

# Samrådsredogörelse

## Detaljplan för Löddeköpinge 77:2 m.fl. i Löddeköpinge

### Samrådet

Ett förslag till detaljplan har varit utsänt på samråd 15/6 – 14/8 2020 enligt planutskottets beslut den 29 maj 2020. Förslaget har hållits tillgängligt i kommunhuset, kommunens hemsida samt Löddeköpinge bibliotek. Samrådet kungjordes i Sydsvenskan 16 juni 2020.

### Samrådsmöte

Ett allmänt digitalt samrådsmöte för intresserade hölls den 30 juni 2020. Mötet hölls via Teams och var tillgängligt live samt i efterhand då det spelades in. Uppskattningsvis deltog cirka 20–30 personer live under mötet. Frågor och synpunkter var möjliga att ställa direkt under mötet via chatten. De frågor och synpunkter som uppkom var huvudsakligen:

- Synpunkter om trafik och parkering. Ska all parkering ske i garage och kommer det inte störa det tilltänkta gångstråket? Hur blir buller- och trafiksituationen kring den redan problematiska Barsebäcksvägen? Bullersituationen påverkar även områden utanför själva planområdet. När är det tänkt att cykelvägen längs Barsebäcksvägen är tänkt att genomföras? Trafiken behöver inte bara beaktas i anslutning till centrum utan även för hela Barsebäcksvägen. För att det ska finnas möjligheter för livsmedelsbutik är det viktigt att ha parkeringar på markplan för handel och ett levande centrum.
- Synpunkter och reglering och planbestämmelser. Kommer detaljplanen att medge användningar såsom café och uteserveringar?
- Övriga frågor och synpunkter. När är det planerad inflyttning? Uteserveringar bör inte placeras i närheten av Barsebäcksvägen som är hårt trafikerad. Satsa istället på uteserveringar in mot torget. Föreslagen exploatering blir en stor förändring i jämförelse med idag, rena stads kvarter kommer inte att passa in i ett mindre samhälle som Löddeköpinge.

## Inkomna yttranden

Under samrådstiden har 18 yttranden inkommit. Dessa redovisas och kommenteras av kommunen nedan.

Yttranden som inte haft något att erinra:

- Region Skåne, 2020-08-18

Yttranden med synpunkter eller frågor:

- Lantmäteriet, 2020-06-25
- Länsstyrelsen, 2020-07-29
- Trafikverket, 2020-07-09
- Räddningstjänsten Syd, 2020-06-22
- Weum Gas AB, 2020-06-17
- E.ON Energidistribution AB, 2020-08-07
- Ica Supermarket, 2020-08-12
- Fastighetsägare till Löddeköpinge [REDACTED], (YE) 2020-06-28
- Boende i Löddeköpinge [REDACTED], (CGHH) 2020-08-11
- Fastighetsägare till Löddeköpinge [REDACTED], (PRK) 2020-08-11
- Fastighetsägare Löddeköpinge [REDACTED], (BA) 2020-08-12
- Boende Brf Druvan, 2020-08-12
- Fastighetsägare till Löddeköpinge [REDACTED], (SOCF) 2020-08-13
- Fastighetsägare till Löddeköpinge [REDACTED], (AM) 2020-08-14
- Boende Brf Mandarinen, 2020-08-14
- Fastighetsägare Löddeköpinge [REDACTED], (CP) 2020-08-14
- Fastighetsägare Löddeköpinge [REDACTED], (BÅNS) 2020-08-14

## Myndigheter

### Lantmäteriet, 2020-06-25

Lantmäteriet har tagit del av planförslagets samrådshandlingar. Någon fullständig genomgång har inte gjorts. Fokus har varit på genomförandefrågor.

#### *Plankarta*

Regeringen har i flera sammanhang betonat vikten av att detaljplanerna utformas på ett enhetligt sätt för att underlätta framtida digitalisering och förenkla byggprocessen. Detaljplanen tas fram enligt PBL med de regler som gäller för detaljplaner med planstart från och med januari 2015. För denna typ av detaljplaner bör som bekant Boverkets allmänna råd (2014:5) om planbestämmelser för detaljplan, tillämpas. Att detta används nämns även i det aktuella planförslaget planbeskrivning. Plankartans utformning uppfyller inte dessa råd på följande punkter: För korsmark rekommenderas skrivningen "Marken får endast förses med (t.ex. komplementbyggnad)" Markreservat (i detta fall u-område) ska enligt rekommendationerna vara en administrativ bestämmelse och därmed även omgivet av administrativa gränser. Det rekommenderas inte längre att antal våningar ska användas som planbestämmelse eftersom Boverket kommit fram till att det inte är lämpligt att reglera våningshöjd i detaljplan. Se s. 53 i Boverkets konsekvensutredning inför införandet av de allmänna råden för planbestämmelser. Därutöver finns även markreservat för gemensamhetsanläggning. Planbestämmelsen markreservat för gemensamhetsanläggning begränsar användningen av området. Kommunen får till exempel inte lämna bygglov som hindrar att det inrättas en gemensamhetsanläggning på ett område med markreservat. Markreservat för gemensamhetsanläggning för innegård täcker hela kvarteret B (hela användningsområdet). Även om det är tänkt att gemensamhetsanläggningen ska inrättas ovan byggnad, är det i avsaknad av bestämmelser om fastighetsindelning och rättighetsområden otydligt hur och i vilket planutrymme reserveras för gemensamhetsanläggningen. Aktualitetsdatum för fastighetsredovisningen resp. för övriga detaljer i grundkartan är något föråldrad. Det är viktigt att grundkartan är aktuell i varje steg av planprocessen för att det ska vara lätt att överblicka de förutsättningar som finns för planläggningen.

#### *Planbeskrivning*

Genom att lägga ut markreservatet för allmännyttiga underjordiska ledningar s.k. u-område ser kommunen dels till så att det inte blir planstridigt att lägga dessa på kvartersmark och dels att lovpliktiga åtgärder inte kan utföras som hindrar ledningen, men det bildas ingen rättighet genom att kommunen lägger ut ett u-område i planen. För att säkerställa att ledningarna får vara kvar behöver normalt sett ledningsrätt eller servitut upplåtas. Detta är inte beskrivet i genomförandeavsnittet av planbeskrivningen. På s. 43 i planbeskrivningen under rubriken Fastighetskonsekvenser anges att Dessa fastigheter kommer att behöva ombildas genom avstyckning...Genom avstyckning nybildas fastigheter. Ombildning sker vid fastighetsreglering. På s. 20 i planbeskrivningen förklaras närmare planbestämmelserna. För planbestämmelserna g1 och g2 skrivs att bestämmelsen möjliggör bildandet av gemensamhetsanläggningen. Detta är inte helt sant. Genom bestämmelsen reserveras mark för en gemensamhetsanläggning. För att bilda en gemensamhetsanläggning krävs en lantmäteriförrättning och att anläggningen uppfyller kraven i anläggnings lagen.

*Kommentar:*

*Kommentarer avseende korsmark och gränstyp för markreservat har justerats på plankartan.*

*Kommunen är medveten om att våningsantal inte längre rekommenderas av Boverket. I detta fall anser kommunen att antal våningar behöver regleras då den sammanlagda byggnadshöjden skulle kunna möjliggöra ytterligare bostadsvåning om bottenvåning ej byggs för lokaler samtidigt som exploatören väljer en låg rumshöjd på samtliga våningsplan. För att bibehålla flexibilitet i detaljplanen väljer kommunen att ange våningsantal som en bestämmelse för byggnaders utformning (f-bestämmelse) i kombination med bestämmelser om byggnads- och nockhöjd.*

*Bestämmelse om markreservat för gemensam gård i kvarteret B har tagits bort på plankartan.*

*Grundkarta och fastighetsförteckning kommer att uppdateras inför granskningskedet.*

*Planbeskrivningen har förtydligats enligt kommentarerna avseende ledningsrätt och servitut samt att ombildning sker vid fastighetsreglering.*

### **Länsstyrelsen, 2020-07-29**

#### *Risk för översvämning*

Enligt Länsstyrelsens lågpunktskartering ligger planområdet inom två lokala lågpunkter. Det framgår av planbeskrivningen att i det fortsatta planarbetet behövs vidare studier över höjdsättningen av området. Det framgår också att en översvämningsrisk finns inne i instängda innegårdar när kommunens dagvattensystem blir överbelastade. Länsstyrelsen anser att situationen vad gäller översvämningsrisken måste förtydligas. Om det krävs åtgärder för att hantera översvämningsrisken, inom området eller om planförslaget kan öka översvämningsrisken för kringliggande områden, måste detta redovisas. Behov av eventuella åtgärder behöver säkerställas i planen (t.ex. höjdsättning).

*Kommentar:*

*Planbeskrivningen samt tillhörande VA-utredning har förtydligats med en mer ingående beskrivning av översvämningsituationen på innergårdar samt vilka behov av åtgärder som kan komma att krävas.*

#### *Hälsa och säkerhet – markföroreningar*

Av planbeskrivningen framgår det att marken har under lång tid utgjorts av jordbruksmark och att det enligt fastighetsägarens uppgifter funnits en monteringsverkstad för leksaker inom planområdet under 1950- och 1960-talen. Under 1970-talet när centrumverksamheten tillkom har markanvändningen bestått av olika slag av kommersiell och offentlig service. Kommunen skriver i planbeskrivningen vidare att en detaljerad markundersökning kommer att utföras i samband med att nuvarande centrumbyggnad rivs och att det är utifrån resultatet som det kommer att klargöras om en sanering inom planområdet blir aktuellt. Plankartan regler genom en planbestämmelse om att startbesked får ges först efter att marken har sanerats.

Länsstyrelsen konstaterar att frågan om markföroreningar inte har utretts och redovisats tillfredsställande. Det ska av planhandlingarna och utredning framgå vilka markföroreningar som är aktuella inom området och vilka efterbehandlingsåtgärder som krävs för att göra marken lämplig för ändamålet, vilket saknas. För att använda bestämmelsen i 4 kap. 14 § punkt 4 PBL ska det vara säkerställt att marken genom avhjälpandeåtgärder blir lämplig för sitt ändamål, samt att avhjälpandeåtgärder är realistiska och genomförbara. Åtgärder ska vara så preciserade att

5 (25)

det är möjligt för den enskilde fastighetsägaren att förutsäga vilka fysiska åtgärder som krävs och hur mycket de kan kosta.

#### *Länsstyrelsens bedömning*

Förutsatt att planhandlingarna kompletteras och redogör för markens lämplighet för sitt ändamål gällande risk för översvämning och markföroreningar enligt ovan så att det visas att platsen är lämplig för den förändring som föreslås har inte länsstyrelsen några synpunkter utifrån 11 kap. 10 - 11 §§ PBL.

#### *Kommentar:*

*En utredning har tagits fram som redovisar vilka markföroreningar som är aktuella inom området samt vilka efterbehandlingar som krävs för att göra marken lämplig för föreslagna ändamål. Planbeskrivningen har kompletterats med en sammanfattning av utredningens resultat.*

#### **Trafikverket, 2020-07-09**

##### *Vägar*

Planområdet ligger centralt i orten Löddeköpinge, närmast statlig väg ligger ca 1 km från planområdet. Inom ramen för planarbetet har kommunen tagit fram en trafikutredning (Ramböll 2020-04-21), trafikutredningen behandlar inga statliga vägar.

Trafikverket anser att det är av största vikt att kommunen säkerställer möjligheterna till hållbara transporter i med utvecklingen av orten Löddeköpinge, både vid förtätning och ny exploatering. Framför allt för att undvika ytterligare belastning på närliggande väg E6 men även för del av statliga vägar 1135, 1136 och 1137.

Trafikverket anser låga p-tal är motiverat i ett så kollektivtrafikhäna områden som planförslaget.

##### *Buller*

Bullerutredning är framtagen (Ramböll 2020-05-14) och påvisar att planområdet påverkas av buller från den kommunala infrastrukturen.

##### *Luftfart*

Etablering påverkar inte Trafikverkets radiokommunikation.

Detaljplanen medger byggnation om 20 meter inom tätbebyggt område. Etablering ligger inom den MSA-påverkande zonen för flygplatsen i Sturup. Flygplatsen är sakägare och ska därför beredas möjlighet att yttra sig. Även LFV (Luftfartsverket) är sakägare och ska ges möjlighet att yttra sig över detaljplanen. LFV:s CNS-utrustning (Communication, Navigation, Surveillance) är säkerhetsklassad och eventuell påverkan på utrustningens funktion kan endast bedömas av LFV. LFV hörs genom tjänsten "CSN-analys" på LFV:s hemsida:

<http://www.lfv.se/tjanster/luftrumstjanster/cns-analys>

Trafikverket förutsätter att kommunen hör berörd flygplats samt LFV. I de fall det framkommer behov av flyghinderanalys ska en sådan genomföras och skickas till berörda flygplatser.

#### *Kommentar:*

*Berörd flygplats (Malmö Airport) samt LFV kommer att höras innan planens antagande.*

## Kommunala, mellankommunala och regionala organ

### Region Skåne, 2020-08-18

Utifrån det regionala utvecklingsperspektivet ser Region Skåne positivt på att bostäder tillskapas på redan ianspråktagen mark i kollektivtrafikhärläge. Det skapar förutsättningar för ökat hållbart resande och bidrar till en hållbar markanvändning.

I handläggningen av detta ärende har enheten för regional planering, Skånetrafiken, primärvården samt Regionfastigheter deltagit. Beslut fattas med stöd av regionala utvecklingsnämndens beslut 2019-01-31 § 11, reviderad 2019-12-05 § 9.

#### *Kommentar:*

*Kommunen instämmer i Region Skånes kommentar.*

### Räddningstjänsten Syd, 2020-06-22

#### *Riskhänsyn*

Inget att erinra.

#### *Brandvattenförsörjning*

Befintligt brandpostnät finns i området.

#### *Insatstid*

Inom normal insatstid (10 minuter).

#### *Räddningstjänstens tillgänglighet*

Om bostäder/kontor dimensioneras för utrymning med hjälp av räddningstjänsten krävs tillgänglighet direkt till fasaden. Räddningstjänstens bärbara stege kan användas vid utrymning från flerbostadshus och kontor om avståndet mellan marken och balkongens överkant eller fönstrets underkant inte överstiger 11 meter (vanligtvis 4 våningar) under förutsättning att det inte finns planteringar, utskjutande konstruktioner och dylikt som försvårar uppställningen av stegen. Av samrådshandlingen framgår det som att vissa av byggnaderna kommer vara uppförda i upp till sex våningsplan vilket gör att utrymning med hjälp av räddningstjänstens bärbara stegar inte är möjlig för de högre husen.

Observera att höjdfordon saknas i Kävlings kommun och att byggnaderna kommer att behöva förses med Tr2-trapphus.

Av underlaget framgår det att det finns våningsplan som är något indragna i jämförelse med underliggande våningsplan. Detta kan vara problematiskt för räddningstjänstens åtkomst och bör därför utredas.

Observera att trädplantering, parkerade bilar och dylikt kan komma att påverka räddningstjänstens möjlighet att genomföra fönsterutrymning. Vid den fortsatta planeringen av området och vid projektering av byggnader skall räddningstjänstens tillgänglighet för utrymning beaktas. Om tillgängligheten inte kan säkerställas krävs att byggnaderna dimensioneras för utrymning utan räddningstjänstens medverkan. Det löses vanligtvis genom anordnande av Tr2-trapphus eller tillgång till två av varandra oberoende utrymningsvägar.

Om byggnaderna dimensioneras för utrymning utan räddningstjänstens medverkan ska avståndet mellan körbar väg (uppställningsplats för släckbil) och entréer inte överstiga 50 meter.

I de fall då det planeras för underjordiska garage med bostäder eller kontor ovanpå, dit räddningstjänsten kan behöva ha tillträde vid eventuell utrymning, är det viktigt att tänka på markens bärighet så att tyngre fordon kan köra på underlaget. Bärigheten bör motsvara gatunätets bärighet. För vidare information gällande bärighet hänvisas till BBR samt EKS. Tidigare har riktvärdet varit att den hårdgjorda ytan ska klara 100 kN axeltryck.

Mer information om förutsättningar för utrymning med hjälp av räddningstjänsten finns i råd och anvisning "Utrymning med hjälp av Räddningstjänsten Syd" på [www.rsyd.se](http://www.rsyd.se).

Det framgår även av samrådshandlingen att samtliga gator avses bli fullt tillgängliga för räddningstjänst.

*Kommentar:*

*Kommunen är medveten om att byggnader inom planområdet kan komma att behöva förses med Tr2-trapphus, vilket i sådant fall hanteras i bygglovsprövningen.*

*Räddningstjänsten åtkomst vid indragna våningsplan har diskuterats med Räddningstjänsten Syd och förtydligats i planbeskrivningen.*

*Räddningstjänstens tillgänglighet generellt i området, uppställningsplatser för släckbil samt markens bärighet kommer att säkerställas i samband med bygglovsprövning inom planområdet.*

## Ledningsägare

### **Weum Gas AB, 2020-06-17**

Vi önskar att det yttrande som skickades in tidigare under dagen ersätts med detta yttrande. Weum Gas AB har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende. Inom planområdet har Weum Gas distributions- och servisledning för natur- och biogas. Vår bedömning är att distributionsledningen som är belägen i den norra delen av planområdet hamnar inom kvartersmark. Distributionsledningen försörjer andra fastigheter med gas utanför planområdet och vi önskar därför att ledningen omfattas av ett u-område, om 4 meter med ledningen som mittlinjen, i plankartan. Inom planområdet har finns även servisledningar med gasnätsavtal. Vi vill informera om de restriktioner som finns kring våra ledningar.

Distributionsledningar är underkastade Energigasnormens regler (EGN) som bland annat anger minsta skyddsavstånd mellan ledning och byggnad inom tätbebyggelse samt närmaste gräns för område med förväntade grävningsaktiviteter. Plantering av träd bör ej ske närmare en gasledning än 3 meter. För att minska risken för skador på träd i samband med eventuella framtida arbeten med distributionsledningen rekommenderas att träd i närheten förses med rotskydd. Weum Gas förutsätter att eventuella kostnader i samband med planens genomförande såsom flyttningar eller ändringar av våra befintliga anläggningar bekostas av exploatören, vilket vi önskar ska framgå av planbeskrivningen. Det är viktigt att samråd sker med Weum Gas

områdeshandläggare redan i tidigt projekteringskede, speciellt om arbete sker i närheten av gasledningen.

Weum Gas har gärna en dialog med exploatören om försörjning med biogas/klimatneutral energi inom planområdet. Vi har befintlig infrastruktur som kan nyttjas för att ansluta området till låga investeringskostnader. För ledningsvisning hänvisar vi till [www.ledningskollen.se](http://www.ledningskollen.se), som redovisar med kartunderlag och dxf-fil. Weum Gas AB, Kundtjänst tfn 0774-41 42 00.

Biogas är ett mycket effektivt energialternativ för att uppnå ekologisk hållbar utveckling och möjligheten finns även att kombinera olika energilösningar för att uppnå minskad klimatpåverkan. Det finns många handelsaktörer på marknaden som redan idag erbjuder leveransavtal med möjligheten till 100% biogas och därmed uppfyller kravet på förnybar energi enligt 2 kap 5 § Miljöbalken.

*Kommentar:*

*Den berörda distributionsledningen för gas i områdets norra del förutsätts flyttas något norrut och förläggas inom gatumark, vilket bekostas av exploatören. Planhandlingarna har förtydligats avseende den berörda ledningen.*

**E.ON Energidistribution AB, 2020-08-07**

Vi vill revidera tidigare yttrande med att eventuella kostnader i samband med planens genomförande så som flyttningar eller ändringar av våra befintliga anläggningar bekostas av exploatören, vilket bör framgå av genomförandebeskrivningen. För övrigt hänvisar vi till tidigare förhandskontakt, daterat 2020-01-14.

*Kommentar:*

*Genomförandebeskrivningen har kompletterats så att det framgår att exploatören bekostar eventuella kostnader i samband med flytt eller ändringar av E.ON:s anläggningar.*

## Sakägare och övriga

**ICA supermarket, 2020-08-12**

Vi driver Ica Supermarket i centrat idag. Byggnationen kan bli riktigt bra. Det behövs fler bostäder i Löddeköpinge. När det gäller planeringen för handel och service måste det tänkas till ordentligt. Dagen centrum behövs verkligen förändras/renoveras. För att skapa ett levande centrum för både handel och service måste det ges rätt förutsättningar, så det inte blir som idag (tomma lokaler mm). Om man vill ha en livsmedelsbutik måste det uppfyllas vissa kriterier för att butiken ska fungera. Ur våran på Icas synvinkel måste det: Ligga synligt (utmed Barsebäcksvägen) Finnas parkeringsplatser intill butik på markplan (30-50st) Dagens kunder väljer mycket butik efter lätt tillgänglighet och bra parkeringsplatser. Eftersom vi har paketutlämning i våran verksamhet så måste kunderna kunna parkera lättillgängligt och det menas på markplan. Sen tycker vi att det är hel rätt med parkeringsgarage för de boende. Som det ser ut på ritningen idag så är restaurangerna placerade längs med trafikerad väg (Barsebäcksvägen) Det måste vara mycket trevligare för gästerna att sitta i uteserveringen på torget istället vid all trafik. En annan sak som



också är otroligt viktigt i dagen samhälle är att man följer avfallshantering enligt miljöbalken så att det inte grävs ner eller eldas upp som det har gjorts förr.

*Kommentar:*

*Detaljplanen, som kommunen tar fram, möjliggör service och handel i kvarterens olika bottenvåningar. Det är sedan fastighetsägaren som i nästa skede bestämmer vilka verksamheter som kommer att finnas i kvarteren och var dessa kommer att ligga utifrån detaljplanens reglering. Var en specifik verksamhet ska lokaliseras, exempelvis livsmedelsbutik eller restaurang, är därmed flexibelt och inget som planförslaget specificerar i detalj.*

*Planförslaget ger möjlighet för såväl underjordisk parkering som parkering på mark längsmed gator och i planområdets västra del.*

*Avfallshantering inom planområdet hanteras i enlighet med gällande lagstiftning.*

#### **Fastighetsägare till Löddeköpinge [REDACTED], (YE) 2020-06-28**

I och med att ni tar bort parkeringsplatserna mot skolan kommer allt fler att köra in på Morkullevägen för att lämna barn på skola dagis. Redan idag får vi många bilar på vår gata för att folk inte orkar gå de 10 extra meter det innebär när de parkerar på centrums parkering. Det förekommer redan att bilar parkerar på vår gata och blockerar vår uppfart. Vi vill därför att det ska finnas kvar parkeringsplatser framför skolan mot centrum. Om husen byggs på parkeringen bör man helt ta bort ingången och cykelparkeringen på skolan som vetter mot Morkullevägen.

*Kommentar:*

*I samband med att parkeringen söder om skolan ersätts av ny bebyggelse föreslås skolans egentliga parkering (öster om skolbyggnaden) att byggas om och göras mer ändamålsenlig för en sammantaget bättre trafiksituation vid skolan. Enskilda trafiksituationer, längs exempelvis Morkullevägen, hanteras inte i samband med denna detaljplan.*

#### **Boende i Löddeköpinge [REDACTED], (CGHH) 2020-08-11**

Trafiken kommer att öka betydligt på Barsebäcksvägen genom Lödde med alla nya boenden. Hela trafiksituationen måste utredas och vägen byggas om för att hantera gång- och cykeltrafik genom byn. Trafikbuller!

Varför ha uteserveringar vända mot Barsebäcksvägen?! Inte bra miljö att sitta i. Istället bör uteserveringar placeras på insidan mot innertorg och gångstråk.

Varför bygga så kompakta och höga stadskvarter i Löddeköpinge. Löddeköpinge är ingen stad utan en genuin by. Nu riskerar bykänslan gå helt förlorad.

Byggnationen borde harmoniera med de byggplaner som presenterats för Folket hus parken. Den planen är bättre anpassad till vad som kan behålla bykänslan.

Generellt borde detaljplanen medge mer utrymme för kulturaktiviteter och samlingslokaler.

*Kommentar:*

*En trafikutredning med bedömning av trafikmängder har tagits fram och ligger som grund för utbyggnadsförslaget. Utredningen hanterar såväl biltrafik som gång- och cykeltrafik i området. Även en bullerutredning har tagits fram med utgångspunkt i föreslagen utbyggnad. Dessa båda utredningar har kompletterats efter samrådet och avsnitt avseende trafik och buller har därefter förtydligats i planbeskrivningen. Trafikmängden bedöms öka som mest med cirka 700 fordon/dygn, vilket av kommunen bedöms som rimligt. Bullernivåerna bedöms öka med cirka 1 decibel vilket av kommunen bedöms som knappt märkbart i praktiken. Det pågår planering inför framtida ombyggnad av en längre sträcka längs Barsebäcksvägen som syftar till att skapa en mer trivsamt trafikmiljö.*

*Detaljplanen, som kommunen tar fram, möjliggör service och handel i kvarterens olika bottenvåningar. Det är sedan fastighetsägaren som i nästa skede bestämmer vilka verksamheter som kommer att finnas i kvarteren och var dessa kommer att ligga utifrån detaljplanens reglering. Var en specifik funktion ska lokaliseras, exempelvis läge för uteserveringar samt lokaler för kulturaktiviteter och andra samlingslokaler, är därmed flexibelt och inget som planförslaget specificerar i detalj.*

*Som helhet betraktat har Löddeköpinge en stadsbild som domineras av småhusområden med 1-2 våningar. I anslutning till Lödde Centrum finns i högre utsträckning en annan stadsbild med flerbostadshus i tre – sju våningar. Aktuellt planförslag bygger vidare på att området är lokaliserat i Löddeköpings centrum vilket även har analyserats i den politiskt antagna "förtättningsstrategi".*

*För aktuell detaljplan gäller "bygg central småstad" i förtättningsstrategin då området ligger inom 500 meter från Löddeköpinge stadskärna. Detta innebär kortfattat att bebyggelsen här ska stärka stadskärnan och skapa förutsättningar för en större andel hållbara transporter vilket kommunen bedömer att aktuellt planförslag gör.*

**Fastighetsägare till Löddeköpinge [REDACTED], (PRK) 2020-08-11**

Jag bor mittemot Löddeköpings centrum på [REDACTED] (fd [REDACTED]) Jag emotsätter mig byggande av byggnader med mer än 3 boendevåningar (inkl ev inredd vind för boende eller kontor) då detta kommer att innebära att min kvällssol försvinner samt att det blir full insyn i min trädgård och delar av vardagsrum vilket jag känner är integritetskränkande.

Vidare bör inte mer än max 3 våningar byggas längs Barsebäcksvägen, då det stör stadsbilden, ev högre bebyggelse får ske längre in i centrum så att det syns mindre när man kommer körande längs Barsebäcksvägen. Detta nya centrum medför mer trafik och buller på en redan trafikerad gata, vilket föranleder åtgärder för ett trivsamt centrum i byn.

*Kommentar:*

*Kommunens bedömning utifrån framtagna solstudier är att [REDACTED] inte kommer att få minskad kvällssol under någon del av året, vilket även redovisas i planbeskrivningen under avsnittet om skuggpåverkan.*

*Kommunen är medveten om att utbyggnaden innebär en annan påverkan på omgivningen i jämförelse med idag. Aktuell fastighet är belägen på en sådan plats som ligger inom tätbebyggt område där det förekommer byggnader med flera våningar och vissa förändringar i närmiljön får under sådana förhållanden förväntas. Den sammanvägda bedömningen är att nytta med att tillskapa nya bostäder på platsen är större än dess konsekvenser.*

*Intentionen som den beskrivs i planförslaget samt i kommunens övergripande planering är att skapa kvarter av småstadskaraktär. Kommunens bedömning är att bebyggelse i tre till fem våningar med nya offentliga stråk och platsbildningar skapar förutsättningar för denna karaktär i enlighet med exempelvis den politiskt antagna förtättningsstrategin. Detaljplaneförslaget baseras på framtagna trafikutredningar med beskrivna åtgärder för att skapa en trivsamt miljö i och runt Lödde centrum.*

*Se även svar kopplat till fastighetsägare Löddeköpinge [REDACTED], (SOCF).*

**Fastighetsägare till Löddeköpinge [REDACTED], (BA) 2020-08-12**

1. Begränsa bygghöjden till 3 stycken boendevåningar istället för 5-6 som det var tänkt, för att ta hänsyn kringboendes integritet och insyn.
2. Alla dessa bostäder och verksamheter kommer att föra med sig många fler fordon, på en redan högt belastad Barsebäcksväg, med buller och avgaser. För oss som bor i direkt anslutning till detta måste det till bullerskydd/skärmar, för att begränsa de störningar som redan finns och som kommer att bli betydligt mer framöver.
3. De ansvariga för ombyggnaden av Löddeköpinge 77:2 måste ta sitt ansvar för de konsekvenser ett projekt av den här dimensionen innebär för de boende i fastigheterna som ligger närmast utmed Barsebäcksvägen, och ett ansvar som verkligen är värt namnet och är handlingskraftigt samt gör skillnad.

*Kommentar:*

*Kommunen är medveten om att utbyggnaden innebär en annan påverkan på omgivningen i jämförelse med idag. Aktuell fastighet är belägen på en sådan plats som ligger inom tätbebyggt område där det förekommer byggnader med flera våningar och vissa förändringar i närmiljön får under sådana förhållanden förväntas. Sammantaget är bedömningen och avvägningen att bebyggelse i tre till fem våningar ger möjlighet för önskat antal bostäder och ett förstärkt centrum genom mer yta för lokaler, samtidigt som exploateringsnivå ger acceptabel påverkan på omgivningen vad gäller skugga, insyn och stadsbild.*

*Planens genomförande kommer att alstra mer trafik till området jämfört med idag. En trafikutredning har tagits fram för att analysera och ge förslag på en bra helhetslösning för samtliga trafikslag samt ur bullersynpunkt.*

*Bullerutredningen har kompletterats avseende bullerpåverkan på befintliga bostäder. Resultatet visar att påverkan från utbyggnadsförslaget endast blir marginell. Till följd av att bullernivån endast ökar marginellt finns idag inga planer från kommunens sida att anlägga bullerskydd eller bullerskärmar mot Barsebäcksvägen. Däremot pågår planering inför framtida ombyggnad av en längre sträcka längs Barsebäcksvägen som syftar till att skapa en mer trivsamt trafikmiljö.*

### **Boende Brf Druvan, 2020-08-12**

#### *Allmänt*

Hela detaljplanen redogör för vad som eventuellt kommer att ske när det gäller byggnader, parkeringar, affärslokaler, gator, tekniska data osv., men ingenting om hur denna omfattande förändring kommer att gå till i detalj. Ingenting säjs om hur lång tid denna rivnings/byggverksamhet kommer att ta. Vi som grannar till den nya detaljplanen oroas naturligtvis i mycket hög grad för vilka negativa konsekvenser detta kommer att innebära samt vilken tidsrymd som gäller. Vi befår mycket omfattande förändringar med buller, luftföroreningar, byggtrafik, affärer som försvinner, stundtals störningar med el, vatten och avlopp, trafikchaos med byggmaskiner och leverantörer till bygget. Vi kräver, innan detaljplanen godkänns, en detaljerad plan om hur uppförandet av rivning/byggnation kommer att påverka oss samt hur länge vi ska stå ut med att leva i framtida byggroa. Detaljplanen nämner inte heller var byggbodas för administration samt arbetare och deras fordon kommer att placeras samt plats för material och verktygscontainrar. En så omfattande byggarbetsplats kräver ordentligt utrymme för att fungera. Förändringen påverkar inte bara oss som grannar utan även kunder till nuvarande affärsverksamheter samt skolbarn med föräldrar. Vad säger befintliga affärsidkare som får lämna sin verksamhet, tillfälligt eller för alltid, till följd av konsekvenserna om detaljplanen godkänns och förändringen börjar?

#### *Kommentar:*

*Inför att området ska bebyggas kommer planering, genomförande och eventuella störningar att kunna beskrivas av såväl exploatören som kommunen. Detaljplaneinstrumentets syfte och funktion är att reglera användningen för markområdena inom planområdet.*

#### *Sociala/ekonomiska konsekvenser*

Planbeskrivningen uttrycker att Lödde Centrum idag är välbesökt tack vare dess affärsverksamheter. Många som idag besöker Lödde Centrum parkerar där för vidare färd med buss till Kävlunge, Lund och Malmö. Väldigt stor del av besökarna kommer till ICA för att hämta eller lämna paket och som möjligen kompletterar med lite livsmedel. Klädesaffären flyttar och café och krogar har inte ens uteservering som detaljplanen trycker på att det kommer att finnas mycket av. Ett antal lokaler i dag är outhyrda och fler affärslokaler kommer dessutom att planeras enligt planen. Med så få parkeringsplatser som kommer att planeras ovan jord är det knappast troligt att besökare kommer att köra ner i ett trångt underjordiskt garage och dessutom betala för parkeringsplatsen och kanske vänta på en hiss som ska delas med boende högre upp i huset alternativt hamna i fel parkeringsgarage. Center Syd blir given favorit, gott om parkeringsplatser och dessutom gratis. Den enda goda tanken med hela projektet är den 3-dimensionella fastighetsbildningen, allt annat blir katastrof. Hyresgäster och bostadsrätter blir

inte ekonomiskt lidande av misslyckade affärssatsningar. Prishöjningar p.g.a. outhyrda p-platser drabbar alla och om garageägaren går i konkurs så stängs garaget och var ska då hyresgäster och kunder parkera

#### *Riskbedömning*

Risken är också stor att för få hyresgäster vill flytta in om de förutom hyran dessutom erlägga 800–900 kr/mån för att få en p-plats.

#### *Kommentar:*

*Den förändring som planförslaget innebär för Lödde Centrum förväntas innebära flera positiva effekter och en högre kvalitet i jämförelse med dagens situation. Fler boende i kombination med ovanstående bedöms skapa goda förutsättningar för att centrumet ska bli mer levande.*

*I enlighet med kommunens beslutade trafikstrategi så bedöms lösningen med ett parkeringsgarage som ett bra alternativ i syfte att skapa en vacker, säker och välkomnande miljö i Lödde Centrum.*

*Planområdet ligger i nära anslutning till kollektivtrafik samtidigt som det möjliggörs parkeringsplatser för de som måste göra sin resa med bil. För att kunna uppnå detaljplanens syfte och beskrivna karaktär så är garaget en förutsättning som gör att marken kan användas på ett mer effektivt sätt än för bilar.*

#### *Parkeringsplatser/Kvarter A*

Detaljplanen påtalar att det kommer att saknas parkeringsplatser. Genomförda beräkningar visar ett underskott på 25 platser. Varför skall då fastigheten märkt kvarter A bebyggas? Denna fastighet, Löddeköpinge 77:4, hänger inte ihop med Centrumfastigheten och har inte med den affärsverksamheten att göra. Tomten har blivit en strategisk plattform för att rädda några befintliga verksamheter, under byggtiden, som idag finns i centrumbyggnaden. Hela området och skolan behöver denna parkeringsplats. Skolans nuvarande parkering kommer säkerligen att behövas för framtida bruk/expansion. Utökade lokaler för skolan behövs när fler bostäder byggs och när invånarantalet i Löddeköpinge stiger medför det fler platser i skolan. Fråga: Är det Löddekärnan AB som ska köpa tomten Löddeköpinge 77:4 eller får också annat byggbolag komma med anbud? Är denna konstruktion en fråga om byte av mark för gator mellan kvarteren B, C, D och E? Nya ägaren till tomten kommer att få framtida vinster medan kommunen får kostnader för underhåll etc.

#### *Kommentar:*

*Kommunens intention är att Lödde centrum ska förtätas med fler bostäder, mer yta för handel och service samt en mer kvalitativ utemiljö. Som en del i detta anser kommunen det lämpligt att bebygga kvarter A. Nuvarande parkeringsplatser (inom kvarter A) är tänkt att ersättas av mer ändamålsenliga parkering- och angöringsytor i anslutning till skolan, såsom det beskrivs i planbeskrivningen samt framtagen trafikutredning.*

#### *Genomförande/Säkerhet*

255 parkeringsplatser under jord, anläggningar för husen, hisschakt, nedfarter och platser för cyklar och varuvagnar etc. kommer att innebära enorma mängder schaktmassor att forsla bort. Snabbt räknat över 20 000 m<sup>3</sup>. Vi talar om över 1 000 lastbilar för detta ändamål som ska trafikera Barsebäcksvägen samt alla leverantörsfordon. Kommer gatan att hålla för detta tryck och vilket trafik kaos kommer det att bli tillsammans med bussar, bilar, cyklister och gående. Dessutom så skall gatan få parkeringsplatser med bibehållen gång- och cykeltrafik. Avlopp ska dessutom förnyas etc. Hur löser man de trafikproblem som kommer att uppstå? Vad säger Skånetrafiken om detta? Kvarter B förslås inrymma en livsmedelsaffär, vilket innebär att detta

kvarter kommer att färdigställas först för att personer utan bil eller cykel fortsättningsvis ska kunna handla livsmedel. Detta innebär att det inte kommer att finnas någon parkering överhuvud taget under färdigställandet av kvarteret. Frågan blir då, vart ska kunder med bil parkera? Nästan all verksamheten kommer att krympa väsentligt snabbt. Hur länge orkar företagen ekonomiskt?

*Kommentar:*

*Särskilda planer för etappindelning och genomförande av utbyggnaden kommer att upprättas av såväl exploatören som kommunen. I dessa planer ingår att samordna trafik och parkering, ledningsflytt, störningar med mera. Skånetrafiken har ej yttrat sig angående detaljplanen. Region Skåne har däremot yttrat sig positivt till den föreslagna utbyggnaden i det kollektivtrafiknära läget.*

*Överlag är det fastighetsägaren som ansvarar för och bestämmer hur kvarteren ska disponeras enligt den av kommunen framtagna detaljplanen.*

*Slutsats*

Kommunen pratar om förtätning och en bättre och hållbar boendemiljö. Hur kan man då föreslå denna detaljplan? Varför blanda garage, affärslokaler och olika boendeformer? Helt klart blir det störningar mellan dessa olika intressen. Löddeköpinge är inte en storstad med brist på mark för bostadsbyggande. Följande förslag till bostadsbyggande kan nämnas: 1. runt Folkets Park finns stora områden som inte används. 2. minst 2 fastigheter vid Gästis står tomma, 3. vid Vikhögsvägen mellan bebyggelsen på högra sidan finns stora områden. 4. infarten över gamla bron, Malmövägen, borde bebyggas på dess högra del från Gästis till ån. Att bo vid ån är hållbar boendemiljö. Låt inte denna detaljplan bli verklighet utan försäkringar att alla fina skönmålningar kan realiseras. Det är ett kostsamt bygge som föreslås med många nya affärslokaler som ska tävla mot CenterSyd som redan drabbas av tomma lokaler. Låt inte Lödde Centrum bli en spökstad med tomma affärslokaler i bottenvåningarna för det blir inte en bra boendemiljö. Fler synpunkter finns men ovan sagda är de viktigaste invändningarna mot denna detaljplan.

*Kommentar:*

*Inom kommunen finns ett flertal ställen där förtätning är möjligt. Som helhet betraktat har Löddeköpinge en stadsbild som domineras av småhusområden med 1-2 våningar. I anslutning till Lödde Centrum finns i högre utsträckning en annan stadsbild med flerbostadshus i tre – sju våningar. Aktuellt planförslag bygger vidare på att området är lokaliserat i Löddeköpings centrum vilket även har analyserats i den politiskt antagna "förtätningstrategin". Planförslaget är flexibelt för att undvika just tomma affärslokaler. Byggnaders bottenvåningar kan byggas, alternativt byggas om för bostäder om det visar sig att efterfrågan på affärslokaler på sikt minskar. I dagsläget är det dock inget som pekar på det för Löddeköpinge centrum.*

**Fastighetsägare till Löddeköpinge [REDACTED], (SOCF) 2020-08-13**

Som boende längs Barsebäcksvägen har jag sett hur trafiksituationen har förändrats under åren. Idag används vägen som en genomfartsled med både hög belastning av tung trafik och biltrafik samt höga hastigheter. Detta påverkar miljösituationen för boende med ett ökat utsläpp av koldioxid och buller som resultat. Detta indikeras redan i tidigare gjorda bullerutredningar från

området och är idag ett faktum. Dessutom leds all trafik denna väg vid varje incident på E6 med stillastående bilar i kö som följd vilket då har ökad som bekant.

Barsebäcksvägen används som skolväg och som väg till och från busshållplatsen "Vikhögsvägen" och det finns idag inte utrymme för cykeltrafik. Således ett trafiksäkerhetsproblem. Ett löfte om en cykelväg indikerades från kommunen för något år sedan och nu ligger det endast i plan att förändra cykelväg kring Lödde Centrum i föreslagen detaljplan. Detta är enligt mig en märklig strategi - att först annonsera en förändring och sedan inte genomföra den, förutom den del som nu är en del av exploateringen. En exploatering av Lödde Centrum är positiv OM man också tar hänsyn till och hanterar vad det drar med sig utanför planområdet i form av ännu mer trafik och därmed buller. 200 nya individer ger ytterligare genomströmning av trafik på en redan belastad väg - både avseende buller, miljö och trafiksäkerhet.

Att föreslagen detaljplan tar hänsyn till de effekter som sker utanför planområdet borde vara en självklarhet 2020 när man planerar. Att betrakta planprojekt som enskilda projekt är något som rimmar illa med Agenda 2030 och mål 11 Hållbara städer som snarare indikerar att planering ska ske utifrån en helhetssyn så att summan för staden blir mer hållbar. Denna aspekt skulle jag gärna vilja ha kommunens återkoppling på.

Det borde ligga i kommunens intresse att, i samband med exploateringen av Lödde centrum, se till att nödvändiga infrastrukturförändringar genomförs samt att man driver mot regeringens mål för cykelstrategi ([https://www.regeringen.se/498ee9/contentassets/de846550ff4d4127b43009eb285932d3/20170426\\_cykelstrategi\\_webb.pdf](https://www.regeringen.se/498ee9/contentassets/de846550ff4d4127b43009eb285932d3/20170426_cykelstrategi_webb.pdf)) och framförallt mot hållbara städer enligt Agenda 2030.

*Kommentar:*

*Kommunen är väl medveten om att utbyggnaden av Löddeköpinge centrum får konsekvenser för dess omgivning. En trafikutredning med bedömning av trafikmängder har tagits fram och ligger som grund för utbyggnadsförslaget. Utredningen hanterar såväl biltrafik som gång- och cykeltrafik i området. Även en bullerutredning har tagits fram med utgångspunkt i föreslagen utbyggnad. Dessa båda utredningar har kompletterats efter samrådet och avsnitt avseende trafik och buller har därefter förtydligats i planbeskrivningen. Trafikmängden bedöms öka som mest med cirka 700 fordon/dygn, vilket av kommunen bedöms som rimligt. Bullernivåerna bedöms öka med cirka 1 decibel vilket av kommunen bedöms som knappt märkbart i praktiken.*

*I pågående arbete med kommunens översiktsplan (för hela kommunen) genomförs en trafikanalys för bland annat Löddeköpinge. Denna tar hänsyn till de planerings- och utbyggnadsprojekt som pågår just nu i syfte att ta ett helhetsgrepp om frågan.*

*En stadsbildsanalys liksom solstudier har tagit fram för att bedöma påverkan på omgivningen. Som i alla förtätningsprojekt ska en mängd olika samhällsintressen vägas samman för en bra helhetslösning. I det här området ska behovet av fler bostäder och ett mer långsiktigt och bärkraftigt centrum vägas mot den påverkan det ger. Kommunens samlade bedömning är utbyggnadsförslaget är ett bra exempel på förtätning av befintlig miljö med närhet till såväl service som kollektivtrafik.*

*Utbyggnaden av gång- och cykelväg längs Barsebäcksvägens södra sida är ett aktuellt och pågående arbete på kommunen och förväntas slutföras under de närmaste åren. Sträckningen*

*förbi Löddeköpinge centrum är en del av sträckan där förändringar kommer att ske längs vägens norra sida när detaljplanen genomförs.*

#### **Fastighetsägare till Löddeköpinge [REDACTED], (AM) 2020-08-14**

Gällande detaljplan för Löddeköpinge 77:2 har vi följande synpunkter.

Höjden och närheten på byggnaderna för kvarter A och B, i förhållande till vår tomt på Morkullevägen [REDACTED] ([REDACTED]), kommer att öka insynen till vår trädgård. Det kommer att påverka vår integritet där vi kommer att känna oss iakttagna under vistelse på tomten, framförallt under sommarmånaderna, med solande och badande i trädgården.

Ni skriver att trafik till och från Nyvångsskolan ska ses över och hanteras inom skolans nuvarande parkeringsytor. Vi är oroliga över att kvarter A kommer att innebära att föräldrar använder vår gata, Morkullevägen, till att lämna/hämta sina barn på skolan, vilket ökar trafiken och minskar säkerheten. Vi har erfarenhet av ökad trafik på gatan i samband med nybyggnationen av Nyvångsskolan och vi befarar att det ska bli likadant om parkeringen försvinner. En lösning vid det tillfället var att införa parkeringsförbud, utan giltigt parkeringstillstånd, på gatorna vilket inte hjälpte.

Vi är inte emot en ombyggnad av Lödde Centrum, men anser att kvarter A inte borde byggas samt att höjden på kvarter B borde begränsas till 2 våningar. En annan aspekt är att den ökade insynen i kombination med högre bullernivåer, till följd av ökad trafik av såväl privata fordon som ökad lastbilstrafik, även kan leda till värdeminskning av vår bostad. Vi hade önskat att det fanns illustrationer över Lödde centrum i förhållande till villaområdet och inte endast från vägarna (ex Barsebäcksvägen) och folkets park.

#### *Kommentar:*

*Kommunen är medveten om att utbyggnaden innebär en annan påverkan på omgivningen i jämförelse med idag. Aktuell fastighet är belägen på en sådan plats som ligger inom tätbebyggt område där det förekommer byggnader med flera våningar och vissa förändringar i närmiljön får under sådana förhållanden förväntas. Detaljplanen reglerar bebyggelsens höjd till maximalt tre våningar mot söder, det vill säga den del som vetter mot Morkullevägens bostäder. Mellan föreslagen bebyggelse och trädgården till Löddeköpinge [REDACTED] är avståndet drygt 40 meter, vilket kommunen anser är fullt tillräckligt för att undvika insyn från ny bebyggelse. Den sammanvägda bedömningen är att nyttan med att till skapa nya bostäder på platsen är större än dess konsekvenser.*

*Att ersätta bilparkeringsytor med ny bebyggelse anser kommunen är ett bra sätt uppfylla intentionen om förtätning av Löddeköpinge centrum med fler bostäder. Trafikbuller i denna del av planområdet bedöms inte medverka till ökade störningar jämfört med dagens situation.*

*Kommunen avser genom ombyggnad av skolans parkering kunna skapa en bättre helhetslösning för skolans trafik och parkering. I samband med det arbete som pågår kring förbättrad trafiksituation för skolan, kommer även trafiksituationen för Morkullevägen att beaktas.*

*Kommunen kompletterar handlingarna med ny bild som visar på ny bebyggelse i förhållande till bostäder längs Morkullevägen.*



**Boende Brf Mandarinen, 2020-08-14**

Styrelsen för Bostadsrättsföreningen Mandarinen, Centrumvägen 11, Löddeköpinge vill avge följande

Styrelsen för Bostadsrättsföreningen Mandarinen, Centrumvägen 11, Löddeköpinge vill avge följande synpunkter i det samråd som påkallats genom följebrev daterat 2020-06-11 med avsändare Kävlinge kommun, strategiska enheten, Sektor Samhällsbyggnad.

Brf Mandarinen är generellt oroliga över att detaljplanen ger uttryck för att skapa en traditionell stadsmiljö med bostadsbebyggelse samt handel och service kopplat till detta.

Vi ser detta som svårt att förena med angelägenheten av att bevara en bykänsla som kännetecknat Löddeköpinge sedan urgamla tider. Den ambition som uttrycks i kommunens förtätningsstrategi kan fortfarande förverkligas.

Det är otvivelaktigt så att Löddeköpings centrala delar behöver både ett nytillskott av bostäder och möjligheter till service och handel men vill att det sker i en detaljplan som präglas av en ambition att bevara och utveckla en genuin bykänsla.

*Kommentar:*

*Som helhet betraktat har Löddeköpinge en stadsbild som domineras av småhusområden med 1-2 våningar. I anslutning till Lödde Centrum finns i högre utsträckning en annan stadsbild med flerbostadshus i tre - sju våningar. Aktuellt planförslag bygger vidare på att området är lokaliserat i Löddeköpings centrum vilket även har analyserats i den politiskt antagna "förtätningsstrategin".*

*För aktuell detaljplan gäller "bygg central småstad" då området ligger inom 500 meter från Löddeköpings stadskärna. Detta innebär kortfattat att bebyggelsen här ska stärka stadskärnan och skapar förutsättningar för en större andel hållbara transporter vilket kommunen bedömer att aktuellt planförslag gör.*

*Kommunens intention är att utveckla nya miljöer med småstadskaraktär, såväl i Löddeköpinge som i andra delar av kommunen. Samtidigt finns ett stort behov av ett större antal bostäder i flerbostadshus centralt i Löddeköpinge. Utifrån denna avvägning har förslaget tagits fram som med bebyggelse i tre till fem våningar, vilket höjdmässigt är i nivå med flertalet av omkringliggande byggnader som byggts i centrum under senare år. Som helhet betraktat bedömer kommunen att Löddeköpings karaktär som by/villasamhälle kommer dominera även en om förtätning sker i centrum. En viktig del av den önskade småstadskaraktären är att skapa tydliga offentliga gator och platser med service och handel i husens bottenvåningar. Sammantaget förväntas förslaget stärka Löddeköpinge centrum som en socialt viktig mötespunkt för hela orten.*

Trafiksituationen i Löddeköpinge kräver en holistisk översyn. Barsebäcksvägen är redan idag undermåligt underhållen och någon genomtänkt plan för upprustning inkl cykelled finns inte beslutad.

Exploateringen av Lödde centrum kommer att intensifiera all trafik på Barsebäcksvägen med anslutande sidogator. Inte minst Centrumvägen och Odalvägen kommer att drabbas.

På Mandarinen upplevde vi en viss skärpning när hastighetsgränsen genom samhället sattes till 30 km/tim. men av någon anledning ändrades detta till 40 km/tim vilket medfört att hastigheten och buskörningarna är tillbaka på en ohållbar nivå.

Linjebustrafiken tillsammans med skolbustrafiken har otvetydigt ökat och tillsammans med annan trafikmätning borde ökningen kunna underbyggas med trafikmätningar. Finns det framtida antaganden om hur motordriven trafik kommer att öka och påverkas av nybyggnationen? Detta underlag bör redovisas.

Ytterligare så har Vägverket för vana att vid olyckor på motorvägen leda av trafiken vid Center Syd för genomfart i Löddeköpinge via Barsebäcksvägen och inte via Köpingevägen.

Att cykla alternativt färdas på moped/mc/scooter på Barsebäcksvägen är redan idag direkt trafikfarligt och utgör en potentiellt stor risk för olyckor med personskada.

Så som detaljplanens förslag är utformad kommer trafiken otvetydigt att öka.

Redan idag upplever vi ständiga incidenter vid korsningen Barsebäcksvägen och Centrumvägen. Övergångsställen används inte som avsett utan av- och påstigande passagerare till linjebussarna går bakom eller framför fordonen. Andra omkörande fordon då bussarna står stilla utgör också en trafikfara.

Den mest påtagliga risken är fordon som skall köra ut från Centrumvägen till Barsebäcksvägen. Särskilt gäller detta då man skall svänga vänster från Centrumvägen. Farten på bilar på Barsebäcksvägen samt en begränsad sikt gör vänstersvängarna extremt riskfyllda.

Detaljplanen föreslår att delar av Mandarinens sträckning mot Barsebäcksvägen skall tas i anspråk. Som vi har förstått det så är anledningen att skapa ett helhetsintryck mot Barsebäcksvägen för nybyggnationen och att det arkitektoniskt skall framstå på ett enhetligt sätt.

Breddningen skall möjliggöra en utbyggnad av gång och cykelled utanför Mandarinen. I bedömningen måste finnas att cykeltrafiken från framför allt boende i de nya kvarteren skall öka visavi till och från busshållplatserna på Barsebäcksvägen. Eftersom det endast är sträckningen utanför Mandarinens södra mur som skall breddas efterlyses argumenten för breddningen.

Att cykling och även gångtrafik skulle öka på södra sidan av Mandarinen ter sig svårt att ta in då boende i de nyproducerade områdena inte lär cykla till linjebussplatserna i någon nämnvärd omfattning då avståndet är kort till busshållplats.

Förslaget genererar i vilket fall en intern diskussion kring om busshållplatsen mot Barsebäck i förlängningen skall kunna flyttas till att ligga utanför Mandarinens södra tomt.

Vi är mycket oroad för att detta ytterligare kommer att försvåra utfart på Barsebäcksvägen från Centrumvägen.

Vi efterlyser en övergripande strategi och plan för trafikmiljösituationen längs hela Barsebäcksvägen men i synnerhet nära Mandarinen.

Enligt uppgift skall en plan för cykelled med början på Barsebäcksvägens norra del läggas fram senare i höst. Det arbetet bör i allra högsta grad synkroniseras med utbyggnaden av Löddeköpinge 77:2 och i en holistisk bedömning av trafiksituationen.

Att inte synkronisera utredningen om trafikmiljön på hela Barsebäcksvägen med nyproduktionen ser vi som anmärkningsvärt då detaljplanarbetet redan pågått sedan 2018.

*Kommentar:*

*Kommunen avser inte att verka för att busshållplatsen ska flyttas till delen som ligger direkt söder om Löddeköpinge 77:11. Avsikten med breddningen av vägen i detta läge är att skapa bättre förutsättningar för gående- och cyklister att röra sig längs denna del av Barsebäcksvägen. Längs denna sträcka förväntas flöden av gående- och cyklister att öka längs vägens norra sida. I övrigt beskrivs kommande trafiksituation i framtagna trafikutredningar som bilagts planhandlingarna. Trafikutredningen har dock förtydligats efter samrådet avseende trafikens konsekvenser som svar på de funderingar som har framkommit i olika yttranden.*

Nybyggnation närmast Mandarinens östra del föreslås utgöras av två huskroppar med en mellanliggande passage. Byggnaden mot Barsebäcksvägen föreslås vara i 4 plan medan byggnaden mot "nya torget" skall uppföras i 3 plan. Byggnaden mot Barsebäcksvägen föreslås dessutom placeras framskjutet i förhållande till nuvarande byggnad. Idag finns ett lägre staket som skiljer Mandarinen från grannbyggnaden samt en mur utmed Barsebäcksvägen. Detta har utgjort en signal till passerande att använda passagen närmast centrat och påverkat de boende på första plan positivt. Åtminstone 2 av våra boenden påverkas direkt vid en ny passage utan avskiljning då de har sina uteplatser mot passagen.

Samtidigt har det utgjort en naturlig avskiljare av tomterna.

I förslaget framgår det inte hur passagen från Barsebäcksvägen mot Mandarinen in mot torget skall utformas. För boende på första plan har det varit mycket väsentligt att gång- och cykeltrafik naturligt har skett i den "andra" passagen mot dagens centrum.

*Kommentar:*

*Den illustrerade gångvägen öster om Mandarinens byggnad kommer inte att vara en allmän passage utan är en illustration för att visa hur det är möjligt att röra sig inom kvarteret. Gränsen mellan Mandarinen och fastigheten i öster och hur denna kan utformas har förtydligats på illustrationsplanen. Det är även fastighetsägaren och inte kommunen som bestämmer kring utformningen av den egna fastigheten, avseende exempelvis gångstigar, planteringar och uteplatser.*

Sikt och ljusinsläpp i lägenheterna i plan 1-4 som vetter mot öster kommer att begränsas kraftigt. Flest boende kommer att påverkas av den planerade byggnaden som uppförs i 4 plan. Vi ifrågasätter syftet med att flytta fram byggnadskroppen mot Barsebäcksvägen och ser förslaget som ett svagt argument för att arkitektoniskt ge ett intryck av en gemensam fasad mot Barsebäcksvägen.

Som tidigare berörts är det vår bestämda uppfattning att en framskjuten ny huskropp kommer att försvåra trafiksituationen ytterligare.

Dessutom är beräkningsgrunderna för ljuspåverkan på berörda lägenheter österut i plan 1-4 svårbegripliga och analysen ifrågasätts.

Vår uppfattning är att huskropparna öster om Mandarinen i 3 respektive 4 plan tar alltför mycket ljus från boende på Mandarinen i plan 1-4 österut.

*Kommentar:*

*Skuggstudier och den nya bebyggelsens påverkan har förtydligats i planhandlingarna. Avsikten är att befintlig byggnad i två våningar mot Barsebäcksvägen kommer att rivas. Detta innebär att ny bebyggelse inte kommer lika nära Mandarinens byggnad vilket kommer att påverka ljusinsläppet positivt för boende i Mandarinens nedre våningar. Planhandlingarna har justerats på så sätt att föreslagen byggnad dragits in cirka två meter från Barsebäcksvägen, samtidigt som bebyggelsen begränsas till tre våningar, med en från väster och söder indragen fjärde våning.*

Norra sidan av Mandarinen har idag gemensam infart med garagelänga i trä tillhörande Solkärnan 5 st fristående parkeringsplatser. Förslaget har mycket otydligt ritat in hur man tänker sig in- respektive utfart från dessa parkeringsplatser. Om tanken är att ny byggnad skall innehålla affärsrörelser i bottenplan ser vi det som viktigt att få ett förtydligande.

Även om det inte klart framgår förutsätter vi att de 4 parkeringsplatser med infart till vår entré och förrådsbyggnad inte kommer att påverkas.

*Kommentar:*

*Planhandlingarna har förtydligats så det tydligt framgår hur den befintliga parkeringen hanteras och att det framgår att antal platser samt infart inte påverkar de boenden i Mandarinen.*

Ny lag gällande producentansvaret för sophantering har trätt i kraft och skall vara fullt genomförd 2025. Vi undrar hur kommunen kommer att synkronisera arbetet med att ta fram riktlinjer för sophanteringen parallellt med projekteringen av Lödde 77:2. Vår tolkning är att hanteringen i en framtid måste ske mer heltäckande och mer bostadsnära. Om den nya lagen kommer att påverka vårt befintliga förråds utformning och storlek måste detta beskrivas i denna detaljplan då möjligheter till korrigeringar sannolikt är svåra under projekteringstiden.

*Kommentar:*

*Detaljplanen i sig som nu tas fram bedöms inte påverka möjligheten för Brf Mandarinen att hantera sitt avfall. Frågan kring avfallshantering kommer att hanteras i andra sammanhang. Plankartan har justerats med en utökad byggrätt för förrådsbyggnad/miljöhus om detta behov skulle uppstå.*

Brf Mandarinen ser fram emot era svar och er analys samt övriga samrådsdokument. Vi är medvetna om att den demokratiska processen kring samråd är trubbig. Det är försvårande att yttra sig kring ett förslag som bearbetats i två år och som upplevs som ofullständigt. Framför allt gäller det konsekvensanalyser kring trafikmiljösituationen i stort men också runt Mandarinen. I samrådet ges heller inget utrymme att föreslå alternativa lösningar. Vilka alternativ kommunen presenterats som sedan utmynnar i förslag inom detaljplanen är och förblir höjda i dunkel. Påverkan på boende i Mandarinen i och under byggandet kommer att bli markant och det är således svårt att få till ett positivt anslag i de synpunkter som nu inges.

#### **Fastighetsägare till Löddeköpinge [REDACTED], (CP) 2020-08-14**

Jag har med stort intresse tagit del av förslaget till detaljplan till Löddeköpinge 77:2 som utgör delar av Löddeköpinge centrum. Som boende i en av de närliggande fastigheterna kommer framtida byggnation att påverka mig och mina grannar avsevärt och jag är därför angelägen om att göra ansvariga tjänstemän uppmärksamma på potentiellt negativa konsekvenser av den föreslagna byggnationen.

Kävlinge kommun vill uppenbarligen skapa ett levande centrum i Löddeköpinge, med blandad bebyggelse, inklusive flerbostadshus, gröna inslag och möjligheter till företagande och handel. Detta ser nog många, precis som jag, som något mycket positivt. Dock ser jag även vissa uppenbara svagheter och risker med det liggande förslaget:

Byggnationens omfattning och husens höjd:

I förslaget till detaljplan beskrivs på flera ställen hur man med byggnationen vill skapa en "stadsmiljö". Jag (och många med mig boende i Löddeköpinge) vänder mig starkt mot detta. Enstaka husområden med högre höjd till trots har Löddeköpinge fortfarande karaktären av by/villasamhälle, vilket också är det som ger byn mycket av dess attraktivitet. Ju större områden som bebyggs med hus med så mycket som fem våningar (majoriteten av huskropparna kommer ju enligt förslaget i praktiken att utgöras av hus i fyra-/fem- och ett halvt plan) desto mer kommer

denna känsla att försvinna. Behovet av flerbostadshus bör utan problem kunna tillgodoses även med lägre huskroppar och utan att ge avkall på den mysiga bykänsla som är en av Löddeköpings stora styrkor.

*Kommentar:*

*Kommunens intention är att utveckla nya miljöer med småstadskaraktär, såväl i Löddeköpinge som i andra delar av kommunen. Samtidigt finns ett stort behov av ett större antal bostäder i flerbostadshus centralt i Löddeköpinge. Utifrån denna avvägning har förslaget tagits fram med bebyggelse i tre till fem våningar, vilket höjdmässigt är i nivå med flertalet av omkringliggande byggnader som byggts i centrum under senare år. Som helhet betraktat bedömer kommunen att Löddeköpings karaktär som by/villasamhälle kommer dominera även en om förtätning sker i centrum. En viktig del av den önskade småstadskaraktären är även att skapa tydliga offentliga gator och platser med service och handel i husens bottenvåningar. Sammantaget förväntas förslaget stärka Löddeköpinge centrum som en socialt viktig mötespunkt för hela orten.*

Trafik och buller:

Redan idag är Barsebäcksvägen en av Löddeköpings tyngst trafikerade gator med såväl omfattande genomfartstrafik som trafik till bostäder, skolor och andra verksamheter. Den bullermätning som ingår i detaljplaneförslaget anger också att de uppskattade bullernivåerna vid Barsebäcksvägen befaras bli så höga att man avråder från att använda husdelarna närmast vägen till bostäder. Detta kommer tveklöst att innebära betydande olägenheter för oss som redan idag bor längs vägen och inte har möjlighet att skydda oss från bullret eller välja hur vi disponerar våra fastigheter. Dessutom är bullerberäkningen enligt planförslaget gjord utifrån en ren bostadsbebyggelseökning om 200 bostäder. I förslaget anges ju emellertid att man strävar efter att ha omfattande företags- och serviceverksamhet (inte enbart för de boende i området). Tänkt verksamhet, som vårdcentral, vårdboende och affärer, kommer att skapa ytterligare betydande trafik (inklusive tung sådan) i form av varuleveranser etcetera. Även kollektivtrafiken kommer i förlängningen sannolikt att behöva öka. Planförslaget beskriver att man vill göra området prioriterat för fotgängare och cyklister, och så blir säkert fallet på innergårdar och tänkt torg, men jag är tyvärr övertygad om att områdena runtomkring kommer att besväras desto mera av trafik, buller och avgaser.

*Kommentar:*

*Bullerutredningen har kompletterats för att jämföra dagens bullersituation för befintliga bostäder och vilken ökning som utbyggnaden genererar. Utredningen visar på marginellt höjda decibelvärden för befintlig bebyggelse. I praktiken bedöms utbyggnadsförslaget inte påverka bullernivåerna på en nivå som kommer att vara märkbar jämförbart med dagens situation.*

Parkering:

I planförslaget anges flera olika (och för mig något motstridiga) siffror för behovet av parkeringsplatser, någonstans varierande mellan 330-450 platser. Dessa ska tillskapas i underjordiska garage i två av byggnaderna, samt genom ett mindre antal parkeringsplatser längs gatorna. Även med tänkt samnyttjande av parkeringsplatserna mellan boende och besökare är det svårt att få dessa beräkningar att gå ihop. I kombinationen med att man bebygger stora delar av existerande parkeringsplatser som idag används av boende och arbetande i närliggande områden, kommer detta med stor sannolikhet att innebära en brist på parkeringsmöjligheter.

*Kommentar:*

*Trafikutredningen visar på ett mer effektivt nyttjande av ytor för parkering jämfört med idag. Bland annat finns en överkapacitet idag, det vill säga fler platser än vad som nyttjas. Parkeringsberäkningarna baseras på bedömningar utifrån liknande utbyggnadsområden och det behov som förväntas finnas för den föreslagna bebyggelsen. Samtidigt utgår beräkningarna från att samnyttjande av parkering kommer vara möjligt och att bilpooler kommer att finnas, vilket förväntas minska behovet av parkeringsplatser.*

## Skuggeffekter:

Förslaget till detaljplan inkluderar bilder över skuggförhållanden, vilka tydligt illustrerar effekterna på kringliggande bebyggelse, inklusive min fastighet. Återigen beskrivs i planförslaget hur byggnaderna planeras för att minimera skuggeffekter i det aktuella området, bland annat genom att de högsta byggnaderna förläggs i den nordöstra delen. Effekten av detta blir dock desto mer skugga på omkringliggande områden. Min fastighet ligger enligt bifogade bilder redan vid sommarsolståndet (kvällstid) till största del i skugga, vilket kommer att påverka utnyttjandet av trädgården avsevärt negativt, och sannolikt minska fastighetens värde. Likaså kommer Folkets park och Folkets hus (som i planförslaget anges som särskilt viktiga som grönytor och för aktiviteter och gemenskap i området) att ligga i skugga stora delar av dagen.

*Kommentar:*

*Kommunens bedömning är att föreslagna utbyggnad inte påverkar trädgården till Barsebäcksvägen [REDACTED]. Skuggstudien visar att det är befintlig byggnad i väster (Löddeköpinge [REDACTED]) som redan idag skuggar vilket inte kommer att förändras genom den föreslagna utbyggnaden i Löddeköpinge centrum.*

Sammanfattningsvis anser jag att förslaget till detaljplan, trots goda intentioner, har flera stora svagheter. Det lägger stor vikt vid att skapa en god miljö för just boende och verksamma i det aktuella området, men på påtaglig bekostnad av densamma för boende i närliggande områden. Flera av de angivna uppskattningarna (i första hand avseende trafikökning) är med all rimlighet inte realistiska, och de negativa effekterna kan komma att bli ännu större än beräknat. Jag vill starkt uppmana Kävlinge kommun att omvärdera förslaget till detaljplan för Löddeköpinge 77:2 med avseende på ovanstående. Låt inte Löddeköpings utveckling ske på bekostnad av oss som redan bor här och de goda förhållanden som råder idag. Låt istället byn få blomstra genom att behålla sin trivsamma småskalighet.

**Fastighetsägare till Löddeköpinge [REDACTED], (BÅNS) 2020-08-14**

Jag har tagit del av förslaget till detaljplan för Löddeköpinge 77:2 och vill i samrådsprocessen yttra mig över överbulleraspekten. Av vad jag kan bedöma av skisser i förslaget kommer det bli en trevlig omdaning av området. Den föreslagna detaljplanen medger en förtätning av bostäderna på fastigheten. Enligt förslaget kommer ungefär 200 bostäder tillkomma. Sedan tidigare är det beslutat att ytterligare bostäder ska uppföras på grannfastigheten (Folkets Park). Jag vill minnas att det rör sig om ett 60-tal lägenheter. Förtätningen i området innebär med nödvändighet en utökad trafik på tillfartsvägarna. Bullerutredningen som kommunen låtit Ramböll genomföra är begränsad till planområdet. Utredningen visar tydligt på att bullerfrågan inte är oproblematiserad. Man rekommenderar t.ex. att vissa lägenheter ska byggas mindre än 30 kvadratmeter för att få lindrigare krav. Den huvudsakliga tillfartsvägen till området är Barsebäcksvägen till och från Malmövägen. Redan idag är bullersituationen längs med Barsebäcksvägen periodvis oacceptabel. Många byggnader längs med sträckan ligger närmre vägen än vad som är tänkt på fastigheten i centrum, varför det får antas att dessa befintliga

byggnader är mer utsatta för buller. En ökad trafikintensitet längs med Barsebäcksvägen är, med bullersituationen beaktad, att betrakta som en betydande miljöpåverkan för de boende längs med vägen. I planbeskrivningen ska kommunen enligt Plan- och bygglagen redogöra för konsekvenser som genomförandet av detaljplanen medför för sakägare, andra berörda och miljön. I beskrivningen saknas idag konsekvensredovisningen för buller för berörda områden utanför planområdet. Kävlinge kommun säger sig ha höga ambitioner med miljön. I kommunens Agenda 2030 framhåller man att man vill och ska arbeta för en god livsmiljö. Vi kan nog alla vara överens om att buller, efter frisk luft och rent vatten, är den viktigaste miljöfrågan i närområdet. Och, lite förenklat, är det av dessa tre frågor egentligen bara bullerfrågan som ligger inom kommunens inflytande. Om kommunen avser att förtäta samhället måste man också säkerställa att det inte blir på bekostnad av den befintliga boendemiljön. Det är dags att kommunen tar sitt ansvar i frågan.

*Kommentar:*

*Bullerutredningen har kompletterats för att jämföra dagens bullersituation för befintliga bostäder och vilken ökning som utbyggnaden genererar. Utredningen visar på marginellt höjda decibelvärden för befintlig bebyggelse. I praktiken bedöms utbyggnadsförslaget inte påverka bullernivåerna på en nivå som kommer att vara märkbar jämförbart med dagens situation.*

## Samlad bedömning

Samrådet har visat att följande aspekter behöver ses över. Planhandlingarna kompletteras och ändras i punktform enligt följande:

### Plankarta

- Formuleringar avseende korsmark och val av gränstyp för markreservat.
- Planbestämmelse om markreservat för gård inom Kvarter A.
- Planbestämmelse om höjdnivå för färdigt golv för hantering av översvämningsrisk.
- Justering av byggnad närmast Barsebäcksvägen inom kvarter D.

### Planbeskrivning

- Skrivning avseende ledningsrätt och servitut samt att ombildning sker vid fastighetsreglering.
- Mer ingående beskrivning av översvämningssituation inom området samt vilka åtgärder som kan krävas med utgångspunkt i kompletterad VA-utredning.
- Beskrivning av aktuella markföreningar i området samt vilka efterbehandlingsåtgärder som krävs baserat på framtagna utredningar.
- Åtkomst för Räddningstjänsten Syd vid indragna våningar har förtydligats.
- Förtydligande avseende flytt av gasledning i områdets norra del.
- Ny bild som visar ny bebyggelses förhållande till befintliga bostäder längs Morkullevägen.
- Förtydligande av förslagets konsekvenser på trafik och buller inom och i anslutning till planområdet med utgångspunkt i kompletterade utredningar.
- Förtydligande av trafik, parkering och skuggförhållanden för kvarter D.
- Kompletterad genomförandebeskrivning med redovisning att exploatören står för eventuella kostnader i samband med flytt eller ändring av tekniska anläggningar.

### Namnlista

Följande har under samrådet inkommit med synpunkter som ej tillgodosetts:

- Fastighetsägare till Löddeköpinge [REDACTED], (YE).
- Boende i Löddeköpinge [REDACTED], (CGHH).
- Fastighetsägare till Löddeköpinge [REDACTED], (PRK).
- Fastighetsägare Löddeköpinge [REDACTED], (BA).
- Boende Brf Druvan.
- Fastighetsägare till Löddeköpinge [REDACTED], (SOCF).
- Fastighetsägare till Löddeköpinge [REDACTED], (AM).
- Boende Brf Mandarinen.
- Fastighetsägare Löddeköpinge [REDACTED], (CP).
- Fastighetsägare Löddeköpinge [REDACTED], (BÅNS).



25 (25)

## **Medverkande tjänstepersoner**

Samrådsredogörelsen har upprättats av planarkitekt Joacim Dahlberg.

Joacim Dahlberg

Planarkitekt