

Detaljplan för
Lilla tvären 2:3, Hedeskoga 18:1 m.fl.
I Hedeskoga
Ystads kommun, Skåne län

Innehåll

Samråd	1
Synpunkter under samrådet	2
Ändringar av planhandlingarna efter samrådet	25
Sammanfattning	25
Kvarstående invändningar	25

Samråd

Detaljplan för *Lilla tvären 2:3, Hedeskoga 18:1 m.fl.* genomförs med ett så kallat utökat förfarande. Det innebär bland annat att en sammanfattning av de synpunkter som kommit in under samrådet redovisas i en samrådsredogörelse, detta dokument.

Med anledning av aktuell detaljplan genomfördes en dialog med boende i Hedeskoga under våren 2016. Syftet var dels att informera om planuppdraget, dels att möjliggöra för ett samtal om Hedeskoga idag och i framtiden. Alla boende i Hedeskoga fick inbjudan till dialogen. Även årskurs 1 från Hedeskoga skola bjöds in till en tidig dialog om planförslaget i form av en workshop. De synpunkter som kom fram i den tidiga dialogen med boende och skolelever fungerade som underlag vid framtagande av samrådshandlingar. I denna samrådsredogörelse redovisas endast de synpunkter som kommit in under samrådstiden.

Planförslaget var tillgängligt för samråd under 29 mars – 25 april 2018 (enligt samhällsbyggnadsnämndens beslut 2018-03-14 § 45). En kungörelse om samrådet var införd i Ystads allehanda den 28 mars 2018. Kungörelsen var även uppsatt på kommunens anslagstavla. Information om samrådet har också funnits på kommunens webbplats samt skickats ut till myndigheter, sakägare och övriga berörda. Det var under samrådstiden möjligt att ta del av planhandlingarna på Stadsbyggnadsavdelningens expedition och på Ystads kommuns webbplats. Ett samrådsmöte hölls den 10 april 2018 i församlingshemmet i Hedeskoga.

På följande sidor redovisas först de synpunkter som kommit in, samt kommentarer till dessa. Därefter redovisas de sakägare samt övriga personer vars synpunkter inte blivit tillgodosedda, samt de ändringar som gjorts i planhandlingarna efter samrådet.

Synpunkter under samrådet

Samrådsmöte

På samrådsmötet framkom synpunkter på bl.a. höjd på bebyggelse längs Blåsborgsvägen, trafiksituationen och den nya bebyggelsens anpassning till byns karaktär. På samrådsmötet deltog 23 personer, varav 7 kvinnor och 16 män.

Skriftliga synpunkter

Under samrådet har det kommit in skriftliga synpunkter enligt nedan:¹

- Länsstyrelsen, 2018-04-19
- Lantmäteriet, 2018-04-12
- Trafikverket (2 handlingar, varav en bilaga), 2018-04-16
- Region Skåne, 2018-04-25
- E.ON Energidistribution AB, 2018-04-19
- Försvarsmakten, 2018-04-19
- TeliaSonera Skanova Access AB, 2018-04-26
- Sysav, 2018-04-12
- Naturskyddsföreningen i Ystad, 2018-04-25
- Ystads kommun Kommunstyrelsen, 2018-04-17
- Ystads kommun, Kulturnämnden, 2018-04-26
- Ystads kommun, Gymnasienämnden, 2018-05-02
- Ystads kommun, Barn- och Utbildningsnämnden, 2018-05-04
- Ystads kommun, Tekniska avdelningen, Samhällsbyggnadsförvaltningen, 2018-05-03
- Fastighetsägare Hedeskoga 19:25, 2018-04-04 och 2018-04-26, (2 yttranden – samma innehåll men inskickat två olika datum)
- Fastighetsägare och boende Kringlan 1, 2018-04-10
- Fastighetsägare till Kringlan 5, 2018-04-12
- Fastighetsägare till Hejderidaren 2, 2018-04-15
- Fastighetsägare till Skorpan 2, 2018-04-18
- Fastighetsägare till Hedeskoga 19:18, 2018-04-23
- Fastighetsägare Kringlan 10, 2018-04-23 samt 2018-04-25
- Fastighetsägare och boende till Hedeskoga 19:17, Hedeskoga 19:18, Hedeskoga 19:19, Hedeskoga 19:20, Hedeskoga 19:21, Hedeskoga 19:22, Hedeskoga 19:23, Hedeskoga 19:24, Hedeskoga 19:25, Hedeskoga 19:26, Hedeskoga 19:28, Hedeskoga 19:29, Hedeskoga 19:30, 2018-04-23,
- Fastighetsägare Skorpan 4, Skorpan 5, Kringlan 1, 2018-04-24 (3 handlingar, varav 2 bilagor)
- Fastighetsägare Gårdskarlen 11, 2018-04-25
- Boende Kavringen 1, 2018-04-25
- Representanter för Kavringen 1, 2018-04-25
- Boende Kavringen 1, 2018-04-25
- Fastighetsägare och boende Hedeskoga 6:9
- Fastighetsägare Kringlan 11, 2018-04-25
- Fastighetsägare Kringlan 9, 2018-04-25
- Fastighetsägare Kringlan 8, 2018-04-25
- Fastighetsägare Kringlan 7, 2018-04-25

¹ I de fall personerna varken står som fastighetsägare eller folkbokförda ("boende") på fastigheten har de omnämnts som "representant för". Titlarna utgår från personernas relation till fastigheten vid tiden för yttrandet. Ägarbyten kan ha skett därefter. Några fastighetsägare har skickat in gemensamma och separata yttranden och förekommer därför mer än en gång.

SAMRÅDSREDOGÖRELSE 2020-05-28

Dnr: SAM 2014/73

- Fastighetsägare Kringlan 6, 2018-04-25
- Fastighetsägare Kavringen 6, 2018-04-25
- Fastighetsägare Kavringen 5, 2018-04-25
- Fastighetsägare och boende Kavringen 4
- Fastighetsägare Kavringen 3, 2018-04-25
- Fastighetsägare Kavringen 2, 2018-04-25
- Representant för Kavringen 2, 2018-04-25
- Boende Selen 1, 2018-04-25
- Boende Lågtrycket 4, 2018-04-25
- Boende Tankbåten 1, 2014-04-25
- Fastighetsägare Vitlöken 13, 2018-04-25
- Fastighetsägare Skorpan 1, 2018-04-25
- Fastighetsägare Kringlan 12, 2018-04-25

Följande har inte haft något att invända mot planförslaget:

- E.ON Energidistribution AB
- Försvarmakten
- Kommunstyrelsen
- Kulturnämnden
- Gymnasienämnden

Länsstyrelsens yttrande återges i sin helhet, i övrigt har inkomna synpunkter sammanfattats.

Myndigheter, statliga verk m.fl.

Länsstyrelsen

Redogörelse för ärendet

Syfte med planläggningen

Ett nytt vägnät med anslutningar från Hedeskogavägen, Majsgatan och Vetegatan. Ny bostadsbebyggelse i form av friliggande villor och radhus eller kedjehus eller parhus, ca 85 st söder om Hedeskogavägen och ca 14 st väster om Blåsborgsvägen. Naturmark i södra delen av planområdet. Befintlig kyrkogård. Befintlig skola samt byggrätt för utbyggnad av denna.

Nuvarande markanvändning och nuvarande planläge

Planområdet utgörs till stor del av jordbruksmark. Kommunen tar fram planförslaget med ett utökat förfarande. Kommunen gör bedömningen att planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i MB 6 kap 11-18 §§ och PBL 4 kap 34 §.

För området gäller översiktsplan FÖP för Staden Ystad 2030. Del av planområdet är markerat som område för bostäder och del av området är markerat som jordbruksmark i mark- och vattenanvändningskartan.

I Länsstyrelsens granskningsyttrande (2016-04-14) till den fördjupade översiktsplanen gjordes bedömningen att lokaliseringsprövningen för bostadsområdet Hedeskoga inte blivit tillräckligt utredd. Om efterföljande prövningar motiverar att området tas i anspråk för bebyggelse så kan exploateringen av området dock vara möjlig.

Länsstyrelsens rådgivning

Dagvatten

Framtagen dagvattenutredning behöver en bättre redogörelse i planbeskrivningen.

Länsstyrelsen menar att det är av planhandlingarna som det ska gå att utläsa de fakta och utredningar som finns och vilka avvägningar kommunen gjort. Det är lämpligt att man i planhandlingarna beskriver och redovisar relevanta delar av de utredningar och avvägningar som legat till grund för planeringen. Länsstyrelsen menar att det inte ska vara nödvändigt att läsa en separat utredning för att förstå planhandlingarna. Detta framgår av 4 kap. 33 § PBL (2010:900).

Biotopskydd/Skyddade arter

Ansökan om att få ta bort biotopskyddsområdena har prövats av Länsstyrelsen med beviljat beslut med villkor av den 9 januari 2018, dnr 521-12852-2017. Beslutet innehåller villkor varav ett är ”att stenmaterialet från odlingsröset ska användas för att bygga ett nytt odlingsröse på någon av de aktuella fastigheterna”.

Enligt naturvärdesinventering finns lövgroda, klockgroda och större vattensalamander. En sökning i Artportalen visar även på förekomst av ätlig groda. Groddjuren omfattas av artskyddsförordningen. Lövgroda, klockgroda och större vattensalamander är skyddade genom bestämmelser i 4 § artskyddsförordningen. Bestämmelserna utgör ett mycket starkt skydd för arten och dess livsmiljöer. Endast undantagsvis kan dispens lämnas för åtgärder som påverkar arten. Ätlig groda är fridlyst enligt 6 § artskyddsförordningen.

Länsstyrelsen finner att artskyddsfrågan inte är tillräckligt behandlad i planen. Det framgår inte av handlingarna hur de skyddade arternas miljöer och fortlevnad påverkas och i vilken omfattning de kan komma att beröras av detaljplanens genomförande. Hur påverkan i så fall ser ut, vilka åtgärder som planeras att vidtas för att undvika skada och om dispensprövning enligt artskyddsförordningen eventuellt kommer att krävas. I nuläget kan det inte utslutas att det krävs en prövning enligt artskyddsförordningen och Länsstyrelsen anser att det inte är utslutet att en annan disposition av planen bättre hade kunnat ta hänsyn och/eller gynna djuren. Länsstyrelsen vill i sammanhanget erinra om betydelsen av spridningskorridorer och passager för både djur och växter.

Länsstyrelsen kan inte enligt PBL utöva sin tillsyn över en plan som brister i förhållande till artskyddet, men vid överklagan har det visat sig att frågan ofta får stor tyngd. Länsstyrelsen rekommenderar därför att kommunen förtydligar, förklarar och kompletterar materialet avseende groddjuren, eventuellt i en MKB.

Vid behov bör planen anpassas så att groddjuren kan fortleva inom området även efter planens genomförande.

I första hand förordar Länsstyrelsen att detaljplanen utformas och anpassas på så sätt att en exploatering inte negativt påverkar hotade arter.

Fornlämningar

En arkeologisk utredning ska klargöra fornlämningsituationen för det aktuella området. Genom en tidig utredning skapas bättre förutsättningar att bevara fornlämningarna med skyddsbestämmelser och därmed undvika borttagande av fornlämningar genom arkeologiska undersökningar. För initiering av utredningen ska Länsstyrelsens kulturmiljöenhet kontaktas.

Kulturmiljövård

Planområdet tangerar riksintresse för kulturmiljövården. Kommunen bedömer dock inte att planen påverkar vare sig riksintressets kulturvärden eller kulturvärden i övrigt negativt.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att planen kan genomföras utan att riksintresset skadas. Avseende planens utformning i övrigt anser Länsstyrelsen att område M, som betecknar kyrkogård, bör förses med en information om att området omfattas av skydd enligt kulturmiljölagens 4 kapitel. För utvidgning av begravningsplatsen samt för uppförande eller väsentlig ändring av byggnader, murar, portaler, andra fasta anordningar och vegetation eller ändring av medveten gestaltning av vegetationen krävs alltid tillstånd från Länsstyrelsen.

Länsstyrelsens Synpunkter

Hälsa och säkerhet – Markföroreningar

Det framkommer av planhandlingarna att det i mangelgraven dumpats avfall. Det är kommunen som vid planläggningen ansvarar för att marken undersöks och bedöms. Om marken är förorenad, ska kommunen även bedöma om olika efterbehandlingsåtgärder kan säkerställa att marken blir lämplig för det föreslagna ändamålet. Om marken visar sig vara förorenad, och en efterbehandling kan göra marken lämplig, ska markens lämplighet säkerställas antingen innan planen antas eller genom villkorat bygglov enligt PBL 4 kap. 14§.

Länsstyrelsens bedömning

Förutsatt att planhandlingarna kompletteras och redogör för markens lämplighet för sitt ändamål gällande markföroreningar 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

Inför granskning av detaljplanen har en ny utredning gällande groddjur genomförts. Den nya utredningen visar att groddjuren inte kommer påverkas negativt av planförslaget, förutsatt att de rekommendationer till åtgärder som anges i utredningen efterföljs. Om rekommendationerna efterföljs antas groddjuren till och med gynnas av planförslaget. Om rekommendationerna efterföljs antas inte dispens från Artskyddsförordningen krävas. Planbeskrivningen har inför granskning uppdaterats med information från den nya groddjursutredningen.

En arkeologisk förundersökning har utförts inom planområdet under perioden 2019-09-23 till 2019-10-04 på fastigheten Hedeskoga 18:1, 18:3 samt Lilla Tvären 2:3 m fl. Delar av de fynd som gjordes sammanfaller med planerad byggnation inom området och slutundersökning kommer därför att genomföras enligt rekommendationerna i förundersökningen. Om vidare undersökningar skulle leda till att planen behöver genomgå större förändringar kan en ny granskning, enligt PBL 5 kap §25, behövas.

Utredningar har gjorts i och omkring mangelgraven, för att utreda föroreningsituationen. Resultaten har förts in i planbeskrivningen inför granskningen. En administrativ bestämmelse har införts i plankartan angående att startbesked inte får ges förrän markföroreningar är avhjälpta.

Planhandlingarna har inför granskningen förtydligats angående resultat från dagvattenutredningen samt hur detta hänger samman med groddjur.

Planhandlingarna har inför granskningen kompletterats med information om att kyrkogården omfattas av skydd enligt kulturmiljölagen.

Lantmäteriet

Lantmäteriet har i sin genomgång av planen främst fokuserat på genomförandefrågor. B-områdena längs Blåsborgsvägen kommer att ha utfart mot denna. Tanken är därmed att de ska anslutas till Hedeskoga ga:1 som verkar vara en äldre gemensambetsanläggning vilken därigenom kan behöva att omprövas vid en sådan förrättning. Om Hedeskoga ga:1 ej är aktuell och i drift och kommunen sköter vad den omfattar (allmän platsmark från byggnadsplan 12-HED-113) så kan det vara lämpligt att utöka denna detaljplan för att planlägga sådan mark som allmän plats för att på så sätt kunna upphäva denna gemensambetsanläggning. Så länge byggnadsplanen finns kvar för de allmänna platserna är det ej möjligt att upphäva gemensambetsanläggningen.

Planområdet gränsar till delar av Hedeskoga s:1 och s:3. Dessa samfälligheter är av äldre beskaffenhet och dess gränser kan därmed behöva att bestämmas i samband med annan fastighetsbildning för att genomföra planen. För att förkorta kommande handläggningstider kan sådan fastighetsbestämning ske på ansökan av kommunen under planarbetets gång.

Lantmäteriet önskar att det förtydligas vad som är tanken att planerad gemensambetsanläggning i det sydvästra bostadsområdet ska omfatta.

Del av Hedeskoga s:2 ligger inom allmän plats. Det bör beskrivas i planhandlingarna att kommunen har rätt att inlösa denna samt att fastighetsägarna har rätt att krävs inlösen av den allmänna platsen.

Det saknas u-områden inom kvartersmark. Det förutsätts därför att ledningar dras i allmän platsmark då det vid en prövning av ledningsrätt är planstridigt att bilda sådan i kvartersmark utan u-område. Idag finns ledningsrätt 1286-728.1 (vattenledning) inom område som kommer att bli kvartersmark. Lantmäteriet undrar om tanken är att denna ska flyttas och ledningsrätten omprövas. I annat fall bör området för ledningen kompletteras med ett u-område.

I underrättelsen om plansamråd står att Bjäresjö ga:2, ga:4, Lilla Tvären ga:2, Ruuthsbo ga:6, Snårestad ga:2 samt Stora Tvären ga:1 berörs. Lantmäteriet undrar hur berörs dessa av detaljplanen.

Vidare är fastighetsförteckningen stor och innehåller många fastigheter inom och utom planområdet. Denna bör ses över. Exempelvis så står det att Gårdskarlen 10 ligger inom planområdet vilket den inte gör i realiteten.

Kommentar

Kommunen sköter redan idag Blåsborgsvägen, inom ga:1. Inför granskning av aktuellt planförslag har planområdet utökats så att det omfattar Blåsborgsvägen, för att befintlig gemensambetsanläggning ska kunna upphävas. Angående samfälligheterna s:1 och s:3 har ansökan om fastighetsbestämning av samfälligheterna skickats in till Lantmäteriet. Del av Hedeskoga s:2 kommer att lösas in i samband med att de fastighetsbildningsåtgärder som planförslaget föranleder i övrigt genomförs.

Planhandlingarna har uppdaterats med förtydliganden om syftet med gemensambetsanläggningen i den norra delen av planområdet.

Grundkartan har uppdaterats inför granskningen och befintliga ledningsområden har setts över utifrån den nya grundkartan. Nya ledningar till följd av planförslaget kommer läggas i allmän platsmark.

Fastighetsförteckningen har setts över inför granskningen.

Trafikverket

Trafikverket påpekar att planområdesgränsen måste justeras så att ingen del av vägområdet ingår. Vägområdet utgörs av körbana, dike och slänt fram till den befintliga kommunala cykelvägen. Den kommunala cykelvägen föreslås att dras in i det nya området, vilket Trafikverket ser som positivt. När den befintliga cykelvägen tas bort får ingen åverkan på vägområdet göras. Samtliga åtgärder på vägområdet kräver tillstånd från Trafikverket.

Buller

En bullerutredning har genomförts. Beräkningarna är gjorda utifrån prognosåret 2030. Trafikverket menar att bullerberäkningarna ska uppdateras så att de innehåller aktuellt prognosår 2040. De föreslagna bostädernas placering ska redovisas på bullerkartorna, likaså bör bullerkartorna kompletteras med beräkningar med de föreslagna åtgärderna samt resonemang kring vald åtgärd. Det bör regleras på plankartan att uteplatser ska vändas åt väster.

Om en bullervall är aktuell som åtgärd ska den uppföras i enlighet med Trafikverket riktlinjer och detta ska framgå på plankartan. Bullervallen får inte placeras inom vägområdet och dess avrinning får inte ske ut i vägens dike.

Trafikanalys

Av planbeskrivningen framgår inte beräknad trafikökning till följd av planförslaget. En analys av trafikstringen ska hanteras i planprocessen. Ökad trafik kan medföra behov av åtgärder på det statliga vägnätet och anslutningen till väg 13. Trafikmängd och flöden påverkar bland annat val av korsningstyp, behov av extra körfält etc. För att Trafikverket ska kunna ta ställning till hur deras anläggning påverkas av planförslaget menar de att kommunen måste redovisa beräknad trafikstring och flödesfördelning. Av redovisningen ska framgå hur planförslaget påverkar det omgivande vägnätet och vilka åtgärder som kan krävas. För åtgärder som rör statliga anläggningar ska krav och råd enligt VGU följas. Trafikverket poängterar att åtgärder på det statliga vägnätet och dess anslutningar, till följd av en exploatering, ska bekostas av kommunen och/eller exploitören. Om sådana åtgärder blir nödvändiga ska, innan detaljplanen blir antagen, ett finansierings- och genomförandeavtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket.

Mast

Det finns två master inom planområdet, dess höjder framgår dock inte. Om det blir aktuellt med nya master i området upplyser Trafikverket om att området ligger inom den MSA-påverkande zonen (Minimum Sector Altitude) för Malmö Airport och berörd flygplats ska i så fall kontaktas i egenskap av sakägare. Trafikverket förutsätter att berörda flygplatser samt även Luftfartsverket och Försvarmakten blir hörda. I de fall det framkommer behov av flyghinderanalys ska en sådan genomföras och skickas till berörd flygplats. Lokaliseringsbedömning sker även hos Försvarmakten. Trafikverket informerar även om Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om markering av föremål som kan utgöra en fara för luftfarten.

Kommentar

Gränsen för planområdet har justerats inför granskning av detaljplanen så att gränsen går utanför gränsen för vägområde enligt den sektion som Trafikverket bifogat samrådsyttrandet. Detta innebär att plangränsen ligger 5,2 meter från vägbanans västra kant.

Inför granskning av detaljplanen har bullerutredningen uppdaterats med prognosår 2040 och med utgångspunkt i det reviderade planförslaget. Resultatet av bullerutredningen har inarbetats i planhandlingarna.



Ystads kommun

Samhällsbyggnad

SAMRÅDSREDOGÖRELSE 2020-05-28

Dnr: SAM 2014/73

En sektion av tänkt utformning på bullervall har lagts in i planhandlingarna. Vallens höjd över vägbanekant är reglerad i plankartan.

Inför granskning av detaljplanen har trafikutredningen uppdaterats med utgångspunkt i det reviderade planförslaget. Resultatet av trafikutredningen har inarbetats i planhandlingarna.

Det planeras inte för några nya master eller högre objekt i detaljplanen. Planen skickas i granskningskedet på remiss till Luftfartsverket och Försvarsverket.

Övriga myndigheter/verk

Region Skåne

Region Skåne lyfter fram vikten av ett ökat bostadsbyggande och ser därför positivt på kommunens intentioner med detaljplanen om ett ökat bostadsbyggande.

Planområdet utgörs av jordbruksmark, men har i fördjupningen av översiktsplanen för staden Ystad (antagen 2016) pekats ut som ett utbyggnadsområde. I den regionala utvecklingsstrategin Det öppna Skåne 2030 framhävs markanvändningskonflikter mellan exploatering och bevarande, särskilt avseende jordbruksmark, som en stor miljöutmaning för Skåne. Därför är det viktigt att noga överväga och redovisa motiven i de fall jordbruksmark behöver tas i anspråk. Det kan vara motiverat att bebygga jordbruksmark om det till exempel sker med hög exploatering eller i samband med utveckling av kollektivtrafiklägen. Region Skåne ser därför att Ystads kommun tydligare kan beskriva konsekvenserna av ianspråktagande av jordbruksmark och hur kommunen resonerat kring resurseffektivt nyttjande av marken. Detta eftersom kunskapen om konsekvenser och värderingen av olika resurser kan ändras över tid.

Region Skåne vill understryka att både lokal och regional tillgänglighet är av stor betydelse för att stärka den regionala utvecklingen. Om utvecklingen i Skåne ska vara långsiktigt hållbar är det nödvändigt att resandet sker på ett så hållbart sätt som möjligt och att bilberoendet minskar. Vid planeringen av nya områden är det därför viktigt att arbeta med attityd- och beteendepåverkande insatser för att öka andelen hållbara resor. Detta lyfts bland annat i Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 och Mobilitetsplan för Skåne. Ett viktigt verktyg för ett ökat hållbart resande är kommunens parkeringsriktlinjer. I planen anges två parkeringsplatser per bostad, vilket inte styr mot ett hållbart resandemönster. Området är väl försett med kollektivtrafik och kommer ha bra cykelkopplingar till intilliggande samhällen och staden Ystad. Hedeskoga trafikeras idag av en stadsbusslinje i en slinga och regionbuss 301 mellan Sjöbo-Ystad har en hög turtäthet och en hållplats utmed väg 13. Skänetraffiken håller tillsammans med Ystads kommun på att se över stadstrafiken, men oavsett hur denna kommer att lösas i Hedeskoga så finns stadsbuss till området Källesjö söder om Hedeskoga. Region Skåne ser därför att det finns en potential för kommunen att tydligare verka för ett hållbart resande i planområdet.

Kommentar

Planbeskrivningen har uppdaterats med resonemang kring ianspråktagande av jordbruksmark.

Ystads kommun arbetar på många olika sätt för att öka andelen hållbara resor och instämmer i att parkering är ett viktigt styrmedel. Ystads kommun arbetar för närvarande med att ta fram en parkeringsnorm för kommunen. De riktlinjer för parkering som Ystads kommun tills vidare använder innebär att vid uppförande av småbus (enbostadsbus) ska dessa kunna förses med två parkeringsplatser för bil på den egna tomt. Detta är vad kommunen anser rimligt och vad som är en vanligt förekommande norm i andra kommuner. Ystads kommun instämmer i att detta i sig inte främjar ett hållbart resande, men bedömer det ändå vara lämpligt med tanke på Ystads storlek och läge i regionen. Hållbart resande främjas istället med hjälp av satsningar på goda gång- cykel- och kollektivtrafikstråk mellan Hedeskoga och Källesjö och staden Ystad.

Sysav

Sysav framför att det är viktigt att i det fortsatta planarbetet tydligt redogöra för vilka olika ledningar som går genom det planerade området, eftersom det framgår av samrådsunderlaget att dessa ska flyttas och att nya avtal ska skrivas med ledningsägarna. Sysav påpekar även att den korrekta termen för det som i samrådshandlingen kallas för miljöfarligt avfall ska vara farligt avfall. Det är Sysav som tar emot hushållens farliga avfall.

Kommentar

Planeringsunderlaget med grundkartan redovisar befintliga ledningar. På grund av att ledningsinformation kan vara känslig redovisas inte separata ledningar i detalj i plankartan som går ut på remiss. Kontakt kommer att tas med de ledningsägare som påverkas av omdragning av ledningar till följd av utbyggnaden.

Planbeskrivningen har inför granskningen uppdaterats angående farligt avfall.

Nämnder och styrelser samt förvaltningar

Ystads kommun, Barn- och utbildningsnämnden

Barn- och utbildningsnämnden är positiv till utbyggnaden av Hedeskoga. Nämnden vill säkerställa att det finns plats för utbyggnad av skola, förskola och idrottshall i området. För att möjliggöra en förskola för 120 barn, en skola för 350 elever och en idrottshall krävs en markyta på ca 20 000 kvm.

Den ytan är beräknad utifrån de rekommendationer som finns för inomhus- och utomhusyta. Rekommendationen är 10 kvm/förskolebarn och 12,5 kvm/skolbarn (F-6) inomhus. För friyta utomhus är rekommendationen 40 kvm/förskolebarn och 30 kvm/skolbarn (F-6). Idrottshallen behöver vara uthyrningsbar till föreningar och bör vara ca 1 500 kvm stor.

Kommentar

Inför granskning av detaljplanen har dialog förts med barn- och utbildningsförvaltningen. Barn- och utbildningsförvaltningen har då meddelat att uppförande av idrottshall inte är aktuellt, varför planförslaget inte beller i granskningskedet medger en sådan. Däremot möjliggör planförslaget en utvidgning av skolområdet söder om kyrkogården. Detta innebär att ytterligare bebyggelse kan uppföras inom skolområdet. Möjlig omfattning av ny bebyggelse har att göra med fördelningen mellan förskoleverksamhet och skolverksamhet (F-6) eftersom behovet av yta skiljer sig åt mellan dessa verksamheter. Omfattningen av ny bebyggelse får därför utredas vidare i fortsatt arbete med att utveckla skolan.

Ystads kommun, Tekniska avdelningen, Samhällsbyggnadsförvaltningen

Sammanfattningsvis har Tekniska avdelningen synpunkter som är rör detaljplanen avseende följande punkter:

- Höjdsättning av marken och schaktning.
- Dagvattenhantering/skyfallshantering.
- Ledningsnät för dricks- och spillvatten.
- Behov av ytterligare utredningar (trafik, parkering, farligt gods).
- Grönstruktur.
- Avfallshantering.
- Redovisning av befintliga höjder i plankartan.
- Konsekvensbeskrivning av planförslaget.

Utöver detta har Tekniska avdelningen också redaktionella synpunkter på planhandlingarna.

Kommentar

Inför granskning av detaljplanen har planförslaget omarbetats med hjälp av en ny förprojektering, för att få till en bättre struktur av området. I samband med detta har även dagvattenhantering och ledningsnätet för dricks- och spillvatten studerats närmare och föreslagna lösningar reviderats. Revideringen innebär bland annat att allt dagvatten för bebyggelsen söder om Hedeskogavägen tas omhand söderut.

Inför granskning av detaljplanen har en översyn gjorts av föreslagna gång- och cykelstråk och trafikutredningen har uppdaterats med tydligare beräkningar.

Planförslaget skapar en sammanhängande grönstruktur som är sammankopplad med kringliggande grönområden. De gröna ytorna tillgängliggörs genom gångstråk. Tekniska avdelningen nämner i sitt yttrande att delar av grönområdena inom planområdet eventuellt borde regleras som parkmark istället för naturmark. Planförslaget har inte reviderats i enlighet med detta. Den grönyta som planområdet omfattar har karaktär av natur, inte park, och avses ha det även fortsättningsvis. Ett mer detaljerat gestaltungs-förslag, som Tekniska avdelningen efterlyser, är inte aktuellt i detta skede men kan med fördel tas fram inför genomförande av detaljplanen, för att närmre utreda lämplig utformning av grönytor samt utformning och placering av gångstigar.

Infrastrukturen för avfallsanläggningen har setts över inför granskning av detaljplanen. Övriga synpunkter på avfallsanläggningen hänvisas till bygglovet – behöver exempelvis gemensambetsanläggningar bildas för avfallsanläggning inom vissa områden kan detta bildas i efter antagande av detaljplanen. Informationen om avfallsanläggningen har delgivits exploitören och avfallsnheten har möjlighet att beakta sina frågor i samband med bygglovsprövningen, då sådant som utformning och placering av bebyggelse avgörs i detalj.

Befintliga höjder är en del av grundkartan och inte planförslaget och ska därför kvarstå. Höjdsättning utifrån förprojektering regleras inte i plankartan och tas därför inte med i kartan.

Planhandlingarna har uppdaterats vad gäller tidigare redaktionella felaktigheter.

Ledningsrättshavare m.fl

TeliaSonera Skanova Access AB

Skanova har kabelanläggningar inom berört planområde, vilka kommer att beröras av planens genomförande. Skanova vill få införd följande skrivning i genomförandebeskrivningen:

”Flyttningar eller andra åtgärder som krävs för att säkerställa Skanovas kabelanläggningars funktion ska bekostas av exploitören/fastighetsägaren.”

Kommentar

Inför granskning av detaljplanen har planbeskrivningen kompletterats med en skrivelse om kostnad för flytt av ledningar i enlighet med Skanovas yttrande.

Organisationer och föreningar

Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen anser att det är positivt att kommunen har gjort omfattande utredningar av områdets naturvärden. Dessa utredningar har, precis som Naturskyddsföreningen tidigare påpekat, visat på höga till mycket höga värden i Hedeskoga- och Källesjödammarna. Dammarna har förutom fridlysta groddjur och salamandrar även ett mycket rikt fågelliv med flera rapporterade

SAMRÅDSREDOGÖRELSE 2020-05-28

Dnr: SAM 2014/73

rödlistade arter. Utifrån kommunens egna utredningar vill Naturskyddsföreningen lyfta några frågor som de anser viktiga att få med i detaljplanens slutliga version.

Naturskyddsföreningen ser gärna att bebyggelsen placeras ännu längre från dammarna för att säkerställa naturvärdet, men uppskattar ändå att kommunen i så hög grad har hört sammat de ekologiska aspekterna. Föreslagna placering av bilvägar och tomter är tillfyllest för att bevara naturvärdena, men de bör under inga omständigheter förskjutas närmare dammarna i den slutliga planen.

Det föreslagna grönområdet norr om dammarna och fram till den nya bebyggelsen torde bli en fin lösning som förhöjer värdet för de nya bostäderna och ökar områdets attraktivitet. Det är dock av yttersta vikt att de stigar som eventuellt anläggs omkring dammarna inte asfalteras utan görs smala och grusade. Detta är i linje med vad som föreslagits i aktuell plan. Naturskyddsföreningen har emellertid hört att det finns röster inom kommunen som förespråkar asfaltering av dessa stigar, och vill därför påpeka att asfaltering inte kan komma i fråga mot bakgrund av EUs Art- och habitatdirektivförteckning. Det är väsentligt att dessa stigar inte blir transportleder utan rekreationsleder och att cykeltransporter ned mot Ystad sker via befintliga cykelvägar längs med Hedeskogavägen och riksväg 13/Sjöbovägen. Annars riskerar grodor, salamandrar, fåglar och annat djurliv att störas i alltför hög grad. Detta gäller i synnerhet den planerade stigen vid Södra Hedeskogadammen (se kommunens detaljplan och även Groddjursutredning juni 2016, Ystads kommun). Denna damm innehåller salamandrar och groddjur som kräver särskilda hänsyn eftersom de är upptagna i EUs Art- och habitatdirektivförteckning över arter som har starkare skydd. Direktivet påbjuder att djuren inte medvetet får störas, således måste gång- och cykeltrafik i närområdet undvikas.

Naturskyddsföreningen tycker att kommunens förslag till lösning av biltrafiken är bra och ser inte att nuvarande planering av vägarna kommer att störa djurlivet nämnvärt, men vill lyfta fram Groddjursinventeringens påpekande att trafiken till och från riksväg 13/Sjöbovägen i första hand bör ledas via riksväg 13/Sjöbovägen och inte öka nämnvärt på Hedeskogavägen där salamandrarna kan förväntas vandra. Ur ekologisk synpunkt är det utmärkt att kommunen inte planerar några södergående bilvägar från det nya området.

Dagvattnet bör enligt naturinventeringen inte ledas orenat ned i dammarna. Naturskyddsföreningen menar att beskrivningen av dagvattenhanteringen är otydlig och önskar att kommunen försöker hitta en lämplig lösning för dagvattnet utifrån synpunkterna i Groddjursinventeringen.

Naturskyddsföreningen saknar en specifikation över hur det gröna området norr om dammarna och den nya bebyggelsen kommer att utformas. Enligt Ekoll, som gjorde naturinventeringen, föreslås en variation med ängsmiljö, sälg och björnbärsbuskage. Detta kommer att locka till sig insekter (som bin och humlor) och även skapa skyddande miljöer för grodor och salamandrar i området. Naturskyddsföreningen önskar att kommunen beaktar utredningens förslag att anlägga stenhögar och övervintringsplatser omkring dammarna, i synnerhet eftersom märkegraven på åkern nu fylls igen, samt beaktar utredningens förslag att restaurera Södra Hedeskogadammen så att vattenytan ökar, vilket gynnar groddjuren.

Naturskyddsföreningen tror att själva slutresultatet kan bli mycket fint men är oroade över de ekologiska skador som kan ske under den femåriga byggtiden och anser att Ystads kommun måste ta ett större helhetsansvar för att förhindra nedskräpning och förstörelse av området omkring dammarna än vad de gjorde under utbyggnaden av Källesjö. För att förhindra att sådan nedskräpning upprepas föreslår Naturskyddsföreningen att kommunen färdigställer hela grönområdet norr



Ystads kommun

Samhällsbyggnad

SAMRÅDSREDOGÖRELSE 2020-05-28

Dnr: SAM 2014/73

om dammarna innan enskilda byggherrar börjar bygga, upprättar tydligare instruktioner och hårdare restriktioner gentemot enskilda byggherrar för att minimera nedskräpning under byggtiden, samt regelbundet rensa skräp i området kring dammarna.

Kommentar

Daggvattenhanteringen samt dess betydelse för groddjuren har förtydligats i planbeskrivningen till granskning av detaljplanen. En kompletterande utredning om groddjur har även gjorts inför granskningen och ligger till grund för planförslaget.

Utformningen av grönområden och allmänna ytor styrs inte i detalj i detaljplanen, utan fördjupas istället inför genomförandet av planförslaget. Stigarnas utformning regleras inte i detaljplanen men då de ingår i område reglerat som natur ska de vara en del av rekreationsområdet och föreslås vara grusade.

Naturskyddsföreningens synpunkter om byggnation och genomförande har överlämnats till fastighetsavdelningen, Ystads kommun.

Sakägare, boende m.fl.

Fastighetsägare Hedeskoga 19:25, 2018-04-26

Fastighetsägaren till Hedeskoga 19:25 anser att de i samrådet föreslagna parhusen längs Blåsborgsvägen är för höga och utgör en för tät bebyggelse för området. Deras närmiljö och utsikt kommer att påverkas negativt och känslan av natur och by bytas mot stadsmiljö. De önskar att bebyggelsen istället anpassas efter befintliga villor.

Kommentar

Inför granskningen har höjden på bebyggelsen väster om Blåsborgsvägen sänkts 1 meter, från 4,5 till 3,5 m, vilket gör att husen kan utformas som lägre 1,5-planshus än i samrådet. Bebyggelsen ändras även från parhus till friliggande villor, utom i den sydligaste delen där radhus tillåts. Befintliga hus öster om Blåsborgsvägen får uppföras i en våning med inredd vind. En fjärdedel av tomten får bebyggas och takvinkeln får vara högst 45 grader. Bestämmelserna om takvinkel, höjd, fasadmateriell och exploateringsgrad på bebyggelse väster om Blåsborgsvägen har satts med utgångspunkt i befintlig byggnadsplan och befintlig bebyggelse öster om Blåsborgsvägen. Antal bostäder som visas i illustrationen är endast ett förslag på möjlig utbyggnad. Storlek, utformning och antal hus bestäms slutligen i bygglovet utifrån bestämmelser i detaljplanen.

Fastighetsägare till Kringlan 1, 2018-04-10

Fastighetsägaren till Kringlan 1 önskar att den gata som planeras från Majsgatan och söderut till planerat område anlägger trottoar på båda sidorna hela vägen. Redan i dagsläget kör det en del bilar och de upplever att det känns otryggt att gå längs vägen.

Kommentar

Trottoarer är inte aktuellt på mindre lokalgator. I de fall det finns problem på mindre gator jobbar kommunen med punktåtgärder. En trafikutredning har tagits fram där hastighetsdämpande åtgärder föreslås på befintligt gatunät som påverkas av trafik från utbyggnadsområdet.

Fastighetsägare till Kringlan 5, 2018-04-12

Fastighetsägaren till Kringlan 5 anser att planförslaget är positivt med nytt vägnät med anslutningar från Hedeskogavägen, Majsgatan och Vetegatan, naturmark med gång- och cykelvägar samt att området är snarlikt Källesjö i dess utformning och väl anpassat till befintlig topografi.

SAMRÅDSREDOGÖRELSE 2020-05-28

Dnr: SAM 2014/73

Tidigare var kravet röda tak för att tillgodose anpassning till kyrkan och den äldre bebyggelsen. Taken framträder påtagligt vid färd norrut på väg 13, varvid kyrkan faller naturligt i siktlinjen.

De anser att bebyggelse inte bör uppföras väster om Blåsborgsvägen om området är vattensjukt, men även då nuvarande öppenhet mot väster begränsas och Blåsborgsvägen är en naturlig gräns mellan befintlig kulturmark och bebyggelse, som bör förbli orörd. En försköningsåtgärd kan vara att avlägsna förrådsbyggnaden i hörnet av Blåsborgsvägen och Hedeskogavägen.

En komplettering till bullervallen är att hastigheten på väg 13 begränsas till 50 km/tim på vägsträckan som idag är satt till 70 km/tim. Synergieffekten blir då att korsningen väg 13 Hedeskogavägen/Folkestorpsvägen blir bättre och inte minst för passagerare att ha en säkrare tillgänglighet till busshållplatserna på ömse sidor om väg 13 vid nämnda korsning. Vidare föreslås att hastighetsbegränsning blir 70 km/tim omedelbart norr Hedeskoga till 200 meter norr avfarten till Återvinningsstationen.

Fartkameror i såväl i nordlig som också i sydlig riktning bör installeras för att tillse att tillåten hastighet i görligaste mån inte överträds. Detaljplanen tar i beaktande lokaltrafiken vilken dagligen trafikerar korsningen väg 13/Hedeskogavägen.

Föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder på riksväg 13 bör genomföras snarast och kostnaden vad gäller placering av hastighetsskyltar bör vara ganska ringa. Fartkamerorna kan placeras ut i ett senare skede.

Kommentar

Takens färg styrs i planen.

Efter samrådet har en geoteknisk undersökning utförts inom utbyggnadsområde som föreslås väster om Blåsborgsvägen och resultaten kommer föras in i planhandlingarna inför granskningen. Området har ansetts som lämpligt att bebygga. Inför granskningen har höjden på bebyggelsen väster om Blåsborgsvägen sänkts 1 meter, från 4,5 till 3,5 m, vilket gör att husen kan utformas som lägre 1.5-planshus än i samrådet. Bebyggelsen ändras även från parhus till friliggande villor, utom i den sydligaste delen där radhus tillåts. Befintliga hus öster om Blåsborgsvägen får uppföras i en våning med inredd vind. En fjärdedel av tomten får bebyggas och takvinkeln får vara högst 45 grader. Bestämmelserna om takvinkel, höjd, fasadmateriell och exploateringsgrad på bebyggelse väster om Blåsborgsvägen har satts med utgångspunkt i befintlig byggnadsplan och befintlig bebyggelse öster om Blåsborgsvägen. Antal bostäder som visas i illustrationen är endast ett förslag på möjlig utbyggnad. Storlek, utformning och antal hus bestäms slutligen i bygglovet utifrån bestämmelser i detaljplanen.

Detaljplanen styr inte rivning av befintlig byggnation inom detta område (förrådet i söder) men tillåter att ny bebyggelse kan tillkomma istället.

Synpunkter om åtgärder på väg 13 i form av sänkt hastighet och fartkameror kan inte regleras i denna detaljplan utan behöver framföras till Trafikverket som äger vägen.

Fastighetsägare till Hejderidaren 2, 2018-04-15

Fastighetsägaren till Hejderidaren 2 är oroade över negativ påverkan av det rika och unika djurlivet i anslutning till naturområdet. De vill uppmärksamma att under uppförande av nya Källesjö hade man satt mycket högre ribban för samma områden med avsevärt större avstånd till vattenområden som skyddar många skygga fågelarter och reptiler såsom grodor, paddor, ödlor och salamander. De anser att bebyggelsen borde flyttas längre bort från dessa vattenområden.

Kommentar

Avstånd till vattenområden hålls i detaljplanen genom att området närmst dammarna planläggs som naturmark. När detaljplanen för Källesjö togs fram planlades dammarna och ett område norr om dem som naturmark i den planen. Ny plan har anpassat sin gräns till detta och föreslår ingen bebyggelse inom den naturmarken. Den plangräns som gäller syns på plankartan.

Inför granskningen har planhandlingarna kompletterats med ny utredning för groddjuren. Ny utredning visar att groddjuren inte kommer påverkas negativt, utan tvärtom gynnas, av planförslaget så länge som förslag om åtgärder från utredningarna efterföljs. Planbeskrivningen har uppdaterats inför granskning med text från utredningarna.

Fastighetsägare till Skorpan 2, 2018-04-18

Fastighetsägaren till Skorpan 2 menar att byns karaktär av kulturbygd och kyrkby förändras betydligt med planerad bebyggelse.

Biltrafik från den nya bebyggelsen som planeras ledas norrut in i den gamla kyrkbyn får stora konsekvenser i form av klimatförsämring, utsläpp, buller, olycksrisker m.m. Numera försöker man i görligast mån minska biltrafiken i bebyggelse vilket också noga betonas i Ystads kommuns nya översiktsplan, Staden Ystad 2030. Dessa intentioner gäller tydligen inte för Hedeskoga.

Skolan och förskolan, som planeras utökas, ligger mycket nära Hedeskogavägen där trafikintensiteten kommer att öka betydligt.

När det gäller beskrivningen av trafiken och infrastrukturen i området saknas förbindelsen västerut. Från Hedeskoga går genomgångstrafik från Sjöbovägen via Hedeskoga och Källesjö till E 65. I Källesjö har man hittills försökt begränsa och försvåra biltrafiken längs denna väg genom uppsatta väghinder (fartgupp) på ett flertal ställen. Den nya planen medför ytterligare ökning av trafiken.

De reagerar även mot trafikföringen i det nya området där trafiken leds norrut genom Hedeskoga bykärna för att sedan vända söderut mot Ystad. Det innebär en betydligt längre resväg, ökad bilism och miljöpåverkan.

Det saknas alternativ i detaljplanen t ex en utfart vid rondellen söderut, där Källesjö redan har en utfart, eller att området ansluts till Sjöbovägen några hundra meter norr om rondellen.

Det är positivt att befintligt grönområde i norr avses utvecklas till en gemensam samlingspunkt och att ett större grönområde söder om skolan och kyrkogården planeras i planen. Då kan man med cykelvägar och gångstråk förbinda de båda områdena med varandra och större möjlighet till ett bättre friluftsliv och fler sociala kontakter mellan boendegrupperna skapas. Dock krävs att all biltrafik från Södra Hedeskoga leds söderut och att cykel- och gångtrafik prioriteras inom området.

Kommentar

Planerad bebyggelse anpassas i sin utformning till befintlig bebyggelse och topografi.

Inför granskningen har trafikutredningen uppdaterats och resultatet har förts in i handlingarna. Trafikutredningen föreslår åtgärder på Hedeskogavägen för att öka trafiksäkerheten. Skolan har setts över utifrån lämplig utbyggnad och bänksyn har tagits till trafiksituationen i dessa diskussioner.

En utfart söderut vid rondellen mot Källesjö skulle medföra ett ingrepp i naturmarken kring dammarna som planläggs som rekreationsområde och är en viktig livsmiljö för olika djur- och växtarter. En utfart söderut är inte heller ekonomiskt försvarbar då den inte ansluter till någon byggnation under en längre del av sträckan utan bara fungerar som en transportled. Riksväg 13 är Trafikverkets väg och funktionellt prioriterad väg. Framkomligheten på vägen försämrats om fler anslutningar görs. Inom utbyggnadsförslaget finns förslag om cykel- och gångvägar som ansluter till Källesjö och därmed vidare till Ystad. Eftersom det redan idag finns en utfart via Hedeskogavägen till riksväg 13 är det inte befogat med fler väganlutningar i närområdet.

Fastighetsägare till Hedeskoga 19:18

Fastighetsägaren till Hedeskoga 19:18 reagerar mot att de inte varit inbjudna till möte kring ny bebyggelse. De önskar ett nytt möte där alla som påverkas är inbjudna och att detta annonseras i god tid.

Som boende på Klövergränd påverkas de av byggnationen vid Blåsborgsvägen då den har inverkan på deras utsikt över fälten. Att det ska byggas nytt samt att de nya husen ska vara 1,5 plans hus kommer att påverka byns miljö avsevärt och de önskar att ny bebyggelse ska uppföras enligt samma principer som resten av byn.

De reagerar även mot den ökade trafik som planen innebär och att den nuvarande tryggheten med minimal trafik kommer att påverkas. Idag är det många barn som leker, cyklar och går till och från skolan på egen hand. Den tryggheten är viktigt och uppskattad. De önskar att trafiken till den nya stadsdelen istället för att gå via Hedeskoga ska dras via väg 13 eller macken/däckfirman.

Även om man uppmuntras till att cykla och ta bussen mer är det många som behöver använda bil. De undrar därför hur man löser den dubblerade trafiken i en liten by med smala vägar och förbi en skola och vill ta del av en analys av detta.

De har valt just Hedeskoga för att de vill bo i en liten by där det finns en "känsla av att bo på landet" som tyvärr delvis kommer att försvinna.

Kommentar

Samrådsmöte för detaljplanen har annonserats i Ystads allehanda och på kommunens websida, med möjlighet för alla som vill att delta. Underrättelse om planen har skickats till de som anses vara så kallade sakägare, och som kommunen ansett är de som kommer beröras tydligast av förslaget. Efter samrådet omarbetas planen och går ut på så kallad granskning. En detaljplan kan förändras under processens gång. Det går att lämna synpunkter på planen under både samråds- och granskningskede.

Inför granskningen har höjden på bebyggelsen väster om Blåsborgsvägen sänkts 1 meter, från 4,5 till 3,5 m, vilket gör att busen kan utformas som lägre 1,5-planshus än i samrådet. Bebyggelsen ändras även från parhus till friliggande villor, utom i den sydligaste delen där radhus tillåts. Befintliga bus öster om Blåsborgsvägen får uppföras i



SAMRÅDSREDOGÖRELSE 2020-05-28

Dnr: SAM 2014/73

en våning med inredd vind. En fjärdedel av tomten får bebyggas och takvinkeln får vara högs 45 grader. Bestämmelserna om takvinkel, höjd, fasadmaterial och exploateringsgrad på bebyggelse väster om Blåsborgsvägen har satts med utgångspunkt i befintlig byggnadsplan och befintlig bebyggelse öster om Blåsborgsvägen. Antal bostäder som visas i illustrationen är endast ett förslag på möjlig utbyggnad. Storlek, utformning och antal hus bestäms slutligen i bygglovet utifrån bestämmelser i detaljplanen.

Inför granskningen har trafikutredningen uppdaterats och resultatet har förts in i handlingarna. Trafikutredningen föreslår åtgärder på Hedeskogavägen för att öka trafiksäkerheten. Skolan har setts över utifrån lämplig utbyggnad och hänsyn har tagits till trafiksituationen i dessa diskussioner.

En utfart söderut vid rondellen mot Källesjö skulle medföra ett ingrepp i naturmarken kring dammarna som planläggs som rekreativsområde och är en viktig livsmiljö för olika djur- och växtarter. En utfart söderut är inte heller ekonomiskt försvarbar då den inte ansluter till någon byggnation under en längre del av sträckan utan bara fungerar som en transportled. Riksväg 13 är Trafikverkets väg och funktionellt prioriterad väg. Framkomligheten på vägen försämrats om fler anslutningar görs. Eftersom det redan idag finns en utfart via Hedeskogavägen till riksväg 13 är det inte befogat med fler väganlutningar i närområdet.

Fastighetsägare Kringlan 10

Fastighetsägaren till Kringlan 10 är oroliga för den ökade trafikmängden som planförslaget kommer att innebära för Vetegatan, både i form av byggtrafik och en väsentlig ökning av övrig trafik som barn och övriga boende på Vetegatan inte är vana vid i dagsläget. Detta innebär såklart en ökad risk för speciellt barnen som är vana vid att bo på en återvändsgata. De undrar varför inte infarten istället sker söderifrån där utmärkta potentiella tillfartsvägar som redan är förberedda för tyngre trafik finns och där inga barn eller andra boende drabbas.

De undrar också varför ny bebyggelse ska skyddas mot buller från väg 13 men inte den befintliga bebyggelsen som ligger ännu närmare vägen. Bullerskyddet måste finnas hela vägen längs väg 13 och skydda både nya och befintliga hus.

De anser vidare att hastighetsbegränsningen på väg 13 utanför Hedeskoga behöver sänkas från dagens hastighetsgräns om 70km/h. Det finns busshållplatser på båda sidor där det är många skolbarn- och ungdomar som får på och av. Det är redan idag ett faktum att väldigt många kör för fort längs denna sträcka. Nu kommer ju Ystad tätort i stort sett börja vid Hedeskoga och därför hade varit naturligt med en lägre hastighetsgräns.

Vidare undrar de vad som kommer att hända med cykelvägen som leds genom Vetegatan idag samt föreslår en begränsad hastighet på Vetegatan exempelvis till 30 km.

I grunden tycker de att det blir bra med ett område som för Hedeskoga lite närmare Ystad men har funderingar angående ovanstående punkter.

Kommentar

En utfart söderut vid rondellen mot Källesjö skulle medföra ett ingrepp i naturmarken kring dammarna som planläggs som rekreativsområde och är en viktig livsmiljö för olika djur- och växtarter. En utfart söderut är inte heller ekonomiskt försvarbar då den inte ansluter till någon byggnation under en längre del av sträckan utan bara fungerar som en transportled. Riksväg 13 är Trafikverkets väg och funktionellt prioriterad väg. Framkomligheten på vägen försämrats om fler anslutningar görs. Eftersom det redan idag finns en utfart via Hedeskogavägen till riksväg 13 är det inte befogat med fler väganlutningar i närområdet. Synpunkter om trafik under byggnationstiden har framförts till fastighetsägaren, Ystads kommun.

SAMRÅDSREDOGÖRELSE 2020-05-28

Dnr: SAM 2014/73

Angående buller från riksväg 13 så gäller att kommunen i nya detaljplaner måste tillgodose bullerkrav för ny bebyggelse. Vad gäller befintlig bebyggelse utanför planområdet är det Trafikverket som ansvarar för eventuella åtgärder och synpunkter på buller behöver därför lämnas till Trafikverket. Även hastighetsbegränsningen på vägen är Trafikverkets ansvar och inget kommunen kan reglera. Inför granskningen har utredningarna uppdaterats med bulleranalyser för prognos-år 2040. Resultaten har förts in i planhandlingarna.

Cykelvägen kommer ledas om och dras in i det nya utbyggnadsområdet i öster, för att sedan ansluta till Vetegatan, så som den ansluter idag.

Kommunen har under de senaste åren genomfört en hastighetsöversyn i alla orter i kommunen. Beslutet som tagits är att 40 km/h generellt ska gälla i alla områden. 30 km/h gäller bara utanför skolor vardagar kl. 7-17 samt i centrala Ystad.

Fastighetsägare till Hedeskoga 19:17, Hedeskoga 19:18, Hedeskoga 19:19, Hedeskoga 19:20, Hedeskoga 19:21, Hedeskoga 19:22, Hedeskoga 19:23, Hedeskoga 19:24, Hedeskoga 19:25, Hedeskoga 19:26, Hedeskoga 19:28, Hedeskoga 19:29, Hedeskoga 19:30

Fastighetsägarna är negativa till bebyggelsen längs med Blåsborgsvägen. På möte den 2:a mars 2016 informerades endast om nybyggnation i södra Hedeskoga, bebyggelse längs Blåsborgsvägen nämndes inte. Dessa fakta kom fram först i samband med mötet den 10 april 2018, som en del men inte alla blivit inbjudna till.

De reagerar mot att man med så kort varsel bryter mot byggplanen från 1965, som man följt sedan dess. I planbeskrivningen för nu aktuell planen är det i samrådet oklart var fastigheterna verkligen skall ligga gentemot gatan. Man nämner att "ny bebyggelse skall knyta an till gammal". Är det 2,5 meter från gatan så "knyter man" inte an mot befintlig bebyggelse. Befintlig bebyggelse ligger med ett avstånd till gatan på mellan 6-8 meter. Detta är mycket viktigt då man tittar på höjdskillnader. Befintliga byggnader har en höjd på 4,9 meter och en taklutning på 27 grader, mot en bebyggelse på 7,5-8 meter och en taklutning på 45 grader. De menar att de 4,5 m som planen föreslår inte stämmer med byggnader på 1,5 vån. De motsätter sig denna höga bebyggelse och menar att föreslagna bebyggelse tar bort den nuvarande känslan av att bo på landet, som är anledningen till att många bosatt sig här.

Vidare menar de att de blivit invaggade i tron att närheten till tippen var avgörande och att det inte skulle byggas här.

Deras förhoppning är att man verkligen knyter an till befintlig bebyggelse om man nödvändigtvis måste bygga på Blåsborgsvägen och bygger hus som smälter in.

Kommentar

Den tidiga dialogen syftade till att få in synpunkter och idéer till kommunen i ett tidigt skede, när inga tydliga byggnadsförslag var framtagna. Förfrågan om byggnation längs Blåsborgsvägen kom in till kommunen efter den tidiga dialogen och detaljplanen har därefter arbetats fram gemensamt för både utbyggnaden söder om Hedeskoga och väster om Blåsborgsvägen. Det är först i samrådet av detaljplanen som ett första förslag presenterats för allmänheten med möjlighet att lämna synpunkter. Under såväl samråd, som efterföljande granskningskedje, har allmänheten möjlighet att lämna synpunkter på detaljplanen till kommunen. Det är inte förrän detaljplanen antas som den anses vara färdig.

Inför granskningen har höjden på bebyggelsen väster om Blåsborgsvägen sänkts 1 meter, från 4,5 till 3,5 m, vilket gör att husen kan utformas som lägre 1,5-planshus än i samrådet. Bebyggelsen ändras även från parhus till friliggande villor, utom i den sydligaste delen där radhus tillåts. Befintliga hus öster om Blåsborgsvägen får uppföras i



SAMRÅDSREDOGÖRELSE 2020-05-28

Dnr: SAM 2014/73

en våning med inredd vind. En fjärdedel av tomten får bebyggas och takvinkeln får vara högs 45 grader. Bestämmelserna om takvinkel, höjd, fasadmaterial och exploateringsgrad på bebyggelse väster om Blåsborgsvägen har satts med utgångspunkt i befintlig byggnadsplan och befintlig bebyggelse öster om Blåsborgsvägen. Antal bostäder som visas i illustrationen är endast ett förslag på möjlig utbyggnad. Storlek, utformning och antal hus bestäms slutligen i bygglovet utifrån bestämmelser i detaljplanen.

I fördjupad översiktsplan för staden Ystad, antagen 2016, föreslås att södra Hedeskoga ska kunna planeras för bostäder. Den fördjupade översiktsplanen konstaterar också att det runt anfallsanläggningen norr om Hedeskoga finns en skyddszon på 500 meter där det inte är lämpligt att uppföra bostäder. Bebyggelsen inom aktuellt planområde uppförs på ett längre avstånd från anfallsanläggningen än så.

Fastighetsägare Skorpan 4, Skorpan 5, Kringlan 1

Fastighetsägarna till Skorpan 4 och 5 samt Kringlan 1 konstaterar att deras tidigare synpunkter om en grön korridor söder om befintlig bebyggelse inte hörtsammats i och med samrådsförslaget.

Deras förslag nummer är att skjuta det mittre bostadsområdet västerut så att en korridor erhålles mellan gammal och ny bebyggelse. På så sätt får man en 90 graders kurva på lokalgatan vilket resulterar i en hastighetssänkning per automatik vid ankomst till det mellersta området samt reducerar hastigheten på lokalgatan. Vidare önskar de att antingen ta bort närmsta fastighet som vetter mot Skorpan 4, eller att flytta hela bostadsområdet tjugo meter söderut. De önskar även att lokalgatan till mellersta området som går utanför Skorpan 4:s fastighet utreds avseende buller och avvattnings. Synpunkterna gällande avvattnings grundar sig på att Skorpan 4:s tomtmark ligger ca en meter under kommunens omgivande markområde vilket anvisats av Ystads kommun vid byggtillfället. Synpunkterna nedan avser Skorpan 4, Skorpan 5 och Skorpan 6 eftersom alla fastigheterna ligger lägre än utanföriggande marknivå. Resultatet av marknivåskillnaderna visar sig i höga grundvattennivåer och vatteninträngning under vissa årstider på nämnda fastigheter. För kännedom har fastighetsägarna påtalat behov av dränering av kommunens mark utanför Skorpan 4, skorpan 5 och Skorpan 6 vid ett flertal tillfällen under årens lopp utan resultat. När nybyggnation är tänkt på Hedeskoga 18:1 m.fl. så förutsätter de att detta gamla avvattningsproblemen elimineras i sin helhet i det här projektet. Deras uppfattning är att problemen med vatteninträngning kommer att eskalera med de lösningar som redovisas i samrådshandlingen. Därför bör en fördjupad utredning gällande de nya villaområdena och vägarna avseende avvattnings utföras och att befintlig bebyggelse ingår. Slutsatsen är att höjderna måste beaktas.

Vidare efterlyser de en fördjupad grod- och reptilutredning då de boende vid flertal tillfällen observerat lövgroda, snok samt andra grodarter i trädgårdarna.

Slutligen vill de tillägga att de är positiva till initiativet att utveckla Hedeskoga och "sammankoppla" det med övriga Ystad men hoppas att det sker på ett positivt sätt för alla involverade.

Kommentar

En gedigen förprojektering har gjorts parallellt med planarbetet för utbyggnadsområdet i söder. Efter samrådet av planen har förprojekteringen setts över på nytt avseende lutningar och avrinning. På grund av markens topografi kan bebyggelseområden och gatuanslutningar inte flyttas hur som helst. Förprojekteringen har också tagit i beaktande avrinning och lutningar för dagvatten. Avrinning från ny bebyggelse får inte påverka befintlig bebyggelse.

Under den tidiga dialogen kom både förslag om en grön korridor samt förslag om att skapa en gemensam bykänsla. Att knyta ny bebyggelse till befintlig bebyggelse och skola bidrar till att göra utbyggnaden till en tydlig del av befintliga Hedeskoga.

SAMRÅDSREDOGÖRELSE 2020-05-28

Dnr: SAM 2014/73

Trafik- och bullerutredningar har tagits fram för att undersöka konsekvenserna av utbyggnaden. Bullermätningar är dock inte aktuellt på de mindre gatorna där trafiken är, och kommer fortsätta vara, låg i jämförelse med de större infartsgatorna. Inför granskningen har utredningarna uppdaterats med bulleranalyser för prognosår 2040. Resultaten har förts in i planhandlingarna inför granskningen.

Inför granskningen har planhandlingarna kompletterats med ny utredning för groddjuren. Ny utredning visar att groddjuren inte kommer påverkas negativt, utan tvärtom gynnas, av planförslaget så länge som förslag om åtgärder från utredningarna efterföljs. Planbeskrivningen har inför granskningen uppdaterats med utgångspunkt från utredningarna.

Fastighetsägare Gårdskarlen 11

Fastighetsägaren till Gårdskarlen 11 framför synpunkter angående säkerhet och nedskräpning.

Under bygget av Källesjöområdet var det en omfattande trafik av byggfordon på cykelstigarna strax söder om dammarna. Vid flera tillfällen höll barn på att bli påkörda av snabbt körande fordon. Cykelstigar är till för att cykla och gå på utan risk för att bli påkörd. Det är ett mycket barnrikt område, och kommunen måste göra allt från sin sida för att förhindra att byggfordon använder cykelstigarna söder om dammarna för att nå det nya området norr om dammarna. För att åstadkomma detta föreslås att tydliga restriktioner mot att köra byggfordon på cykelstigarna utfärdas. Samt att inte stigar anläggs mellan dammarna då det annars kommer att inbjuda till att ta genvägar genom naturområdet vid dammarna. Dessutom kommer detta att ha ansenlig påverkan på det fantastiska djurlivet omkring dammarna.

När det gäller nedskräpning befارar de att nedskräpningen från byggnationen av Källesjöområdet kommer att upprepas under bygget av nya området. Ytterst lite gjordes då från kommunens sida trots att man lovade att rensa bland skräpet. De befارar att det kommer att bli än värre med det nya bygget eftersom det är öppnare ytor och starkare vindar uppe på kullen där det ska byggas. De betonar att det inte nödvändigtvis är någon medveten nedskräpning utan en konsekvens av de starka vindarna. Med tanke på de stora naturvärdena i området med fridlysta groddjur och rödlistade fåglar måste kommunen, som har det övergripande ansvaret, göra allt för att förhindra nedskräpning.

Hur nedskräpningen ska hanteras och motverkas praktiskt samt hur säkerheten för de många barnen som cyklar/leker på Källesjöområdets cykelstigar och gräsmattor ska säkras måste beskrivas tydligt i detaljplanen, vilket saknas idag.

Kommentar

Trafik och uppställning under byggnationstiden kan inte styras i detaljplanen. Synpunkterna har överlämnats till mark- och exploateringsenheten, som är markägare för utbyggnadsområdet söder om Hedeskoga.

Fastighetsägare Hedeskoga 6:9, Kringlan 6, 7, 8, 9, 10, 11, Kavringen 2, 4, 5, 6, Boende Kavringen 1, 2 och 3

Fastighetsägarna till Hedeskoga 6:9, Kringlan 6, 7, 8, 9, 10, 11, Kavringen 2, 4, 5, 6 och boende på Kavringen 1, 2, 3 har skickat in separata yttranden men med samma innehåll varför de besvaras gemensamt. De boende påpekar att de redan idag utsätts för buller från riksväg 13. I planen skyddas planerad bebyggelse och de önskar att även befintlig bebyggelse ska skyddas. De menar vidare att förslagen infart till ny bebyggelse via Vetegatan kommer att innebära ytterligare buller och att fler utfartsmöjligheter ska finnas i stället för att all trafik ska gå genom Vetegatan, som även är en cykelväg idag. De undrar även vad som kommer att ske med cykelvägen som ju leds via Vetegatan

SAMRÅDSREDOGÖRELSE 2020-05-28

Dnr: SAM 2014/73

idag. Avslutningsvis föreslår de att hastighet på Vetegatan begränsas till exempelvis 30 km och hastigheten på Riksväg 13 begränsas till 50 km från soptippen till rondellen.

Kommentar

Angående buller från riksväg 13 så gäller att kommunen i nya detaljplaner ska tillgodose bullerkrav för ny bebyggelse. Vad gäller befintlig bebyggelse utanför planområdet ansvarar Trafikverket för eventuella åtgärder varför synpunkter på buller behöver lämnas till dem. Även hastighetsbegränsningen på vägen är Trafikverkets ansvar och regleras ej av kommunen. Inför granskningen har trafikutredningen uppdaterats med bulleranalyser för prognos-år 2040 och resultaten har förts in i planhandlingarna.

Riksväg 13 är Trafikverkets väg och funktionellt prioriterad väg. Framkomligheten på vägen försämras om fler anslutningar görs. Eftersom det redan idag finns en utfart via Hedeskogavägen till riksväg 13 är det inte befogat med fler väganslutningar i närområdet.

Kommunen har under de senaste åren genomfört en hastighetsöversyn i alla orter i kommunen. Beslutet som tagits är att 40 km/h generellt ska gälla i alla områden. 30 km/h gäller bara utanför skolor vardagar kl. 7-17 samt i centrala Ystad.

Cykelvägen från Ystad genom Hedeskoga föreslås dras om i söder, in genom det nya området och sedan fortsätta i befintlig sträckning i blandtrafik längs Vetegatan.

Boende Selen 1

Boende på Selen 1 uppskattar kommunens hörsamhet för de ekologiska värden men tycker att långt mer bör göras för att säkerställa dessa.

Kommunens egna utredningar har visat på höga till mycket höga värden i Hedeskoga- och Källesjödammarna med groddjur och salamandrar som är skyddade enligt Artskyddsförordningen. Med tanke på bland annat salamandrarnas vandringar är det sannolikt att bebyggelsen kommer att allvarligt skada djurlivet med föreslagen placering. De anser därför att de nya gatorna inte bör sträcka sig så långt ner mot dammarna utan minskas med några hus.

Föreslaget grönområde mellan dammarna och den nya bebyggelsen är positivt men det är av yttersta vikt att de stigar som ev. anläggs omkring dammarna inte asfalteras utan görs smala och grusade. Det är viktigt att dessa stigar inte blir transportleder utan rekreationsleder och att cykeltransporter mot Ystad sker via befintliga cykelvägar längs med Hedeskogavägen och väg 13. Annars riskerar grodor, salamandrar, fåglar och annat djurliv att störas i alltför hög grad. Detta gäller i synnerhet den planerade stigen vid Södra Hedeskogadammen då denna damm innehåller salamandrar och groddjur som kräver särskilda hänsyn.

För att förhindra störningar av djuren under byggtiden i form av transporter, nedskräpning och buller föreslås att kommunen färdigställer hela grönområdet norr om dammarna innan enskilda byggherrar börjar bygga. Grönområdet kommer då att utgöra en buffert mot dammarna och fånga upp en del skräp som blåser omkring. Kommunen bör också se till att inga byggbodar eller byggfordon får uppföras i närheten av dammarna.

Kommentar



Ystads kommun

Samhällsbyggnad

SAMRÅDSREDOGÖRELSE 2020-05-28

Dnr: SAM 2014/73

Avstånd till vattenområden hålls i detaljplanen genom att området närmst dammarna planläggs som naturmark. När detaljplanen för Källesjö togs fram planlades dammarna och ett område norr om dem som naturmark i den planen. Ny plan har anpassat sin gräns till detta och föreslår ingen bebyggelse inom den naturmarken. Den plangräns som gäller syns på plankartan. Inför granskningen har planhandlingarna kompletterats med ny utredning för groddjuren. Ny utredning visar att groddjuren inte kommer påverkas negativt, utan tvärtom gynnas, av planförslaget så länge som förslag om åtgärder från utredningarna efterföljs. Planbeskrivningen uppdateras inför granskning med text från utredningarna.

Stigarna ingår i område reglerat som natur och ska de vara en del av rekreationsområdet varför de föreslås vara grusade. I de mest fuktiga stråken föreslås spänger. Stigarna är till för allmänhetens rekreationsmöjligheter.

Trafik och uppställning under byggnationstiden kan inte styras i detaljplanen men synpunkterna har överlämnats till mark- och exploateringsenheten, som är markägare för utbyggnadsområdet söder om Hedeskoga och ansvarar för dessa frågor.

Boende Lågtrycket 4

Boende på Lågtrycket 4 påpekar att dammarna förutom fridlysta groddjur och salamandrar även har ett mycket rikt fågelliv med flera rapporterade rödlistade arter. Det är inte acceptabelt att placera bebyggelsen så nära dammarna och de noterar att Länsstyrelsen också haft invändningar mot den stora risken för påverkan på djuren. Bebyggelsen bör därför minskas så att avståndet till dammarna blir minst 100 meter. Det handlar inte bara om faktiskt avstånd till närmaste hus (som enligt Groddjursinventeringen föreslås vara minst 50 meter) utan också om att groddjuren påverkas av rörelsen i närområdet, och denna blir ansenlig om husen ligger så nära som föreslås.

Det föreslagna grönområdet norr om dammarna har potential att bli ett fint naturområde som förhöjer värdet och livsmiljön för de nya bostäderna. Det är dock viktigt att det inte blir för mycket rörelse i form av cykeltransporter eller promenadstråk utan att det behåller sin "naturliga" karaktär. Planerade stigar genom naturområdet får under inga omständigheter asfalteras. Om cyklister från 85 nya hus ska ta sig ner till Ystad genom en cykelväg som löper mellan dammarna kommer groddjuren att ta ansenlig skada. För att värna groddjuren bör det inte vara några stigar alls. Befintliga cykelvägar längs med Hedeskogavägen och väg 13 bör räcka väl.

En stor fara ur natursynpunkt är själva byggtiden. Riskerna under denna måste utredas mer omfattande och specificeras i detaljplanen. Hur kommer byggskräp att påverka dammarna med dess djur- och fågelliv? Hur kommer bullret från byggfordon att påverka djurlivet? Därför bör kommunen göra en ny miljökonsekvensutredning kring påverkan på groddjuren och ekosystemet kring dammarna av själva byggprocessen. Idag fokuserar detaljplanen på konsekvenserna när själva området är färdigställt men försummar konsekvenserna under den 5 år långa byggtiden. Utifrån konsekvensanalysen behöver en konkret ågärdsplan för byggprocessen göras. Några förslag för att minimera skadorna är att ange specifikt att grönområdet norr om dammarna ska anläggas på ett sätt som skyddar för att skräp blåser ner i dammarna, se till att inga byggfordon eller byggbodnar får förekomma närmare än 50 meter från dammarna, kontinuerlig rensning av området från skräp samt upprätta tydligare instruktioner och hårdare restriktioner gentemot enskilda byggherrar för att minimera nedskräpning under byggtiden.

Kommentar

Inför granskningen har planhandlingarna kompletterats med ny utredning för groddjuren. Ny utredning visar att groddjuren inte kommer påverkas negativt, utan tvärtom gynnas, av planförslaget så länge som förslag om åtgärder från utredningarna efterföljs. Planbeskrivningen uppdateras inför granskning med text från utredningen.

SAMRÅDSREDOGÖRELSE 2020-05-28

Dnr: SAM 2014/73

Stigarna ingår i område reglerat som natur och ska de vara en del av rekreationsområdet varför de föreslås vara grusade. I de mest fuktiga stråken föreslås spänger. Stigarna är till för allmänhetens rekreationsmöjligheter.

Trafik och uppställning under byggnationstiden kan inte styras i detaljplanen. Synpunkterna har överlämnats till mark- och exploateringsenheten, som är markägare för utbyggnadsområdet söder om Hedeskoga och ansvarar för dessa frågor.

Boende Tankbåten 1

Boende på Tankbåten 1 noterar att kommunen har gjort omfattande utredningar av områdets naturvärden. Dessa utredningar har visat på höga till mycket höga värden i Hedeskoga- och Källesjödammarna. De anser dock att bebyggelsen måste placeras ännu längre från dammarna för att säkerställa naturvärdet. Detta är ett unikt område med både lövgroda, klockgroda, ätlig groda och salamandrar. Även om kommunen hörsammat utredningens förslag om en "grön zon", vilket är utmärkt, måste mer göras för att förhindra störning av djurlivet. Utformningen av detta gröna område måste specificeras i större detalj. Salamandrar t ex rör sig över stora ytor, och det måste upprättas en buffert den nya bebyggelsen som är större än den nu föreslagna. Dessutom måste transport/vandring genom området minimeras för att inte störa djuren. Från detaljplanen verkar det som att cykel-/gångstigar ska anläggas precis intill det som kallas Södra Hedeskogadammen, som är en av de två dammarna med mycket högt naturvärde. Det är naturligtvis helt oacceptabelt att ha en stig precis bredvid den dammen med allt vad det kommer att innebära i form av ljud, nedskräpning, störning. Området bör behålla sin naturliga karaktär utan artificiellt anlagda stigar. Det går utmärkt att promenera där redan idag och det förhöjer snarast upplevelsen av att inte vara i en "park" utan i naturen genom att det inte finns några stigar. Att bevara detta områdes naturliga karaktär kommer inte bara vara nödvändigt för att tillmötesgå de lagliga kraven utan också förhöja områdets attraktivitet för de nya bostäderna.

Kommunens förslag till lösning av biltrafiken är bra. Trafiken bör i första hand ledas till och från väg 13 och inte på Hedeskogavägen där salamandrarna kan förväntas vandra. Det är mycket bra att inga södergående bilvägar kommer från det nya området.

Kommentar

Inför granskningen har planhandlingarna kompletterats med ny utredning för groddjuren. Ny utredning visar att groddjuren inte kommer påverkas negativt, utan tvärtom gynnas, av planförslaget så länge som förslag om åtgärder från utredningarna efterföljs. Planbeskrivningen uppdateras inför granskning med text från utredningarna.

Stigarna ingår i område reglerat som natur och ska de vara en del av rekreationsområdet varför de föreslås vara grusade. I de mest fuktiga stråken föreslås spänger. Stigarna är till för allmänhetens rekreationsmöjligheter. Stigarna bidrar till att höja rekreationsvärdet och tillgängligheten till dammområdet.

Fastighetsägare Vitlöken 13

Fastighetsägare till Vitlöken 13 uppskattar kommunens hörsamhet för de ekologiska värden men tycker att långt mer bör göras för att säkerställa dessa.

Bebyggelsen måste placeras längre från dammarna för att inte störa lövgroda, klockgroda, ätlig groda och salamandrar. Salamandrar tex rör sig över stora ytor, och det måste upprättas en buffert den nya bebyggelsen som är större än den nu föreslagna. Dessutom måste transport/vandring genom området minimeras för att inte störa djuren. Dessutom kommer området sannolikt att bli mer attraktivt för de boende om det blir ett omfattande grönområde mellan den nya bebyggelsen och dammarna.

SAMRÅDSREDOGÖRELSE 2020-05-28

Dnr: SAM 2014/73

Cykel-/gångstigar precis intill det som kallas Södra Hedeskogadammen, som är en av de två dammarna med mycket högt naturvärde, är naturligtvis helt oacceptabelt pga ljud, nedskräpning, störning. Det vore bättre att behålla områdets naturliga karaktär utan att omvandla det till en "park" med stigar och belysning.

De är vidare oroade över de ekologiska skador som kan ske under den femåriga byggtiden. Ystads kommun måste ta ett större helhetsansvar för att förhindra nedskräpning och störning av djurlivet under byggtiden. En miljökonsekvensutredning behöver göras innan bygget för att utreda konsekvenserna av byggprocessen för groddjur, salamandrar och fåglar.

Även säkerheten omkring byggområdet måste förbättras. Under Källesjöbygget rusade byggfordon dagligen fram på cykelstigarna utan hänsyn till de många barn i området. Detta är helt oacceptabelt och måste förhindras vid det nya bygget av Södra Hedeskoga. Det finns en stor risk att byggfordon (och kommunens egna fordon) tar genvägar genom befintligt cykelstråk upp till det nya området. Ett bra sätt att göra detta är att inte bygga några stigar/vägar genom dammarna, vilket inbjuder till genvägar, utan tillse att trafiken leds via väg 13.

Kommentar

Inför granskningen har planhandlingarna kompletterats med ny utredning för groddjuren samt arkeologiska utredningar. Ny utredning visar att groddjuren inte kommer påverkas negativt, utan tvärtom gynnas, av planförslaget så länge som förslag om åtgärder från utredningarna efterföljs. Planbeskrivningen har uppdateras inför granskning med text från utredningarna.

Stigarna ingår i område reglerat som natur och ska de vara en del av rekreationsområdet varför de föreslås vara grusade. I de mest fuktiga stråken föreslås spänger. Stigarna är till för allmänhetens rekreationsmöjligheter.

Trafik och uppställning under byggnationstiden kan inte styras i detaljplanen. Synpunkterna har överlämnats till mark- och exploateringsenheten, som är markägare för utbyggnadsområdet söder om Hedeskoga och ansvarar för dessa frågor.

Skorpan 1

Fastighetsägare till Skorpan 1 anser att det är positivt att Hedeskoga byggs ut då man kan utnyttja befintlig förskola och skola samt få ett bättre underlag för kollektivtrafiken.

De anser dock att området inte utnyttjas maximalt, vilket bör göras då det är högklassig jordbruksmark som bebyggs. En stor yta lämnas söderut ner till befintlig bebyggelse. Hade man tagit med denna del också så skulle vägnätet in i området göras mer effektivt och trafiksäkert. En tillfart från väg 13 skulle leda till att trafikökningen i Hedeskoga by inte blir så stor, vilket är viktigt bland annat med tanke på skolbarnen.

Vid föreslagen anslutning till Majsgatan bör hänsyn tas till de markförhållanden som finns i form av nivåskillnader. Idag är det en mycket stor lutning på vägen och om den som i förslaget skall förlängas och ansluta till det nya området måste detta beaktas. Lutningen bör inte överskrida 5% för att området ska vara tillgängligt. De önskar även att bullerdämpande åtgärder vidtas mellan väg och befintliga fastigheter.



Kommentar

Syftet med att inte planera mark för bostäder närmre dammarna i söder är för att skydda det växt- och djurliv som finns där idag samt värna om allmänhetens rekreativsmöjligheter.

Riksväg 13 är Trafikverkets väg och funktionellt prioriterad väg. Framkomligheten på vägen försämras om fler anslutningar görs. Eftersom det redan idag finns en utfart via Hedeskogavägen till riksväg 13 är det inte befogat med fler väganlutningar i närområdet.

Parallellt med detaljplanen har en förprojektering gjorts för att bl.a. utreda marknivåerna och anslutningar av tomter och infrastruktur. Planförslaget bygger på resultaten från förprojekteringen. Trafik- och bullerutredningar har tagits fram för att undersöka konsekvenserna av utbyggnaden. Bullermätningar är dock inte aktuellt på de mindre gatorna där trafiken är, och kommer fortsätta vara, låg i jämförelse med de större infartsgatorna. Inför granskningen har utredningarna uppdaterats med bulleranalyser för prognos-år 2040. Resultaten har förts in i planhandlingarna inför granskningen.

Kringlan 12

Fastighetsägare till Kringlan 12 har tomttytor både mot Vetegatan och Hedeskogavägen. De menar att deras fastighet med planförslaget blir den som är utsatt för mest ökad trafik i området inom tytor mot båda vägarna när Södra Hedeskoga är bebyggt. Idag är hastigheten på fordon förhållandevis hög på Hedeskogavägen och många håller inte de utsatta hastighetsgränserna.

De anser därför att det inte är lämpligt att infart till Södra Hedeskoga skall gå genom befintligt vägnät utan istället att en ny tillfart byggs i direkt anslutning till Södra Hedeskoga. De anser vidare att hastigheten i hela Hedeskoga bör sänkas till 30 km/h samt att hastighetssänkande hinder bör byggas på Hedeskogavägen. Om trafiken leds genom befintligt vägnät bör trottoar med gång- och cykelväg byggas längs nuvarande Vetegatan samt Hedeskogavägen.

Kommentar

Trafik- och bullerutredningar har tagits fram för att undersöka konsekvenserna av utbyggnaden. Bullermätningar är dock inte aktuellt på de mindre gatorna där trafiken är, och kommer fortsätta vara, låg i jämförelse med de större infartsgatorna. Inför granskningen har utredningarna uppdaterats med bulleranalyser för prognos-år 2040. Resultaten har förts in i planhandlingarna inför granskningen.

Kommunen har under de senaste åren genomfört en hastighetsöversyn i alla orter i kommunen. Beslutet som tagits är att 40 km/h generellt ska gälla i alla områden. 30 km/h gäller bara utanför skolor vardagar kl. 7-17 samt i centrala Ystad.

Trottoarer är inte aktuellt på mindre lokalgator. I de fall det finns problem på mindre gator jobbar kommunen med punktåtgärder. En trafikutredning har tagits fram där hastighetsdämpande åtgärder föreslås på befintligt gatunät som påverkas av trafik från utbyggnadsområdet.

Övriga synpunkter

Inför samrådet av detaljplanen har det kommit in tidiga synpunkter från allmänheten samt naturskyddsföreningen. Synpunkterna rör utökad trafik på vägnätet, nedskräpning under byggtid (med erfarenheter från utbyggnad av Källesjö) samt miljöpåverkan och hänsyn till naturområdet och dammarna i söder. Liknande synpunkter har förts fram under samrådet och besvaras i denna samrådsredogörelse.

Inför planarbetet bjöds boende i Hedeskoga in till en tidig dialog för att diskutera utbyggnaden söder om byn (bostäderna längs Blåsborgsvägen hade ännu inte blivit aktuella då). Den tidiga dialogen har sammanfattats och ställdes ut tillsammans med planhandlingarna i samrådet. Dokumentet fungerar som underlag i detaljplanearbetet.

Behov av miljöbedömning

Inga av de synpunkter som kom in under samrådet bedömdes beröra behovsbedömningen av miljöbedömning. Länsstyrelsen lyfter synpunkter på eventuellt behov av en miljökonsekvensbeskrivning i sitt yttrande med anledning av groddjuren och artskyddet. Synpunkter har kommit in på trafik, buller och miljövärden. Efter samrådet har utredningar uppdaterats för att utreda dessa aspekter än mer, däribland en kompletterande utredning om hänsyn till groddjuren. Resultaten från utredningarna visar inte på några hinder i fortsatt planläggning. En miljöbedömning anses därför inte behövas.

Ändringar av planhandlingarna efter samrådet

Med anledning av de synpunkter som kom in under samrådet, samt vidare bearbetning av planförslaget, har planhandlingarna ändrats inför granskningen enligt följande:

Plankarta

- Gränsen för planområdet har justerats så att området även omfattar Blåsborgsvägen och Hedeskogavägen norr och nordväst om skolan.
- Naturmarken inom fastigheten Hedeskoga 5:1 har utgått (ytan ingår inte längre i planområdet).
- Placeringen av vägar och ny bebyggelse har justerats något mot bakgrund av den reviderade förprojekteringen.
- Högsta tillåtna höjd på busen utmed Blåsborgsvägens norra del har justerats.
- Fördelningen mellan friliggande enbostadsbus och radhus/kedjehus/parhus utmed Blåsborgsvägen har justerats.
- En vändplan säkerställs i Blåsborgsvägens norra del.
- Befintliga skolbyggnader har försetts med bevarande-/rivningskydd.
- Området söder om kyrkogården har getts en flexibel användning i den bemärkelse att den tillåter antingen bostadsändamål eller skoländamål.
- Bestämmelse för den sydöstra masten utgår eftersom masten avses tas ned.

Illustration

- Illustrationen har justerats så att den överensstämmer med det reviderade planförslaget.

Planbeskrivning

Utöver de ändringar som följer av det som ändrats i plankartan har planbeskrivningen uppdaterats enligt följande:

- Resultat från nya och/eller reviderade utredningar.
- Kulturmiljövärden inom skolområdet (fokus byggnaderna).
- Förtydliganden utifrån de yttranden som inkommit under samråd av detaljplanen.

Sammanfattning

Kvarstående invändningar

Från samrådet kvarstår invändningar från:

- Tekniska avdelningen, Ystads kommun.
- Boende i närområdet.



Ystads kommun
Samhällsbyggnad

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2020-05-28

Dnr: SAM 2014/73

Stadsbyggnadsavdelningen

Johan Maniet
planchef

Sofie Wedin
planarkitekt