



Vellinge kommun

Tillväxtavdelningen

235 81 VELLINGE

**Svar på remiss gällande granskning nr 3 över detaljplan för Hököpinge 68:8, del av 68:5, del av 23:50 m fl, mellersta delen i Hököpinge, Vellinge kommun.**

Falsterbonäsets Naturvårdsförening (FNF) inkommer härmed med svar till utskickade handlingar i rubricerat ärende.

**Dagvatten**

Krismyndigheten har varnat för att tätorterna kommer att få återkommande större översvämningar vid regnväder p g a att de asfalterade och stenlagda ytorna ökar och att dagvattensystemen generellt är underdimensionerade.

Minimera dagvattnet, genom att maximera andelen hårdgjord mark per tomt. T ex genom angivande av % hårdgjord yta av tomtens totala yta. (Minimera det idag så populära stenläggningen av hela tomten. Hårdgjord yta, bidrar inte till ökad biologisk mångfald.)

Hårdgör inte torgytornas parkeringsplatser och längsgående parkeringsplatser. Låt dem förbli ytor som släpper igenom dagvattnet naturligt, genom t ex betonggräs, stenlagda bilspårsgångar.

Varför hårdgöra (asfaltera) gatorna i detta område, när de flesta befintliga lokalgatorna är belagda med grus. Låt även dessa nya gator beläggas med grus. Det är ju ingen storstad utan en mindre by. Behåll bykaraktären. (Minskar också dagvattenmängderna.)

**Natur**

Rensa inte vegetationsområdet nordost om Disponentgatan från sly, utan behåll dess vilda karaktär framförallt för faunan och floran, men även för barn och andra som gillar vild natur. Det finns mer än tillräckligt tillrättalagd natur i denna detaljplan.

Kartbild – fastighetskonsekvenser. Parken är avsmalnande på mitten (se område 11). Parken får bättre proportioner/upplevs mer som en park, om den snarare blir tjockare på mitten än smalare. Utöka detaljplaneområdet för detta område.

## **Cykel**

Trafik. Mycket fokus på bilar och hur dessa kommer till och från området. Beskriv tydligare cykelstråken och dess funktion. T ex genom att beskriva vad som är genomgående cykelstråk och vad som är lokala. Genomgående cykelstråk, innebär högre cykelhastigheter (vilket ju är mer positivt än bilarnas högre hastighet, då miljöpåverkan är mindre från cyklisterna). Förtydliga vilka cykelstråk som ska används till vad, såväl för cykelvägarna inom området, som dem som utgör del av cykelnätet till och från området. Betänk det ökade cykelintresset i kommunen.

Pendlarcykelstråk behöver ligga skilt från lokal gång/cykelbana, för att vara attraktiv och säker. T ex längs Bruksvägen, kan ett pendlarcykelstråk skapas på norra sidan om vägen (behåll lokal g-stråk på södra sidan), med få korsningar med trafiken och där korsningar inte går att undvika. Ge cyklarna företräde framför bilarna i korsningarna.

För att drift och underhåll ska vara av samma kvalitet på alla ställen, behöver gång och cykelvägen i etapp 2, nästa längst i söder (markerat med en 5:a), flyttas från enskilt huvudmannaskap till kommunalt huvudmannaskap. Så att det blir jämlikt mellan bilar och cyklar. Genomfatsvägarna för bilar i området (Bruksvägen och Mossavägen) är planlagt med kommunalt huvudmannaskap. Gör detsamma för cykelgenomfartsvägarna.

## **Gatubelysning**

Behövs inga krav på utformning av gatubelysningen, för att undvika några få stora strålkastare till gatubelysning? Gatubelysning i samklang med ortens karaktär borde ingå i alla detaljplaner.

## **Krav innan bygglov**

Komplettera med texten; Bygglov får inte ges förrän torg och träd längs gatorna är planterade/iordningställda. Ta vara på möjligheten till positiva miljö-/naturupplevelser från början i ett område. Positivt exempel vara byggnationen av gamla idrottsplatsen i Höllviken, som startades med att växtridån utmed väg 100 anlades. Att behålla och t o m anlägga växtridåer vid byggnation är en miljömässig vinst då buller och damm minskar från vägar och gator och vindar stoppas från att dra runt.

Falsterbo 2016-08-30

## **För Falsterbonäsets Naturvårdsförening**

**David Carlson** (ordförande)

**Eva-Marie Rönnquist**

Falsterbonäsets Naturvårdsförening, Box 32, 239 21 Skanör