlighet till det. Det kommunen kan göra för att möjliggöra etableringen vårdcentraler är att i detaljplanen tillåta centrumverksamheter, vilket detaljplanen för Lödde Öster gör. Därmed inte sagt att någon ytterligare vårdcentral kommer att uppföras i Löddeköpinge, men kommunen har gjort vad den kan för att möjliggöra det. Kommunen kan inte påverka vårdcentralens öppettider och klagomål på vårdcentralens verksamhet får lämnas till respektive mottagning.

Yttranden som inte haft något att erinra:

- Sydvatten, 2022-02-08
- Räddningstjänsten Syd, 2022-02-08
- EON, 2022-02-25
- Region Skåne, 2022-02-28

Myndigheter

Länsstyrelsen, 2022-03-01

Planhandlingarna anger att detaljplanens syfte är att inom planområdet möjliggöra för bostäder, ny väganslutning, skola, förskola och idrottshall samt att pröva omfattning och utformning av sådan bebyggelse. Förslaget innebär att området bebyggs med cirka 300 bostäder fördelade på småhus och flerbostadshus. Intentionen är att skapa en attraktiv småstadsmiljö med bebyggelse och gaturum i mänsklig skala där de offentliga rummen som gator, parker och platser ger goda förutsättningar för ett socialt liv i stadsdelen.

4 (21)

Genomförande av planen innebär att nuvarande markanvändning som jordbruksmark ersätts med bebyggelse. Inom området uppförs parkstråk som ger boende och besökare möjlighet till rekreation i närområdet. Inom de gröna stråken finns också möjlighet att hantera dagvatten. F-6-skola med plats för cirka 500 elever, förskola med plats för cirka 120 barn planeras att uppföras i området. Detaljplanen ger möjlighet till uppförande av idrottshall inom skolområdet.

Kommunen tar fram planförslaget med utökat förfarande. För området gäller översiktsplan 2010 där området är utpekad som utbyggnadsområde. Området är inte särskilt nämnt i länsstyrelsens granskningsyttrande till översiktsplanen. Kommunen gör bedömningen att planförslaget är förenligt med översiktsplanen samt att planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. MB.

Planförslaget har varit på samråd mellan den 19 juli och 2 september 2019. I samrådsskedet yttrade sig Länsstyrelsen angående *riksintresse för kulturmiljövård, dagvattenhantering, extrem nederbörd och markföroreningar*. Planförslaget har varit på granskning mellan den 15 juni och 16 augusti 2020 samt på en andra granskning mellan den 13 oktober och 11 november 2021. Länsstyrelsen har inte haft några synpunkter under granskningarna.

Länsstyrelsens formella synpunkter

Följande synpunkter har koppling till Länsstyrelsens prövningsgrunder enligt 11 kap. plan- och bygglagen.

Risk för översvämning

Källare och grundvattenstånd

I planbeskrivningen framgår det att de geotekniska förhållandena är inom planområdet mycket goda för hus utan källare. Hus med källarvåning rekommenderas inte på grund av det höga grundvattenståndet. Länsstyrelsen menar att plankartan behöver kompletteras med bestämmelse om att hus med källare inte får finnas.

Utökad lovplikt

Kommunen har möjlighet att införa utökad lovplikt för åtgärder som försämrar markens genomsläpplighet enligt 9 kap. 12 § punkt 3 PBL. Länsstyrelsen vill även påminna om möjligheten att införa bestämmelse om utförande på plankartan, som anger andelen mark som får hårdgöras, och som kompletterar bestämmelsen om markklov enligt 9 kap. 12 § punkt 3 PBL. Detta för att kommunen ska kunna följa upp översvämningsrisken.

Länsstyrelsens rådgivning

Följande synpunkter har koppling till Länsstyrelsens rådgivningsuppdrag enligt 5 kap. plan- och bygglagen.

Undersökning av betydande miljöpåverkan

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

Information om fornlämningar

I delar av planområdet ligger fornlämningen L1986:8166, en boplats som registrerades i samband med en arkeologisk utredning som genomfördes 2017 i samband med detaljplanområde. Förslagets utformning har däremot förändrats och aktuellt planområde sträcker sig längre mot öst.

En senare exploatering som berör den registrerade fornlämning L1986:8166 behöver länsstyrelsens tillstånd enligt 2 kap i Kulturmiljölagen. Som också i planbeskrivningen angivet måste det, om

5 (21)

lämningarna inte kan bevaras, genomförs arkeologiska undersökningar. Detta sker i två etapper. Först i form av en förundersökning som innebär att ett antal schakt eller ytor öppnas med grävmaskin för att ta reda på omfattning, bevarandegrad och framför allt vetenskapligt värde för kvarvarande lämningar. Därefter en arkeologisk (slut)undersökning där fornlämningarna slutgiltigt dokumenteras och tas bort så att en önskad utbyggnad kan genomföras.

Ett ca 4,4 hektar stort område i östra delen av planområdet har inte varit med i den arkeologiska utredningen. Utifrån fornlämningsbilderna bedömer Länsstyrelsen att det sannolikt kan finnas ytterligare fornlämningar dolda under mark inom de nytillkomna delarna av det aktuella området utan kända fornlämningar. En arkeologisk utredning måste därför genomföras inom de sedan tidigare utredningen nytillkomna delarna av planområdet.

Länsstyrelsen kan i enlighet med bestämmelserna i 2 kap 11 § kulturmiljölagen ställa krav på arkeologisk utredning vid en exploatering som tar ett större markområde i anspråk om det finns goda skäl att anta att exploateringsområdet innehåller under mark dolda, ej registrerade fornlämningar.

Kostnaderna för de arkeologiska insatserna, som utredning, förundersökning och undersökning, åvilar arbetsföretaget.

Kommunen uppmanas att i god tid kontakta Länsstyrelsens Kulturmiljöenhet för att ansöka om ingrepp i fornlämningen och initiering av utredningen och förundersökningen.

Länsstyrelsens bedömning

Förutsatt att planhandlingarna kompletteras gällande *risk för översvämningar (källare)* enligt ovan har inte Länsstyrelsen några synpunkter utifrån 11 kap. 10 - 11 §§ PBL.

Kommentar: Plankartan tillförs en planbestämmelse om att källare inte får uppföras. Övriga synpunkter noteras.

Lantmäteriet, 2022-02-22

Fastighetsgräns med osäkert läge i anslutning till kvartersmark

I planförslaget har kvartersmark för bostadsändamål lagts ut i direkt anslutning till gränsen mot Löddeköpinge 8:8. Varken i grundkartan eller i registerkartan finns några inmätta gränspunkter angivna längs denna gräns. Lantmäteriet vill påminna om att detaljplanen inte påverkas om gränsen visar sig ha ett annat läge. Risken med att planlägga utan att ha koll på gränsens rätta läge är antingen en del av kvartersmarken ligger på grannfastigheten eller att det blir en remsa mellan den planlagda marken och fram till fastighetsgränsen.

I denna typ av fall, när gränsen är osäker, är det lämpligt att så snart som möjligt utreda gränsen och göra en gränsutvisning där man letar upp befintliga gränsmarkeringar. Visar sig gränsen vara juridiskt oklar krävs det en fastighetsbestämning för att bestämma dess läge.

När gränsens läge är klarlagd kan därefter ev. anpassning av planen till fastighetsgränsens rätta läge göras. Lyssna gärna på avsnitt 2 av Positionspodden från Geoforum Sverige där frågor om gränskvalitet i samband med planläggning diskuteras. [Du hittar podden till exempel via denna länk.](#)

Kommentar: Synpunkten noteras. Kommunen har i det här skedet inte valt att inte bestämma den osäkra gränsen. Gränsen kan komma att bestämmas vid genomförandet.

Trafikverket, 2022-02-21

Trafikverket har tagit del av samrådshandlingarna för rubricerat ärende.

6 (21)

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för ett nytt område i östra utkanten av Löddeköpinge innehållandes ca 300 bostäder, skola, förskola och idrottshall.

Statlig väg som berörs av planförslaget är väg 1137 (Högs byväg) söder om planområdet.

Planområdet avser att ansluta mot statligt vägnät genom befintlig korsning i söder där väg 1137, Norrevångsvägen, Ådalsvägen och Södra Solhemsvägen möts. Trafikverket har inga synpunkter på planområdets anslutning mot statlig väg, utan ser positivt på att inga nya direktanslutningar mot väg 1137 upprättas.

Kommunen påpekar i planförslaget att det kan finnas skäl att arbeta med ytterligare hastighetssänkande åtgärder utmed väg 1137 genom Hög. Utmed sträckan har Trafikverket gjort flertalet hastighetssänkande åtgärder i form av tre farthinder och en hastighetspåminnande skylt. Det finns inga aktuella hastighetsmätningar på sträckan som underlag för ytterligare hastighetssänkande åtgärder. Trafikverket ser i nuläget inte att aktuell sträcka är prioriterad för ytterligare hastighetsdämpande åtgärder.

Trafikverket har inga ytterligare synpunkter.

Kommentar: Planbeskrivningen revideras utifrån yttrande. Texten om föreslagna åtgärder tas bort.

Kommunala, mellankommunala och regionala organ

Sysav, 2022-02-10

När gator planeras bör det ske så att fordon för avfallshämtning inte behöver backa. Vändmöjligheter eller rundkörslinor ska finnas för fordonen.

Kommentar: Planbeskrivningen förtydligas gällande framkomligheten.

Sakägare och övriga

Skanova, 2022-02-07

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet.

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

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

Kommentar: Planbeskrivningen förtydligas enligt yttrandet.

██████████, 2022-02-23

Det är sorligt men tyvärr inte förvånande att läsa granskningsutlåtande 2 där Kävlinge kommun fortsätter på sin inslagna väg med ovilja till dialog, förvrängning av sanningen och användande av felaktiga beslutsunderlag. Blir ännu mer patetiskt när man läser om kommunens egen vision om 100 % Välkommen där som första mål är att "Mål 1: Kävlinge kommuns invånare har inflytande, erbjuds god service och ett gott bemötande." När Kommunen sedan bemödar sig med svar i granskningsutlåtandet som: "Kommunen **kommer** att anta det förslag till detaljplan som tas fram och sedan finns möjlighet att överklaga beslutet hos domstol." ökar det frågeställningen vad kommunen har för avsikter med sitt agerande.

7 (21)

Är det en medveten handling för att dölja andra framtida planer som tex. trafik och infrastruktur för utbyggnad av handelsplatsen runt Center Syd, att uppnå ett mål av någon form av egenintresse inom kommunledningen eller saknas kompetens för att genomföra och driva den aktuella utredningen. Under hela processen för utbyggnad av Lödde Öster har det ställts frågor och lämnats synpunkter på bland annat de underlag som kommunen låtit inhämta via Ramboll för trafik och bullerberäkningar där dessa till synes avviker kraftigt från verkligheten.

Till exempel: Det finns ingen rimlighet att trafikflödet på Mellanvångsvägen idag sker som i Rambolls uträkningar där dom kalkylerar att endast ca 5 % av de drygt 2500 fordonsrörelser som görs per dygn väljer att vika av in på Bollvägen. Att de ca 140 villor som har anslutning till Mellanvångsvägen utför ca 200 % fler fordonsrörelser per dygn än genomsnittet. Det finns ingen rimlighet att bullernivån kommer att bli lägre utmed Mellanvångsvägen efter att Lödde Öster har uppförts enligt planförslaget. Enligt Rambolls beräkningar är just det som kommer ske och då har de även gjort sina beräkningar utefter ej rimliga ingångsvärden.

Dessa två synpunkter är bara ett par av alla de ifrågasättande av fakta som har skickats in under utredningens gång och nu som tidigare väljer kommunen att återkoppla med likgiltighet i stället för en dialog eller förklaring hur de resonerar.

Jag har tidigare välkomnat en ökad dialog och öppenhet för att påskynda en utbyggnad av Löddeköpinge, vilket jag välkomnar under rätta former, men tolkar det som att så ej kommer ske utan får inställa mig på att precis som ni själva skriver att överklaga kommande beslut i domstol. Bifogar nedan även föregående synpunkter som skickades till er 2021-11-11 där mer ingående förklaring finns för det axplock av frågeställningar som jag har framfört.

Nedan Utfärdat 2021-11-11

Synpunkter på "Detaljplan för Löddeköpinge 97:1 i Löddeköpinge"

Vill inleda med att uttrycka en stor förvåning och samtidigt oro för tillvägagångssättet, användningen av fakta, samt hantering av synpunkter i utredning och planering av en eventuell utbyggnad av det så kallade Lödde Öster. Process för utbyggande av Lödde Öster har nu pågått ett antal år och vi kommuninvånare har vid ett par tillfällen blivit erbjudna möjlighet att inkomma med synpunkter och frågor. Jag och många med mig delar samma åsikt och upplevelse att kommunen inte kommunicera dessa synpunkter och frågor på ett önskvärt sätt utan väljer att återkoppla med standardfraser så som "kommunen anser" "Förslag till detaljplan har omarbetats" osv. trots att det vid flertalet tillfällen och från många olika källor framförts frågeställningar och kritik gällande tillvägagångssätt och fakta. Denna ovilja till dialog och utifrån informationen i den nu så kallade uppdaterade detaljplanen där det oförändrat framkommer felaktiga beslutsunderlag och förvrängningar av sanningen får mig att undra om det är en medveten handling för att uppnå ett mål av egenintresse inom kommunledningen eller saknas kompetens för att genomföra och driva den aktuella utredningen. Ser det som mycket svårt att framföra synpunkter på aktuell detaljplan då den innehåller, de sedan tidigare påtalade, felaktigheter vilka påverkar förutsättningarna drastiskt.

Väljer nedan att beskriva ett utplock av de reflektioner som jag gjort. Listan kan göras avsevärt längre men med tidigare hantering av inlämnade synpunkter i åtanke uppmanar jag istället handläggaren av ärendet att kontakta mig om det finns intresse att ta del av och föra en seriös dialog. Trafik och bullerutredningen som ligger till grund för påverkan på ny och befintlig bebyggelse uppfattar jag innehålla så pass stor avvikelser från de verkliga förutsättningarna att den behöver revideras. 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 fordonsrörelser/dygn varav dessa var 118 tyngre fordon. Mig veterligen finns ingen fysisk mätning gjord för hur pass många fordon som väljer att fortsätta utmed Mellanvångsvägen alternativt svänga ner på Bollvägen mot skola, förskola, idrottsplats m.m. utan ska vara baserade 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 fordonsrörelser per dygn per lägenhet och 5 till 6 per radhus respektive villa. I den nu aktuella trafikutredningen går det att läsa: *"Planförslaget möjliggör upp till 300 bostäder i blandad bebyggelse. Lägenheter antas alstra i snitt 3,5 fordonsrörelser per bostad och radhus samt villor 5-6 rörelser per dygn. Med ett antagande om ett snitt på att 4-5 bostadsanknutna bilresor per dygn per skulle den första etappen alstra 1200-1500 fordonsrörelser per dygn. Med tillägg om 1300 fordon per dygn för skola, förskola, idrottshall, vårdboende och mindre verksamheter alstrar området ca 2500-2800 bilresor per dygn"* Om vi skapar samma uträkning för den befintliga bebyggelse som i dag har anslutning till Mellanvångsvägen, vilket är ca 140 villor, bör då dessa generera runt 800 fordonsrörelser per dygn. Kvarstår gör då ca 1700 fordonsrörelser som har ärende in till skola, förskola, idrottsplats m.m via Bollvägen I Swecos trafikprognos som används 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 skulle innebära att knappt 130 fordonsrörelser görs in på Bollvägen idag och så ledes skulle i dagsläget närmare 2400 fordonsrörelser göras vidare på Mellanvångsvägen. Det innebär då att hushållen som är anslutna till Mellanvångsvägen genererar ca **200 %** fler resor än dom formler som ligger som grund till beräkningarna av trafikflödet för Löddeköpinge 97:1. Konsekvensen av detta faktafel förändrar ingångsvärdet på beräkningar för påverkan av trafiksäkerhet då främst vid den redan idag hårt utsatta korsningen Mellanvången/Bollvägen men även framtida utbyggnad av gång och cykelvägar, bullerökningen på befintlig bebyggelse samt helheten i framtida infrastruktur för Löddeköpinge. Ett exempel på hur ovan faktafel får stora konsekvenser är bullerberäkning på befintliga fastigheter utmed Mellanvångsvägen.

I Rambolls bullerutredning hänvisar man till beräkningarna i trafikutredningen som uppger ett trafikflöde på ca 2400 fordonsrörelser i dagsläget förbi dessa fastigheter: Trafikalstringen beräknas uppgå till 4200 fordonsrörelser efter att Lödde Öster är uppfört vilket skulle enligt kalkylen innebära en ökning på 75%. Använder vi i stället den uträkning som vi ovan har gjort för de ca 140 villor som har anknytning till Mellanvångsvägen, baserat på det antagande som Ramboll använder sig av i trafikutredningen, får vi fram att istället för 2500 fordonsrörelser blir det ca 800 fordonsrörelser. Använder vi sedan de ca 1700 fordonsrörelser som Lödde Öster beräknas generera får vi ökning på 112%. Avvikelsen är närmare 40%! Bullerpåverkan bör väl då rimligtvis då öka i samma storlek.

Gällande bullerutredningen vill jag börja med att citera den kritik som Trafikverket har framfört gällande utredningen:

"Sammantaget anser Trafikverket att en detaljplan av denna storlek måste ta ett helhetsbegrepp för trafiksituationen och inte behandla detaljplanen som ett isolerat projekt "

Ovan citat är inte direkt riktat till bullersituationen men i enligt mig speglar denna kritik genomgående utförandet av utredningen. Bullerutredningen är baserad på de, som vi tidigare har visat innehåller brister, prognoser och värden som framgår i trafikutredningen enbart beräknad utifrån den första utbygganden av Lödde Öster samt att man lyckas genomföra en utformning av vägnätet så att det inte uppmuntras att användas som genomfartsled. I utredningen framgår det att planerna för utbyggnad av Lödde Öster enbart numera gäller för den del som redovisas i planritningen men i den nya översiktsplanen som arbetas fram för kommunen är hela området inritat för bebyggelse. På flertalet ställen i utredningen poängterar man vikten av att genomföra hastighetsdämpande åtgärder samt en vägsträckning som inte uppmuntrar till genomfartstrafik, samtidigt går det att läsa i den nya översiktsplanen att: *"I pågående detaljplanearbete för Löddeköpinge öster (L3) möjliggörs för en ny genomfartsgata med anslutning till väg 1137"*

9 (21)

Därtill planeras vägbyggnationen för framtida busstrafik. Ovan möjlig utbyggnad, genomfartsgata samt busstrafik är bara tre av många faktorer som bör beräknas in i detaljplanen för att få en helhetsbild inte enbart begränsat till det aktuella projektet.

Är även frågande till det mallar och fakta som Ramboll använder i sin bullerutredning då jag finner dessa missvisande. Ramboll har kommit fram till nedan:

*"På Mellanvångsvägen och Ådalsvägen görs inga betydande fysiska förändringar av vägarna. Trafikökningen är inte heller sådan att den väsentligt påverkar ljudnivåerna vid intilliggande bebyggelse. Därför bör befintlig bebyggelse längs dessa vägar betraktas som en befintlig miljö. Då gäller **65 dB(A)** ekvivalent ljudnivå vid fasad som nivå där åtgärder bör övervägas. Denna ljudnivå överskrids inte vid något hus längs Mellanvångsvägen eller Ådalsvägen."*

Ramboll beskriver även riktvärdena för vägbuller vid fasad i en tabell för **Hus byggda före 1997** "äldre befintlig miljö" Detta kan stämma för merparten av bebyggelsen utmed Ådalsvägen men överhuvudtaget inte för bebyggelsen på Mellanvången som är uppförd runt 2004 -2005 utefter detaljplan utfärdad under 2001. Ramboll själva hänvisar till naturvårdsverkets riktvärden där det går att utläsa att riktvärden för så kallad "nyare befintlig miljö" 1997-2015 ligger på **55 dBA** Leq24h vilket är 10 dBA lägre än det som Ramboll utgår från i sin rapport. Likaså är jag frågande till de bilagor/kartor som finns med i bullerutredningen över ekvivalent ljudnivå för en så kallad nollvision samt utbyggnad enligt planförslaget. För befintlig bebyggelse utmed Mellanvångsvägen finns i nollvisionen beräkningar för en ljudnivå på 45-54 dBA men i bilaga 2 där utbyggnad och ökad trafiklast påverkar sjunker ljudnivån 1-2 dBA.

Kommentar: Kommunen anser inte att några fysiska förändringar görs av Ådalsvägen eller Mellanvångsvägen. Dessa gator kommer att behålla samma utseende som idag. Däremot kommer Norrevångsvägen att byggas om och ändra karaktär mot hur den är utformad idag. Därmed har detta varit förutsättningarna i Rambolls utredning och därför har 65 dBA varit det uppsatta riktvärdet.

Bullerutredningarna har sedan tidigare påvisat en beräknad höjning på ca 3dBA för befintlig bebyggelse utmed Mellanvångsvägen vilket då får mig att ställa frågan hur man nu gör bedömningen att ljudnivån kommer att minska efter utbyggnad enligt planförslaget.

Tar vi i beaktan de ljudnivåer Ramboll presenterar som råder i dagsläget för befintlig bebyggelse utmed Mellanvångsvägen så ligger värdet på upp till 54 dBA då strax under naturvårdsverkets riktlinjer. Påför man den beräknade ökningen på 3 dBA, tar hänsyn och utför en ny trafikutredning utifrån faktisk trafiknivå samt tar med i beräkningen framtida utbyggnad, genomfartsgata med busstrafik lär ljudnivåerna för ovan bebyggelse långt överskrida de riktlinjer som finns.

Ovan reflektioner och synpunkter är som sagt ett fåtal av alla dom punkter som jag som lekman på detta område och flera med mig har reagerat över i nuvarande och föregående dokument i detaljplanen. Välkomnar en ändring i kommunens tillvägagångssätt med välgrundade fakta och utan förvrängningar av sanningen då en ökad dialog och öppenhet troligtvis kan påskynda en utbyggnad av Löddeköpinge vilket jag välkomnar under rätta former.

Kommentar: Ett sammanfattande svar finns på s. 2 i detta dokument där frågor kring trafik- och bullerutredningen besvaras.

[REDACTED], 2022-02-27

Vi motsäger oss kommunens önskan att göra Norrevångsvägen till en genomfartsled mellan Ådalavägen/Mellanvångsvägen-Bollvägen.

10 (21)

Reflektion samt kommentar till kommunens Granskningsutlåtande 2 Detaljplan för Löddeköpinge 97:1 m.fl. i Löddeköpinge. Genomgående i kommunens svar på dess invånares synpunkter är att de är awisande. Det är tydligt att det är xx uppdrag att genomdriva en alternativ genomfartsväg mellan Ådalsvägen och Centrum Syd. Initialt kommunicerade kommunen att det planerade nya bostadsområdet Lödde Öster måste ha två anslutningsvägar. Det bör klargöras att det redan finns så argumentet verkar vara lite långsökt. Nu är det en genomfartsled som planeras som skall avlasta trafiken i rondellen Ådalsvägen/Landskronavägen. Att kommunen tar tillvara sina invånares synpunkter kan ifrågasättas. Våra tidigare synpunkter kvarstår.

Nytt planerat outlet på Centrum Syd området (Marbäcksområdet):

Ett nytt outlet skulle förvärra trafiksituationen ytterligare vid Norrevångsvägen. Vi antar att planerna skulle öka trafikvolymen annars skulle inte de nya butikerna fyllas med kunder. Ifall kommunen menar att trafikvolymerna inte skulle öka, skulle det innebära att man bara flyttar samma kund från en butik till en annan vilket skulle innebära ett öde Center Syd. Dålig planering i så fall.

Kommentar: Inför utbyggnaden av outleten på Center Syd har det tagits fram underlag för hur trafiken fördelas och varifrån besökarna kommer, merparten av trafiken har målpunkt E6/E20.

Historik Norrevångsvägen som genomfartsled:

För några år sedan då man byggde om Lödde kors så ledde man om trafiken längs Norrevångsvägen och gjorde en tillfällig anslutning mot Mellanvångsvägen. Då kunden man inte vistas i trädgården längs Norrevångsvägen utan att höja rösten vid en konversation. De simuleringar om att bullret skulle underskrida 55 dBA stämde inte med fakta som rådde då. Detta är ett faktum vi kunde inte sitta ner i trädgården och konversera i normal samtalston. Tyvärr viste vi inte då att kommunen planerar att göra en permanent genomfartsled så vi mätte inte upp ljudnivå.

Fördelning av veckotrafik och heltrafik:

De prognoser som gjorts (2350 bilar/dygn) med fördelning av trafik ser ut att gälla veckovis. Man får dela upp trafikflödena i veckopendling och heltrafik. Utan att vara expert på trafikplanering, kan man säga att pendlingstrafiken på veckodagarna sträcker sig till E6 och trafik norr/söder. Heltrafiken från Kävlinge till Löddeköpinge ger en större fördelning till köpcentrat CenterSyd varpå heltrafiken längs Norrevångsvägen som en genomfartsled blir större. Vi som förvärvsarbetar kommer med detta antagande få en större trafikstörning längs Norrevångsvägen under helgen när vi skall kunna vila. Vi anser att trafiken längst Norrevångsvägen görs till "Förbjuden genomfart", Norrevångsvägen skall inte bli en genomfarts led.

Utrymme längs Norrevångsvägen:

I den ursprungliga planen för anslutningsväg Ådalavägen/Mellanvångsvägen-Bollvägen så var det ordentligt tilltaget med utrymmen mellan väg och fastigheter. Nu när Trafikverket inte godkänner kommunens plan för anslutningsväg, så vill man klämma in anslutningsvägen mellan de fastigheter som ligger längs Norrevångsvägen och då minskar man på avstånd mellan väg och fastigheter. Samtidigt gör man anslutningsvägen till en genomfartsväg för trafiken Kävlinge/CenterSyd. Detta rimmar illa. Låt Norrevångsvägen vara som den är så att ni inte gör ett felaktigt beslut och göra nya genomfartsleder i befintlig bebyggelse som kommer att störa de boende.

Länsstyrelsens riktvärden vid väsentlig ombyggnad av väg angående buller:

Dessa ljudnivåer gäller

Inomhusmiljö: 30dbA

Utomhus vid fasad: 55dbA

Uteplats i anslutning till bostad: 55dba

En asfaltering, ombyggnation från 1-fil till 2-filig väg måste anses som väsentlig ombyggnation.

Muntligt avslag med anslutningsväg Ådalsvägen / Nytt planerat område LöddeÖster: XX vid Trafikverket har gett ett muntligt avslag för anslutningsväg till nyetablering med ny väg mot Ådalsvägen. Han föredrar att anslutningen skall göras vid en trafikomläggningsspunkt, d.v.s. där det sker en förändring av tillåten hastighet. Varför inte lägga en ny anslutningsväg närmre Hög där man har en trafikomläggning 40km/h. På så vis skulle man få utrymme att lägga en väg runt exploateringen som inte stör befintligt boende. Den vägsträckningen skulle störa färre boenden.

Detta är vårt förslag:

- Återuppta den tidigare planen med anslutningsväg öster om Lödde Öster och flytta 60km/h skylten dit.
- Bibehåll dagens väg som en gång/cykelstråk där även bönder och blåljus får köra, men med förbjuden genomfart för övrig trafik.
- För att säkerställa att raksträckan inte inbjuder till höga hastigheter bibehåll Norrevångsvägen som 1-filig.

Kommentar: Föreslaget bostadsområde och trafiken som trafikerar Norrevångsvägen kommer att innebära en förändring av boendemiljön för de som bor längs Norrevångsvägen idag, men kommunen anser att framtaget förslag är utrett på ett sådant sätt att det framgår att förslaget inte påverkar boende på ett påtagligt sätt. På s. 2 i detta dokument finns ett sammanfattande svar på inkomna yttranden.

██████████, 2022-02-27

Som boende i fastighet utmed in- och utfartsvägen till mellanvången tycker jag verkligen inte att ni ska koppla på en väg till det tilltänka området. Det skulle påverka vårt boende enormt mycket. Trivseln av att bo i utkanten av Löddeköpinge skulle försvinna helt. Massvis av bilar skulle susa förbi vårt hus och påverka det lugnet som råder i vårt område. Det skulle kännas som ett slag i ansiktet. Enligt min mening skulle vara bättre ifall denna tänkta väg drogs upp mot Löddeköpinge plantskola istället. Då leder ni alla direkt till Center Syd, vilket jag tror de skulle uppskatta betydligt mer än att öka trafiken tätt inpå ett villaområde. Dessutom tycker jag det är helt fel att öka på trafiken vid Noblaskolan. Risken för att barn skulle fara illa ökar dramatiskt - men det kommer ni nog inte fram till förrän en olycka har inträffat. Med andra ord är jag helt emot er lösning.

Kommentar: Kommunen anser att eftersom det finns två befintliga vägar intill planerat planområde - Mellanvångsvägen och Norrevångsvägen, så kan dessa användas som anslutningsvägar till området och inte vid Lödde plantskola. Åtgärder på kommunens gatunät bestäms inte i den här detaljplanen, kommer kommunen fram till att åtgärder behövs sker det separat. På s. 2 i detta dokument finns ett sammanfattande svar på inkomna yttranden.

██████████, 2022-02-27

Jag har sedan tidigare skrivit till om era planer att göra/koppla en ny väg förbi skolar och Mellanvången. Varför drar ni inte den nya vägen så den kan kopplas på längre ner vid Lödde Plantskola? Detta är absolut den bästa lösningen eftersom ni vill väl inte skapa mer trafik inom tätbebyggt område samt av barnes säkerhet vid skolorna! Detta är ju tydligt i byn att ni har ändrat alla hastighetsbegränsningar sedan tidigare. Ni löser ju inget trafikproblem genom att bara flytta trafiken till en ny väg via Mellanvången. Detta har jag sagt till er tidigare och säger det nu ännu en gång. Varför har detta beslutet inte tagits tidigare? Det känns som om ni väntar på att de som yttrat innan sig skall ändra sina synpunkter, bara för att ni ställer samma fråga om och om igen.

Kommentar: Kommunen anser att Mellanvångsvägen och Norrevångsvägen som ligger intill planområdet kan nyttjas för de nya bostäderna som planerar, kommunen förespråkar ingen ny väg längre bort vid Lödde plantskola. På s. 2 i detta dokument finns ett sammanfattande svar på inkomna yttranden.

[REDACTED], 2022-02-27

Vi hänvisar till tidigare inlämnade synpunkter. Vi vill dock återigen trycka på följande: Vi anser att det finns alternativa lösningar än den föreslagna, att koppla på vägen från det nya planerade bostadsområdet till Mellanvångsvägen, som behöver utredas ytterligare och som är mer långsiktigt gynnsamt för utveckling av området kring Mellanvången. Nuvarande förslag kommer innebära en kraftigt försämrad boendemiljö på Mellanvången. Den bullerutredning som det hänvisas till tar bara hänsyn till fastigheterna som ligger helt bakom befintlig bullervall. Enligt föreslagen påkoppling av den nya vägen till Mellanvångsvägen så görs detta precis där bullervall saknas in till det befintliga området, vilket kommer medföra att fastigheterna som ligger precis i anslutning kommer bli hårt drabbade av ökat buller. Vi kan inte se i planen att det kommer göras åtgärder som gör att uppmätta bullernivåer hålls, dvs bullernivåer som utgår från att en hastighet på 40 km/h. Hastigheten hålls inte idag. Det man måste göra är att flytta påkopplingen av den nya vägen längre fram och förlänga bullervallen så att det inte blir en korsning precis utanför befintliga fastigheter. Åtgärder i form av farthinder och avsmalnad väg behövs för att hastighetsbegränsningen 40 km/h ska hållas. Kortsiktiga ekonomiska vinster behöver vägas mot långsiktighet och en fortsatt lugn boendemiljö på Mellanvången.

Kommentar: Alla åtgärder som kan behövas för att få till en säker trafikmiljö kan inte regleras i detaljplanen. De bullerutredningar som tagits fram visar inte på att bullret kommer öka till någon nivå som överskrider riktvärdet. Bostäder intill vägen är mest utsatta därmed görs den begränsningen. På s. 2 i detta dokument finns ett sammanfattande svar på inkomna yttranden.

Vägföreningen för Norrevångsvägen (Ga:1 / S:5), 2022-02-28

Vägföreningen för Norrevångsvägen (Ga:1 / S:5) har haft möte i samband med utskick av samrådshandlingar gällande detaljplan för Löddeköpinge 97:1 m.fl.

Vägföreningen framför att anslutningen av Norrevångsvägen till Mellanvångsvägen bör utformas så att det känns naturligt att ta den vägen och inte fortsätta på Norrevångsvägen norrut. Detta för att i största möjliga mån undvika genomfartstrafik på Norrevångsvägen norrut.

Kommentar: Synpunkten noteras. Kommunen anser inte att trafiken norrut på Norrevångsvägen bör öka i och med planförslaget då denna väg redan är möjlig att välja idag. Den exakta utformningen är inte reglerad i detaljplanen, men intentionen är att den nya kopplingen mellan Norrevångsvägen och Mellanvångsvägen kommer att uppfattas som fortsättningen på vägen och därmed inte norrut på Norrevångsvägen. På s. 2 i detta dokument finns ett sammanfattande svar på inkomna yttranden.

[REDACTED], 2022-02-28

Hänvisar till tidigare lämnade synpunkter. Löddeköpinge 97:1 har för bra åkermark att bebyggas på. Bygg bostäder på Marbäcksområdet i stället för ett oförnuftigt och otidsenligt outletcenter. (sådan verksamhet kan idag ske via e-handel). Vi behöver åkermarken till livmedelsproduktion. Tänk Er att Ukrainas jordbruksareal är 13 gånger större än Sveriges trots att deras landareal bara är en tredjedel större än Sveriges. Det kommer kanske varken sås eller skördas något i Ukraina i 2022. För Guds skull tänk efter före innan något dumt görs.

Kommentar: I den här detaljplanen prövar vi möjligheten för bostadsbebyggelse inom Lödde öster, och inte inom Marbäcksområdet där kommunen inte har några planer på bostadsbebyggelse då det är planlagt för industri. Beslut finns om att ta fram en detaljplan för det här området och det är det som prövas under planprocessen. På s. 2 i detta dokument finns ett sammanfattande svar på inkomna yttranden.

[REDACTED], 2022-02-28

Efter att ha läst den nya planbeskrivningen (KS 2018/20, upprättad 2022-01-25) samt tillhörande bilagor, blir vi som boende utmed Mellanvångsvägen och i nära anslutning till den på plankartan inritade anslutningspunkten, fortsatt mycket bekymrade över Kävlinge kommuns planer för det nya området Löddeköpinge 97:1 m fl (Lödde Öster).

Trots efterfrågan av flera synpunktslämnare under de olika gransknings- och samrådsperioderna, om en bredare analys av trafikalstringen och bullerpåverkan för befintliga boendemiljöer, väljer kommunen fortsatt att behandla detaljplanen som ett isolerat projekt utan att visa på ett större helhetsgrepp och ansvar för den blivande trafiksituationen för dessa områden.

Svaret på sidan 22 i bilagt Granskningsutlåtande, där kommunen anser sig ha utrett tillräckligt för nu hur befintliga boendemiljöer påverkas av planförslaget och att eventuell framtida utbyggnad får utredas då, visar på att kommunen vet att ytterligare utbyggnad sammantaget kommer att ge betydande bullerökning för befintliga boendemiljöer utmed Mellanvångsvägen utan att visa konsekvensernas omfattning. Det säger sig självt att om man lägger till ett hus i taget kommer tillkommande bullerökning bli marginell varje gång. Alla tilltänkta utbyggnadsområden för Lödde Öster måste därmed tas i beaktande redan nu, även om de bara är möjliga intentioner. Detta för att visa på ett helhetstänk från kommunens sida.

Fler synpunktslämnare har påtalat problemen med trafikmätningen som ligger till grund för de trafikalstrings- och bullerberäkningsanalyser som har ingår i detaljplansunderlaget. Varför bemöter kommunen inte synpunkterna i det senaste Granskningsutlåtandet? Trafikmätningen som gjordes 2016 hade en mätpunkt **före** Bollvägen, vilket inte ger ett rättvisande startvärde för bullerberäkningen. Det är självklart att en ny trafikmätning behöver göras med en mätpunkt som ligger längre in på Mellanvångsvägen, för att påvisa hur trafikalstringen idag 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 som består av ca 140 friliggande villor. Utan en sådan mätning finns det inget rättvisande startvärde till den analys som behöver göras av förändring i trafikalstring och dess bullerpåverkan på nuvarande boendemiljö i Mellanvångsområdet som följd av planförslaget. Högst troligt är att analysen skulle visa på en betydligt större förändring i trafikalstring och bullerpåverkan än vad samrådsdokumentationen påvisar, då en sådan mätning skulle visa fördelningen av dagens trafik in på området, som vi anser med stor sannolikhet skulle visa på att betydligt fler bilar svänger ned på Bollvägen än vad dokumentationen redovisar. Genom att göra om Mellanvångsvägen till en genomfartsgata kommer trafiken således troligen mer än dubbleras, kanske t om tredubblas, vilket kommer ge en ökning på ljudnivån med minst 3dB (kanske t om 5 dBA), enligt den tumregel som anges i Rambolls Bullerutredning för Löddeköpinge 97:1. Redan denna trafikförändring kommer således medföra en väsentlig ökning av störning för boende direkt utmed Mellanvångsvägen och tänga högsta tillåtna riktvärden för vissa fastigheter. Vidare redovisas i samma bullerutredning att ljudnivåerna vid de flesta av de nybyggda fastigheterna inom planförslaget kommer att ligga inom de, sedan år 2015, höjda tillåtna riktvärden. Dock är det mycket små marginaler vid några övriga fastigheter. Bullerberäkningen för området behöver därmed redan idag avse full utbyggnad, dvs inkludera önskvärda framtida etapper, 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.

Vi vill även återigen påtala följande som vi förmedlade i vårt föregående granskningsvar, vilket dock lämnats utan kommentar från kommunens sida: I kapitel 3.2.1 i tillhörande Bullerutredning Löddeköpinge 97_1 2021 anger man vilka decibelnivåer (65 dBA Leq 24h) som ska gälla för Mellanvångsvägen och Ådalsvägen för att åtgärder mot buller bör övervägas, med hänvisning till Naturvårdsverkets vägledning "Riktvärden för buller från väg och spårtrafik vid befintliga bostäder", tabell 2 Hus byggda före 1997 "äldre befintlig miljö". Denna analysgrund är dock fel för Mellanvångsvägen, då Mellanvångsområdet har en detaljplan från 2001, vilket innebär att man ska ange de decibelnivåer (55 dBA Leq 24h) som gäller för "1997-2015 nyare befintlig miljö". I bilagd Trafikutredning hänvisar man till Rambolls tidigare gjorda trafikprognoser och menar att de är överskattade för planförslaget ifråga. Men, om detaljplansförslaget i större utsträckning ska visa på ett helhetsgrepp och ansvar för den trafikalstring som planförslaget leder till, anser vi att det finns en stor brist i den kompletterade Trafikutredningen som tillhör planförslaget. I utredningen hänvisar man till Rambolls trafikprognos för 2040, som är framtagna som underlag till kommunens arbete med ny översiktsplan (Trafikanalys översiktsplan Kävlinge kommun, Ramboll, 2021-02-19). Bristen är att den bygger på att dagens resmönster, där man inte har något trafikflöde alls förbi Mellanvångsvägen, bibehålls samtidigt som samtliga utbyggnadsplaner i förslaget till ny översiktsplan för Kävlinge kommun förverkligas. Mellanvångsvägen kommer med planförslaget få en stor förändring i funktion, från att vara en infartsväg till Mellanvångsområdet till att bli starten på en genomfartsgata genom planområdet. Eftersom man kan utläsa ur såväl dagens existerande översiktsplan, som förslag till ny översiktsplan och texterna tillhörande detta detaljplansförslag att kommunens vision är att man fortsatt vill bygga ut Lödde Öster med nya etapper, kommer det bli stora förändringar av dagens resmönster och trafikflöden vilket man behöver ta hänsyn till i trafikprognoserna, särskilt för befintlig miljö utmed Mellanvångsvägen. I och med planförslaget adderas trafik som kommer från utbyggnaden inom planområdet, samt det blir en förändring av trafikflöden på grund av att Norrevångsvägen öppnas för trafik mot Mellanvångsvägen. Även om kommunen i det bilagda Granskningsutlåtandet säger att det inte ska bli någon fortsatt förlängning av Mellanvångsvägen österut från Lödde Öster mot Kävlinge, behöver den ändå inkluderas i totalanalysen av trafikalstring och bullerpåverkan. Detta i och med att visionen fortsatt finns med i förslaget till ny översiktsplan 2040 och 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.

Gällande cykelvägar skriver ni i ert Granskningsutlåtande att en förlängning av cykelvägen längs Mellanvångsvägen inte är aktuellt i detta skede. Vi undrar då i vilket skede detta blir aktuellt och i vilken omfattning i och med att det fortsatt finns irriterat i plandokumentationen? Det finns en vall som skyddar fastigheterna söder om vägen från buller och insyn. En skyddsvall som behöver hållas intakt av just det skälet.

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

Kommentar: Den bedömning som har gjorts för vilka bullervärden som ska gälla för befintlig bebyggelse på Mellanvången är 65 dBA för att det inte görs någon ombyggnad av mellanvångsvägen i den meningen att den ändrar utformning i sin befintliga sträckning. Det finns inga tidsramar för när en cykelväg längs Mellanvångsvägen skulle kunna ske. På s. 2 i detta dokument finns ett sammanfattande svar på inkomna yttranden.

██████████, 2022-02-28

Vi uppmanar Kävlinge kommun att skrinlägga planerna på bostadsbebyggelse på Löddeköpinge 97:1 av följande skäl:

1. Trafikökningen på Mellanvångsvägen har kraftigt underskattats och kommer att medföra buller som överskrider gällande normer.
2. Trafikökningen medför en försämrad trafiksäkerhet vid både Tolvåkersområdet och Noblaskolan.
3. Bebyggelsen kommer att fördärva värdefull åkermark, som är viktig för den inhemska matförsörjningen både i dessa oroliga tider med krig i Europa men även i framtiden med tilltagande klimatförändringar.

Kommentar: Kommunen anser inte att de beräkningar som gjorts för framtida trafikflöden har underskattats, bullernivåerna hålls inom de riktvärden som finns. Trafiksäkerheten får idag anses vara god då hastigheterna är låga och övergångsställen finns på vägen till skolorna. Kommunen anser här att det finns skäl att ta åkermark i anspråk för att möjliggöra fler bostäder. På s. 2 i detta dokument finns ett sammanfattande svar på inkomna yttranden.

██████████, 2022-02-28

Angående planerad gångväg i områdets nordöstra del.

Vi har läst kommunens svar på vår initiala invändning mot denna utformning, men tycker att det är fel att sätta sig i en situation där man måste förlita sig på att kunna "styra" eller "förtydliga" var människor får och inte får röra sig när det finns en lösning som reducerar det behovet väsentligt utan, som vi kan se, större påverkan över områdets utformning och planering. Vi vidhåller att de negativa aspekter som vi tidigare påtalat oro för (inskränkning av vårt privatliv, nedskräpning och hundrastning) kan undvikas genom en mindre justering av området så att tomterna, på liknande sätt som längre västerut, gränsar mot förlängningen av vår infartsväg utan gångstråk emellan. Det enda andra rimliga sättet vi anser att man kan motverka dessa negativa aspekter på, om man väljer att inte ändra planen, är att låta uppföra stängsel eller liknande hinder, det tycker vi hade haft en stor negativ inverkan på områdets utseende och känsla. Det hade dessutom utgjort ett hinder för den trafik som utnyttjar denna väg och som till största del består av tunga lantbruksmaskiner såsom traktorer med stora redskap, skördetröskor, hjullastare etc. men också lastbilar och andra transporter vars bredd ofta överstiger vägens. Av samma anledning kan det vara olämpligt att anlägga en gångväg i direkt anslutning till denna väg. Vi vill be er att ännu en gång överväga detta då det är av stor vikt för oss.

Kommentar: Kommunen anser att det tillför ett värde att kunna röra sig på utsidan av området mot åkermarken och därför finns denna möjlighet kvar i plankartan. Kommunen möjliggör därför för detta i plankartan. På s. 2 i detta dokument finns ett sammanfattande svar på inkomna yttranden.

██████████, 2022-02-28

De senaste åren har man i Löddeköpinge centrerat i princip all barn- och ungdomsverksamhet till området vid Tolvåkerskolan. Där finns idag Söderparks skola, Tolvåkers skola, Tolvåkers förskola samt Noblaskolan. Idrottshallar, badhus, gym samt en av Skånes största fotbollsklubbar, Lödde IF som håller till på Tolvåkersområdet. Så sent som 2014, så flyttade man även infarten till området så att det nu endast finns en infart som leder in till hela Tolvåkersområdet och den nås nu via Mellanvångsvägen. Här kör således alltså skolbussar, samt alla bilar som hämtar och lämnar barn till såväl skola som idrottsaktiviteter. Det är redan nu alltså ett ganska högt tryck med en stor mängd barn i rörelse här varje dag. Kanske mest oroväckande av allt med hänsyn till ombyggnadsplaner av Mellanvångsvägen som drabbar Tolvåkersområdet är Noblaskolebarnen. Alla barn som går där måste korsa Köpingevägen eller Landskronavägen, på väg till sin skola, likaså måste Noblabarnen korsa vägen varje gång de har idrott/bad då detta sker på Tolvåkerskolan. Hur mycket broar och tunnlar man än bygger för att säkra vägen så är det nog ett känt faktum att barn väljer närmsta vägen, inte säkraste. Jag har fortfarande ett oerhört starkt minne av en skolkamrat som dog korsandes en väg, på väg till skolan här i Löddeköpinge. Detta hände när hon var 12 år gammal.

Tunneln låg 100 meter längre ner på vägen. För några år sedan var det en 16-åring som dog i Hörbytrakten när denne korsade en väg trots att där fanns en bro precis jämte. Jag tror att vi talar för alla föräldrar i byn. Mellanvångsvägen får bara inte kopplas på Norrevångsvägen! Vi har så svårt att se hur det kan vara att göra det bättre eller säkrare. Man gör det snarare väldigt mycket mer osäkert för många barn i byn. Vi har dessutom svårt att se varför man väljer att centrera all barn- och ungdomsverksamhet för att sen dra en högtrafikerad väg rakt igenom området.

Kommentar: Trafiksäkerheten får idag anses vara god då hastigheterna är låga och övergångsställen finns på vägen till skolorna.

Det finns många starka skäl till varför det inte är ett bra alternativ att koppla ihop Norrevångsvägen med Mellanvångsvägen. Ett bättre alternativ ur ett barn- och säkerhetsperspektiv skulle vara att istället koppla på Norrevångsvägen med en ny väg som leds ut i höjd med Löddeköpinge Plantskola, för att på så sätt leda den trafiken ner till affärer och motorvägen, dit trafiken är på väg. Först och främst så leder man trafiken i utkanten av byn, ingen störs, och säkerheten är maximal. Dessutom leder man trafiken rakt ner till Center Syd-området vilket vi är övertygade om att handeln skulle jubla över. Center Syd vill ha bilarna dit, det vill inte Tolvåkersområdet och Noblaskolan, det kan vi intyga efter att ha pratat med rektorerna på de berörda skolorna. Boende på Mellanvångsområdet vill inte heller ha en högtrafikerad väg vid tomtgränsen. I er egen skrivning framgår följande: Detta är en relativt stor ökning av trafikbuller och bedöms medföra en väsentlig ökning av störning. Har man bött längs Mellanvångsvägen sedan begynnelsen så känns det som att bli bortvingad från sitt hem. En sådan trafikökning upplevdes när korset i Löddeköpinge byggdes om och trafiken leddes om via Mellanvångsvägen för ca 10 år sedan. Vi fick då känna på hur det är att ha en högtrafikerad väg utanför förbi sovrumsfönstret (under ombyggnation av Lödde kors till rondell m.m.). Under denna period var det cirka 2800 bilar om dygnet som passerade, nu pratas det om en ökning av 85%. För oss hade det inneburit att vi blivit tvungna att flytta, så illa var det då när rondellen byggdes i gamla korset.

Genom att leda ut trafiken förbi Löddeköpinge plantskola och ut på befintlig stor och lämplig väg så har man även framtidssäkrat för Löddeköpinge. Vid eventuell nybyggnation kan nyinflyttade då ta ställning med all fakta på bordet innan man köper tomt/nytt boende invid en högtrafikerad väg. Man känner sig inte bortvingade, vilket vi nu gör. Mellanvångsområdet närmast planerad väg har funnits sedan 2005, då Kävlinge kommun sålt tomter för bebyggelse. Att man när bebyggelsen står klar planerar att lägga en genomfartsled (vilket är vad vi befarar att det kommer att bli) precis i anslutning till området tyder på dåligt omdöme, inte minst för den badwill ett sådant beteende skulle resultera i (vem vågar köpa en tomt av Kävlinge kommun för utsikten och friden när man efter färdigställande planerar grovt trafikerade vägar längs tomtgränsen?). I Kävlinge Kommuns detaljplan (översiktsplan för framtida bebyggelse) är dessutom området direkt norr om Mellanvången utmärkt som område att bebygga. I de allra flesta fall av nybyggnation så handlar det om barnfamiljer (i nuvarande område söder om Mellanvångsvägen finns det ett eller flera barn i princip samtliga hushåll). Att då dra en genomfartsled genom ett sådant område låter inte helt genomtänkt om man har trafiksäkerheten i åtanke. Att ha en högtrafikerad, bred väg (som uppmuntrar till höga hastigheter) 10 meter från tomtgränsen vore förödande för samtliga boende på Mellanvången. Dessutom finns det stor risk i ett område med barnfamiljer att förlupna bollar, frisbees, etc. hamnar på vägen, och man kan bara tänka sig vilka risker det skulle kunna medföra för trafikanter på sträckan.

Kommentar: Kommunen är medveten om att det kommer bli en förändring för befintlig bebyggelse och att trafiken ökar. Detta blir en konsekvens av att Löddeköpinge växer, det finns en inriktning av Löddeköpinge ska växa och ett av dessa områden är Lödde öster. Kommunen vill lyfta att området mellan fastighetsgräns och Mellanvångsvägen inte är ett område där det är tänkt att barn ska leka.

17 (21)

Vi kan inte nog understryka hur oerhört FEL det vore att koppla ihop vägarna för att skapa en genomfart rakt igenom denna knutpunkt av barn- och ungdomsverksamhet. Med hopp om en fortsatt härlig framtid på Mellanvången i Kävlinge kommun!

Kommentar: På s. 2 i detta dokument finns ett sammanfattande svar på inkomna yttranden.

[REDACTED], 2022-02-28

Vi har tidigare yttrat oss i detaljplanen: ärende nr. 84107 samt tidigare ärende 25775. Synpunkter i dessa ligger kvar då vi inte kan se att det gjorts några signifikanta ändringar i detaljplanen trots yttringar från medborgare och företag i kommunen.

Dessutom, i tillägg och förstärkning:

De uppdaterade och originaldokumenten kring Trafikutredning (Ramboll, April 2021) och Bullerutredning (Ramboll 2021-06-23) tar över huvudtaget inte hänsyn till de befintliga fastigheterna på Ådalsvägen från församlingshemmet/kyrkan mot rondellen. Dessa fastigheter kommer att påverkas av den ökade trafiken. Med buller och avgaser. Det blir en felräkning att påstå att den ökade trafiken är försumbar mot annan trafik som kanske ökar, när man rent faktiskt gör en plan för utbyggnad med utfart på Fridsbo/ Ådalsvägen. Som rent konkret kommer att öka trafiken. Vi ser heller inte att man gör investeringar i vatten och avlopp i planen. Detta är rör som redan idag är underdimensionerade och inte klarar varken uttag av vatten eller bortforsling av regn och dagvatten. Det är gamla och för små och få rör.

Löddeköpinge är en sovstad och en ort som lockar familjer med barn. Den tillbyggnad som föreslås i detaljplanen kommer att medföra kraftigt ökad inflyttning. Trots detta ligger inga planer på ytterligare en vårdcentral till i byn. Dessutom har vi en stadigt ökande äldre befolkning i byn som också behöver kunna komma till vård.

Kommentar: Planförslaget innebär stora ombyggnationer av VA-nätet och dagvattenhanteringen är inarbetad i planförslaget, det görs stora investeringar i att bygga ut VA-nätet. Kommunen anser därför att man tagit höjd för att den nya bebyggelsen inte överbelastar nätet.

Vi har på 14 år sett hur tillgängligheten minskat till att bli besvärande låg. Numera stänger vårdcentralen sin bokningstelefon några minuter efter att de öppnat den på morgonen. Hur tänker kommunen att alla de ytterligare barnfamiljerna, äldre och andra ska kunna få vård utan att anpassa och bygga fler vårdcentraler när man vill locka fler boende hit?

Kommentar: Kävlinge kommun är inte ansvarig för utbyggnaden av vårdcentraler, Region Skåne ansvarar för den biten. Kommunen har tidigare besvarat synpunkter om bristande möjlighet att få tid på vårdcentralen med att kommunen endast kan bidra till att möjligheten att bygga nya lokaler finns, och det uppfylls även inom Lödde öster.

Det saknas dessutom planer på mer och varierande möjligheter för barn att aktivera och röra sig. Var är planerna för det? Var finns stimulerande och moderna natur och miljövärden i planen? I de äldre områdena i Lödde lade man in service med vård och omsorg och man lade in grönytor och planer för basket, fotboll, stora lekplatser, pulkabackar. Bänkar och picknickområden. Att växa upp i Lödde på 70-80-talet var något så mycket mer än en sov-ort med villamattor.

Dessutom om nu planerna på en massiv outlet blir verklighet så kommer det att ytterligare öka trafiken genom byn. Om planerna på framgång nås. Vilket är tveksamt i dessa dagar. En mer realistisk plan är att ändra detaljplanen där till bostäder och avstyra Löddeköpinge 97:1. Då får ni vinster med

18 (21)

läget, minskad trafik genom byn, bevara högklassig jordbruksmark, behålla en tydlig bykänsla för Lödde respektive Hög, naturlig dragning för busstrafik och närhet till E6.
Det går att ändra detaljplaner.

Vi anser att trafikhastigheter på Ådalsvägen från busshållplatsen och hela vägen in till rondellen måste sänkas. Från kyrkan och inåt max 30 km/timme. Det krävs även farthinder för att detta ska respekteras.

Kommentar: Kommunen anser att tillgången till basket, fotboll, lekplatser med mera redan är tillräcklig i Löddeköpinge och att denna detaljplan inte behöver möjliggöra för sådan utrustning. Hastigheten på Ådalsvägen är inget som kan ändras i den här detaljplanen. På s. 2 i detta dokument finns ett sammanfattande svar på inkomna yttranden.

Samlad bedömning

Planhandlingarna kompletteras och ändras i punktform enligt följande:

Plankarta

- "k" bestämmelse läggs till i plankartan, varsamhet för Fridsbo gård.
- Hörnavskärning Norrevångsvägen i norra plangränsen.
- Plangränsen har ändrats längs Norrevångsvägen och längs södra parkområdet för att anpassas efter ny fastighetsgräns.
- Bestämmelse om att källare inte får finnas.

Planbeskrivning

- Enligt yttrande från Sysav om framkomlighet.
- Enligt yttrande från Länsstyrelsen om källare.
- Förtydligande kring trafik- och bullerutredning.

Namnlista

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

LRF Kommungrupp Kävlings, 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

19 (21)

[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 s:5 Norrevångsvägen, 2019-08-29
[REDACTED], 2019-08-22

Följande har under granskning 1 2020 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], 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

21 (21)

[REDACTED], 2021-11-11

[REDACTED], 2021-11-11

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

[REDACTED], 2022-02-23

[REDACTED], 2022-02-27

[REDACTED], 2022-02-27

[REDACTED], 2022-02-27

[REDACTED], 2022-02-27

Vägföreningen för Norrevångsvägen GA 1/ S:5, 2022-02-28

[REDACTED], 2022-02-28

[REDACTED], 2022-02-28

[REDACTED], 2022-02-28

[REDACTED], 2022-02-28

[REDACTED], 2022-02-28

[REDACTED], 2022-02-28

Medverkande tjänstepersoner

Granskningsutlåtandet har upprättats av planarkitekt Emelie Alsén.