



GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Detaljplan för Mellby 3:3 och del av Mellby 3:121 (Stärkan), Kivik, Simrishamns kommun, Skåne län

DNR 2019/822

Upprättad 2021-09-30

Hur granskningen har bedrivits

Förslag till detaljplan för Mellby 3:3 och del av Mellby 3:121 (Stärkan), har varit föremål för granskning under perioden 8 maj – 4 juni 2021. Kungörelsen publicerades i Ystad Allehanda den 8 maj 2021. Detaljplanehandlingarna har under granskningstiden funnits tillgänglig på Simrishamns kommuns hemsida, Simrishamns bibliotek, Stadshusets foajé samt sänts till berörda sakägare och myndigheter.

Detaljplanen handläggs enligt Plan- och bygglagens (2010:900) regler för standard planförfarande.

Totalt har det inkommit 15 yttranden under granskningstiden, varav 9 yttrande är utan erinran.

Yttranden som inkom under granskningstiden delges och besvaras i detta dokument av samhällsbyggnadsförvaltningen.

Inkomna yttranden:

Ystad-Österlenregionens miljöförbund, 2021-05-11

Räddningstjänsten SÖRF, 2021-05-11

Skanova Telia Company AB, 2021-05-14

Trafikverket, 2021-05-19

Lantmäteriet, 2021-05-21

Kultur- och fritidsnämnden, Simrishamns kommun, 2021-05-21

Fastighetsägare till Mellby 25:6, 2021-05-25

Fastighetsägare till Mellby 96:11, 2021-05-25

Byggnadsnämnden, Simrishamns kommun, 2021-05-28

Region Skåne, 2021.06-02

Kommunledningskontoret, delegationsbeslut Kommunstyrelsen, Simrishamns kommun, 2021-06-02

Försvarsmakten, 2021-06-03

Fastighetsägare till Mellby 96:12, 2021-06-04

Fastighetsägare till Mellby 3:3, 2021-06-04

Länsstyrelsen Skåne, 2021-06-04



Övergripande sammanfattning av inkomna yttranden

Under granskningskedet har inkomna synpunkter i övergripande drag berört:

- Utfartsförbud
- Administrativ bestämmelse
- Förtydligande i plankartan
- Markförening
- Flytt av hållplats och tillhörande pendlarparkering
- Utfart från Stärkan

Kvarstående synpunkter på granskningshandlingarna

Myndigheter, statliga verk

Inga myndigheter eller statliga verk bedöms ha kvarstående synpunkter som inte har blivit tillgodosedda i samband med revidering av planhandlingarna.

Kommunala och regionala organ

Inga kommunala eller regionala organ bedöms ha kvarstående synpunkter som inte har blivit tillgodosedda i samband med revidering av planhandlingarna.

Sakägare och övriga

Synpunkter om flytt av busshållplats och utfart från Stärkan bedöms kvarstå.

Inkomna synpunkter/yttranden under granskningstiden

MYNDIGHETER OCH STATLIGA VERK

Trafikverket, 2021-05-19

Trafikverket har inga synpunkter.

Lantmäteriet, 2021-05-21

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade 2021-04-29) har följande noterats:

Plankarta med bestämmelser

En planbestämmelse om utfart kan inte reglera förhållanden utanför planområdet och kan därför inte anges i planområdesgräns. Bestämmelsen reglerar förhållanden mellan två användningsområden och båda användningsområdena måste finnas inom samma plan. I de fall då ett planområde gränsar mot statlig väg så hanteras frågor om utfart enligt bestämmelser i väglagen.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar: Utfartsförbudet tas bort i detaljplanen då förändringar i tillfarter ändå inte är möjlig att göra mot Trafikverkets vägar i norr och väster på grund av närhet till korsning. Om körbar koppling i framtiden önskas mot den kommunala



vägen i öster finns möjlighet att ansluta till denna. Om än en tekniskt svår anslutning att genomföra då höjdskillnaden mellan kvartersmarken och vägen är en klack på ca en meter.

Det synes något udda med en administrativ bestämmelse (a1) utanför planområdesgränsen.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar: Anledningen till den administrativa gränsen utanför planområdesgränsen är att kommunen inte avser att denna del längre ska inkluderas av detaljplan. Då kommunen tidigare redovisat förslag till upphävande av detaljplan på detta vis, utan någon synpunkt, tillämpades detta tillvägagångssätt även i denna plan.

Eftersom det i en detaljplan endast kan råda antingen kommunalt eller enskilt huvudmannaskap för allmänna platser bör det förtydligas rörande den del som enligt plankartan inte ska omfattas av kommunalt huvudmannaskap.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar: Förtydligande om huvudmannaskap förs in i detaljplanen.

Genomförandetiden bör kompletteras med information om från när den börjar löpa.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar: Detaljplanen uppdateras med information om att genomförandetiden börjar löpa från den dag planen vinner laga kraft.

Grundkarta

Befintliga fastighetsgränser är otydliga i grundkartan. Exempelvis så är det svårt att urskilja Mellby 101:2s gränser.

För att uppgifterna i grundkartan ska vara aktuella bör den inte vara äldre än 3 månader.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar: Läsbarheten i grundkartan ses över. Aktualisering av grundkartan sker inför antagande för att säkerställa att uppgifterna då är aktuella.

Försvarsmakten, 2021-06-03

Försvarsmakten har inget att erinra avseende Detaljplan för Mellby 3:3 och del av Mellby 3:121 (Stärkan)

Länsstyrelsen Skåne, 2021-06-04

Redogörelse för ärendet

Syftet med detaljplanen är att ändra planen så att en busshållplats kan möjliggöras samt att utfartsförbud införs vid Killebacken för att öka säkerheten i trafikmiljön vid Stärkan. Planförslaget anger markanvändningen detaljhandel och tekniska anläggningar på kvartersmark och gata, parkeringsplats och park på allmän plats. Gällande detaljplan anger handelsändamål, parkmark, allmänt ändamål samt gata.



Inom planområdet finns idag handelsverksamhet och ett mindre grönområde. Kommunen tar fram planförslaget med standardförfarande. För området gäller översiktsplan Framtiden, översiktsplan för Simrishamns kommun från 2015. Översiktsplanen anger att tätortsåtgärder längs väg 9 ska genomföras. Av Länsstyrelsens granskningsyttrande framgår att översiktsplanens utpekande av kollektivtrafikpunkter ger förutsättningar för en hållbar utveckling om den synkroniseras med övrig planering i kommunen. Kommunen gör bedömningen att planförslaget är förenligt med översiktsplanen. Kommunen gör bedömningen att planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. MB.

Länsstyrelsens formella synpunkter

Hälsa och säkerhet – markföroreningar

I planbeskrivningen anges att det inte finns några kända markföroreningar. I sitt samrådsyttrande menade Länsstyrelsen att planbeskrivningen behöver beskriva områdets historik relaterat till föroreningar och motivera sin bedömning. Länsstyrelsen kan inte se synpunkterna har behandlats i planhandlingarna eller bemötts i samrådsredogörelsen. Det är kommunen som vid planläggningen ansvarar för att marken undersöks och bedöms. Om marken är förorenad, ska kommunen även bedöma om olika efterbehandlingsåtgärder som 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 lov eller startbesked enligt 4 kap. 14 § PBL.

Länsstyrelsens bedömning

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

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar: Detaljplanen uppdateras med en historisk redovisning av markanvändningen tillsammans med ställningstagande om varför saneringsbehov inte bedöms föreligga.

KOMMUNALA OCH REGIONALA ORGAN

Ystad-Österlenregionens miljöförbund, 2021-05-11

Miljöförbundet har ingen erinringar mot aktuell detaljplan.

Räddningstjänsten SÖRF, 2021-05-11

Räddningstjänsten har inget att erinra

Kultur- och fritidsnämnden, Simrishamns kommun, 2021-05-21



Överlämnar yttrande utan erinran.

Byggnadsnämnden, Simrishamns kommun, 2021-05-28

Inget att invända mot planförslaget.

Region Skåne, 2021.06-02

Region Skåne avstår från att yttra sig över aktuell detaljplan.

Kommunledningskontoret, delegationsbeslut Kommunstyrelsen, Simrishamns kommun, 2021-06-02

Utifrån redovisade granskningshandlingar framförs inga erinringar i rubricerat ärende.

SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

Skanova Telia Company AB, 2021-05-14

Skanova har inget att erinra mot detaljplanen.

Fastighetsägare till Mellby 25:6, 2021-05-25

Yttrande till Simrishamns kommun

Trafikverket har upprättat en vägplan för Kivik som berörda får lämna synpunkter på. Eftersom kommunens detaljplan och Trafikverkets plan sammanfaller är mina invändningar till kommunen desamma som de jag framfört till Trafikverket, vilka jag härmed riktar till kommunens samhällsbyggnadsförvaltning/planenhet. Men på en viktig punkt skiljer sig planerna åt. Kommunens planenhet skriver att syftet med detaljplanen är att möjliggöra en busshållplats med pendlarparkering.

Trafikverket planerar för två hållplatser, den södergående i fruktodlingen 27:52.

– Varför finns ingenting om denna södergående hållplats med i detaljplanen?

– I förra samrådet ställde jag frågan: Vad händer med fruktodlingen?

Svaret i samrådsredogörelsen var att det är Trafikverket som har beslutat att flytta busshållplatsen från torget. Alltså en hållplats.

– Varför går det inte att få svar på frågan, vad händer med fruktodlingen?

– Äger kommunen inte rätten att besluta över den egna marken? Fruktodlingen är av nationell betydelse enligt miljöbalken (3 kap. 4§). För Kiviks särprägel, turism och näringsverksamhet är den av mycket stor betydelse.

– Önskar kommunen att i entrén till Kivik lägga busshållplats i äppelodlingen? Trafikverket medger att busshållplatsernas läge ger en mer urban stadsbild. Det vore verkligen ledsamt och obetänkt och en betydande miljöpåverkan i värdefull natur- och kulturmiljö.



Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar: Samhällsbyggnadsförvaltningen lägger störst vikt vid att bemöta denna första del av yttrandet då detta är ställt direkt mot kommunen. Nästkommande del av yttrande är framförallt riktat mot Trafikverket varför kommunen inte kan svara för alla synpunkter här. Kommentrar om denna del återfinns i slutet av yttrandet.

Det stämmer att Trafikverkets och kommunens planer sammanfaller och understödjer varandra. Skillnaden i de båda planerna är att det är Trafikverket som ansvarar för förändringarna som sker i vägområdet och byggnationen av de nya busshållplatserna. Kommunens arbete med detaljplanen är ett verktyg för att möjliggöra denna byggnation.

Det behövs endast en ändrad detaljplan för den del som rör den norrgående bussen eftersom här finns en detaljplan sedan tidigare som inte medger busshållplatsen. Information om detta förs in i planbeskrivningen. Hållplatsen för bussar i den södergående är möjlig att bygga utan att detaljplan behöver upprättas.

För att den södergående hållplatsen ska kunna byggas stämmer det att en mindre del av fruktodlingen kommer behöva tas i anspråk. Men detta mindre anspråk kan inte ses inkräkta på hushållningsprincipen som anges utifrån miljöbalken. Fruktodlingen finns kvar till största del och kommer även fortsättningsvis att kunna nyttjas. Det rumsliga ianspråktagande som en busskur tar kan inte heller anses vara så ianspråktagande att Kiviks karaktär förändras.

Yttrande till Trafikverket som också vidarebefordrats till Simrishamns kommun

Bilden på granskningshandlingens första sida visar väg 9:s bredaste sträckning vid Killegården och Stärkan, sedan smalnar den av söderut, som mest nära min fastighet (25:6). Just där vägen är som smalast svänger den av och intill finns den stora vackra fruktodlingen. Vid Killegården och Stärkan finns de tillfälliga busshållplatserna. Bakom björkarna längs vägen vid Killegårdens tomtgräns, förr en övergiven äppelodling som kommunen röjt, finns nu en stor oanvänd gräsyta (25:2).

Att göra de tillfälliga busshållplatserna permanenta avvisas av Trafikverket. Bedömningen är att det innebär ett omotiverat intrång i affärsverksamhet.

- På vilket sätt skulle affärsverksamheterna vid Stärkan och Killegården skadas av busshållplatser?
- Skulle inte handelshuset Stärkan kunna upplåta en del av sin parkering till en busskur bakom gångbanan, i synnerhet som Simrishamns kommun förbereder utbyggnad av parkering längs väg 9. Under en stor del av året nyttjas få av Stärkans parkeringsplatser.
- Den tillfälliga hållplatsen mot Simrishamn vid Killegården har utrymme för buss att stanna utan att hindra annan trafik. Det har hänt att stora fordon parkerat här utan att hindra framkomligheten.
- Varför kan hållplatserna inte permanentas här?
- Har Trafikverket resonerat med affärsidkarna om en sådan lösning?

Intrång förordas istället nära bostäder på Fabriksgatan och i äppelodlingen (27:52).

På Fabriksgatan ska parkeringsplats, vändplan, trappa och ramp upp till väg 9 klämmas in. Bilar på väg till och från busshållplatsen skall ledas från Killebacken in på Fabriksgatan och



därifrån ut till Killebacken. I planbeskrivningen står att det inte finns kända allmänna eller enskilda intressen som skulle påverkas negativt av att hållplats inrättas vid Fabriksgatan. Men i samrådsredogörelsen står på sidan 17: "Flera synpunkter rör pendlarparkeringen med infart Fabriksgatan. Man anser det olämpligt att leda in trafik på lokalgatan där flera bostadsfastigheter ligger. Det framförs att Fabriksgatan är i behov av trottoarer och inte mer trafik."

För hållplats mot Kristianstad har inget alternativt läge studerats.

Fruktodling är en för trakten viktig näringsgren som också, påpekas av Trafikverket, är av nationell betydelse enligt miljöbalken. I odlingen ska träd fällas. Trafikverket erbjuder sig kompensera de fällda fruktträden genom att plantera ek eller skogslind i en allé bakom hållplatsläget.

- Varför värnar Trafikverket i första hand om affärsverksamheterna vid Stärkan och Killegården och inte om den för Kiviks särprägel, näringsverksamhet och turism viktiga äppelodlingen.
- Varför är det motiverat att göra intrång intill bostäderna vid?
- Hur många träd måste fällas för hållplatsen?
- Ska ytterligare träd fällas för att plantera allé bakom hållplatsen?
- Hur kommer verksamheten i odlingen att påverkas? Framkomligheten inom odlingen hindras ju.

Fickhållplatser ska anläggas. – Varför? Vid Skogsdala stannar norr- och södergående buss vid trottoarkanten, busskuren finns bakom gångbanan. Detsamma gäller vid Agdelund.

Ett alternativ till hållplats för buss mot Simrishamn är på kommunens mark, 25:2. Även det avvisas av Trafikverket. Skälen uppges vara platsbrist, att hållplatsen hamnar mellan två utfarter, att privat mark tas i anspråk och att passagen över vägen hamnar i en svag kurva.

- Varför skulle passagen över vägen hamna intill den svaga kurvan vid fruktodlingen 27:52 och inte vid hållplats på 25:2? Invändningen är dessutom motsägelsefull. På planritningen över de nya hållplatserna har just denna passage markerats. (Planritning, ritningsnummer 101T0511.) Den svaga kurvan gör sikten dålig för bilister från Dalenvägen på väg söderut. Boende vid Dalenvägen har därför satt upp en utfartsspegel på motsatta sidan av vägen.

- Det är inte privat mark utan kommunens och det är obegripligt att platsbrist kan vara ett skäl.
- Utfarterna är Dalenvägen och Killegårdens gästparkering. Området är öppet och synligt för fordonsförare och fotgängare, utfartsregeln tydlig. Är det ett problem? I så fall kan Killegårdens gäster via 25:2 ledas ut på väg 9 från Dalenvägen.



Trafikverket hänvisar också till biotopskydd, stenmur och allé. Det vänstersvängfält som ska anläggas i korsningen väg 9 och Killebacken breddar vägen tre meter vilket gör att gång- och cykelvägen måste flyttas och biotopskyddad mur, allé och rödlistat björnbär måste tas bort. I planbeskrivningen sidan 29 står: "Sammantaget bedöms inte skyddsvärdet på naturvärdesobjekt 4 vara av den grad att det motiverar markintrång på tomtmark."

– Detsamma gäller det alternativa läget 25:2, som saknar rödlistat björnbär. Skyddsvärdet på björkdungen och muren motiverar inte intrång i äppelodlingen som är av nationell betydelse enligt miljöbalken och en viktig näringsgren i Kivik. Gräsytan sköts knapphändigt och är inte en värdefull naturmiljö. Äppelodlingen är värdefull natur- och kulturmiljö.

Det har föreslagits pendlarparkering på kommunens mark (25:2) vilket avvisas av Trafikverket som menar att parkering med infart från väg 9 hindrar framkomligheten.

Väg 9 vid tätorten Kivik är hastighetsbegränsad till 40 km, bussar har företräde i trafiken, bilar svänger av från väg 9 på väg mot Horsåkravägen, Eliselundsvägen, Dalenvägen, Killebacken, Fästanvägen, Nordins väg, Moriabacken. Kommunen har planer på fler parkeringsplatser längs väg 9 (Trivector trafikutredning och samrådsredogörelse sidan 8), gräsytan används redan av besökare för parkering och som vändyta, särskilt flitigt under högsäsong.

– Varför pekas just en avfart mot parkering på 25:2 ut som hinder för framkomligheten? Parkering vid väg 9 skulle avlasta trafiken på Killebacken och i bykärnan.

Utöver pendlarparkeringen på Fabriksgatan föreslås att trafik från Stärkans kundparkering, också tung trafik som levererat varor till Stärkan, ska ledas ut till Killebacken via Fabriksgatan, där Kiviks taxi har bussgarage, där de boende och deras bilburna gäster parkerar liksom hemtjänst och yrkestrafik, ambulans och räddningstjänst måste ha fri passage, sopor ska hämtas. Här finns tekniska anläggningar. Gatan är ett stråk för fotgängare, men utan trottoar.

Syftet sägs vara att öka trafiksäkerheten vid Stärkan, men problemen flyttas istället några meter ner på Killebacken och till Fabriksgatan vars invånare drabbas hårt och inte alla som bor här har rätten att yttra sig.

Ytterligare trafik leds till en plats som under högsäsong har en extrem trafikintensitet, det är inte bara leveranser med Postnord, DHL, Schenker och varutransporter till Ica, eller den lokala trafiken, människor bosatta i byn eller på väg till sina arbeten, nu är Killebacken ett turiststråk. Ett myller av bilar till och från Ica:s parkering, från Södra Rödjevägen, Trollkärrsvägen och Alekärrsvägen, byn och hamnen, cyklister och fotgängare. Köer och trafikstockningar blockerar övergångsstället.

Frågan har ställts, varför hållplatserna förlagts till platser som inte är centralt belägna. Trafikverkets svar är att de är centralt placerade eftersom restiden ska kortas och det är omotiverat att göra intrång i affärsverksamhet. (Samrådsredogörelse sidan 17.)



En viktig anledning till att behålla hållplatserna vid torget är att det är svårt, särskilt för äldre, rörelsehindrade, människor med funktionsnedsättning, att ta sig upp för de branta backarna, Killebacken, Eliselundsvägen och Moriabacken, detta och att det tar längre tid att nå bussen riskerar avskräcka, så att de som kan välja, väljer bilen i stället för bussen. Trivector har på uppdrag av Simrishamns kommun 2020 funnit att i Kivik har flest olyckor 2010–2020 drabbat fotgängare och cyklister på Killebacken, Eliselundsvägen och Moriabacken. För barn är det riskabelt att ta sig fram längs väg 9.

Tätortens bostäder är koncentrerade öster om väg 9 och brer ut sig från torget i alla riktningar, torget ligger mitt i, i centrum. De flesta som reser med buss bor öster om väg 9. Runt skolan och idrottshallen är hastigheten begränsad till 30 kilometer det finns övergångsställen och ordentlig gångbana till det nära belägna torget.

Trafikverket menar att:

“om busshållplatsen även fortsatt skulle placeras nere i Kiviks centrum så skulle torget behöva byggas om och då behöva utrustas enligt Skånetrafikens krav.” (Samrådsredogörelse sidan 16)

Torget är redan ombyggt med busskur, refuger, separata filer för norr och södergående busstrafik. De nya bussarna med dubbla säten invid bussföraren gjorde sikten skymd i riktning mot Simrishamn. I stället för att sätta upp en utfartsspegel flyttades södergående busshållplats till motsatt sida av Killebacken. Parkeringsplats finns på torget.

Vägprojektet har kommit till på initiativ av Skånetrafiken för att korta restiden och Skånetrafiken har ställt krav om skyndsamt behandling. Enligt Trafikverket är syftet att underlätta för kollektivtrafikåkande. Men vad som underlättas för bussresenärerna framgår inte. Ogrundade påståenden om projektets positiva effekter framförs: Busshållplatser vid väg 9 ger fler Kiviksbor och turister tillgång till kollektivtrafik. Busshållplatser vid väg 9 kan öka resandet med kollektivtrafik, öka hållbart regionalt resande, bibehålla och öka Kiviks attraktivitet för boende och turister. Planen ger positiva effekter på friluftsliv och rekreation. Projektet bidrar till ökad hälsa.

Projektet medför inte betydande miljöpåverkan. Men i planbeskrivningen sidan 34 står: “Åtgärderna kommer att innebära att upplevelsen av småskalighet påverkas. Vägområdet breddas något vid trevägskorsningen och landskapselement som allé, stenmur och dike försvinner. Därmed kommer trafikrummet att upplevas som mer öppet och urbant. Likaså hållplatslägena bidrar till en mer urban stadsbild.

"Vänstersvängfältet är en tredje fil på väg 9, vägen breddas tre meter. En urban stadsbild skapas, det är olyckligt, hör inte hemma i Kivik. Risken för köbildning minskar med vänstersvängfält, står det i planbeskrivningen. Under högsäsong uppstår köer längs vägen, trafiken står stilla. Sommaren 2020 var det värre än vanligt, trots uteblivna evenemang.



Vänstersvängfält hade inte gjort någon skillnad. Köbildning är ett faktum under högsäsong. Lågsäsong förekommer inte köer på vägen. Slopas vänstersvängfältet kan gång- och cykelvägen förlängas mot Dalenvägen, där pendlarparkering kan inrättas.

Projektet ska skapa en god trafiksäkerhetssituation för oskyddade trafikanter.

– Det finns ingen plan för hur oskyddade trafikanter ska ta sig till de nya hållplatserna längs väg 9 som är starkt trafikerad och led för farligt gods.

Inga trafikräkningar av fotgängare och cyklister i Kivik har utförts, Trafikverket vet alltså ingenting om hur Kiviksborna tar sig fram i byn, varifrån de kommer på sin väg till de nya busshållplatserna.

Mer detaljerad är inte planen än att oskyddade trafikanter hänvisas till befintliga övergångsställen vid Killebacken och Eliselundsvägen för att korsa väg 9 (samrådsredogörelse sidan 17). Inga nya övergångsställen, endast en mittrefug i korsningen Killebacken och väg 9, när det planerade vänstersvängfältet byggs, och som möjlig passage den intill kurvan vid Mellby 27:52. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter försämras i hög grad jämfört med dagens läge, hållplats vid torget.

Busshållplats utmed väg 9 ska, säger planen, ha en god tillgänglighet.

– Tillgängligheten är helt beroende av att det finns säkra gång- och cykelbanor som också måste anpassas för funktionsnedsatta, men eftersom övergångsställe och breddning av gång- och cykelväg inte finns med i planen, är tillgängligheten inte god. Gångbanan är på tok för smal, man blir nedstänkt av regn och snö, är rädd att svepas med i luftdraget när stora fordon passerar. Långa sträckor saknas vägren, man tvingas gå tätt intill trafiken som kan bära med sig farligt gods. Man kan inte gå säker två i bredd, möter man en barnvagn eller rullstolsbunden får man gå ut i körbanan. Gångbanan används också av cyklister. Tillgängligheten försämras i hög grad för bussresenärerna jämfört med dagens läge.

Transportsystemet ska vara jämställt för kvinnor och män.

– Planen har helt sorterat bort barn, äldre, funktionsnedsatta, ingen sakkunnig i frågor som rör deras behov har anlåtats, planens transportsystem är inte anpassat för dem. Funktionsnedsättningar kan röra syn, hörsel och rörelseförmåga men de kan också vara kognitiva. För barn gäller att syn och hörsel inte är färdigutvecklad, de kan inte förutse risker, vet inte hur trafiken fungerar, de är känsliga för luftföroreningar.

Myndigheten för delaktighet skriver:

“Enligt lagen om handikappanpassad kollektivtrafik ska den som har tillsyn över kollektivtrafik och den som utövar sådan trafik se till att trafiken anpassas med hänsyn till resenärer med funktionsnedsättning. Vidare anges att när kollektivtrafik planeras och genomförs ska särskilda behov för personer med funktionsnedsättning beaktas.”

På Trafikverkets webbsida finns en “checklista” för detaljplanering av transportsystem. Det här är några punkter:

- Finns säkra passager över gator med hastighet 40 km/tim eller mer?



- Beaktas trygghet och säkerhet för gång- och cykeltrafikanter?
- Beaktas tillgänglighet och säkerhet för äldre personer och personer med funktionsnedsättning?
- Beaktas barns behov i trafiken – barnkonsekvensanalys integrerad i planeringen?
- Tas hänsyn till underhåll av gång- och cykelvägar?
- Beaktas hela resan-perspektivet?
- Finns insatser för ökad hastighetsefterlevnad?
- Beaktas hänsyn till risker vid led för transporter av farligt gods (ev. krav på riskanalys)?
- Eftersträvas preciseringarna i miljömålet Frisk luft där människor planeras vistas och uppnås de där barn planeras vistas?
- Finns analys av åtgärder för ökad trafiksäkerhet?

Angående säkerhet för gående i trafiksäkerhetsarbetet »Tillsammans för nollvisionen" står på webbsidan:

“Gångtrafiken är en mycket viktig del i ett hållbart transportsystem, och att gå är en fysisk aktivitet som ger ett viktigt bidrag till ökad folkhälsa. Gångtrafiken måste vara säker för att den ska kunna betraktas som långsiktigt hållbar. I dag omkommer årligen 40–50 personer som gående i trafiken, där ett motorfordon är inblandat. Det innebär att var femte som omkommer i trafiken gör det som gående. Gående är den i särklass största gruppen som skadas allvarligt inom vägtransportområdet om man inkluderar fallolyckor. Det är därför mycket viktigt att öka säkerheten för gående. Inriktningen har tagits fram i samverkan mellan ett femtontal aktörer och är en del av det gemensamma arbetet Tillsammans för Nollvisionen. Den gemensamma inriktningen för säker gångtrafik är den första i sitt slag inom området. Den utgår från vad vi i dag känner till om gåendes bristande säkerhet och möjligheterna att åtgärda dessa brister.”

Ovanstående riktlinjer har inte satt några avtryck i föreliggande vägplan.

Trafikverkets avsikt är att leda ut oskyddade fotgängare på en väg med tung trafik som rymmer transporter med farligt gods.

Byggtiden är beräknad till mellan sex och nio månader. Under den tiden finns risk för spridning av föroreningar och partiklar, buller och vibrationer, klimatpåverkande gaser. Gångbanor ska användas för fordonstrafik. Vad blir det färdiga resultatet för Kiviksbor och turister: En kolossal försämring av kollektivtrafiken. En viktig detalj som inte nämns i planen är att hållplatserna vid Skogsdala och vandrarhemmet tas bort (Ystads allehanda). Planens utpekade positiva effekter är dimridåer. Planens egentliga syfte är framkomlighet för motortrafiken och att korta restiden för bussen. Vägplanen bäddar för att motverka det uttalade syftet, att öka kollektivtrafikåkandet. Färre hållplatser, svår och farlig gångväg till bussen. Resultat: fler som kan väljer bilen. Framkomlighet gäller motorfordon inte människor.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar: Synpunkterna är noterade och Trafikverket informeras om att även kommunen tagit del av dessa inom ramarna för detta detaljplanearbete. För svar hänvisas till Trafikverkets redogörelse över vägplanen.



Fastighetsägare till Mellby 96:11, 2021-05-25

Vi har som fastighetsägare på Fabrikgatan i Kivik fått ta del av detaljplanen angående flytten av busshållplats och anläggning av ny pendlarparkering,

1. Vad vi kan se finns det ingen ändring av detaljplanen sen den förra skickades ut vad vi kan se så måste det vara tänkt utifrån ritningen att ingen hållplats skall byggas för södergående trafik utan skall bussarna både från norr och söderifrån utnyttja samma hållplats, detta kan ju vara lite svårt att förstå då bussarna som ska gå mot Simrishamn måste korsa väg 9 för att komma åt det hållet och det kan vara väldigt besvärligt under vår, sommar och höstmånaderna när det är mycket trafik på väg 9 att kunna få stopp på trafiken så att bussen kan komma ut samt att det är en skymd utfart från andra sidan vägen upp mot Dalen och Björkvång som även trafikeras av tyngre fordon.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar: Det behövs endast en ändrad detaljplan för den del som rör den norrgående bussen eftersom här finns en detaljplan sedan tidigare som inte medger busshållplatsen. Hållplatsen för bussar i den södergående är möjlig att bygga utan att detaljplan behöver upprättas varför denna inte inkluderas i denna detaljplan. Båda hållplatserna finns redogjorda i Trafikverkets vägplan som tas fram parallellt med denna detaljplan.

2. Vad vi har förstått så är det Trafikverket som ska bekosta hela denna ombyggnad och detta skulle inte belasta Simrishamns Kommuns budget, men då det finns väldigt många åsikter om både flytten av busshållplatsen, pendlarparkeringen och utfarten från Stärkans Handelshus utav invånarna i Kivik men tjänstemännen i Simrishamns Kommun inte vill vågar eller kan säga emot Trafikverkets förslag så är detta en ren skam från tjänstemännen att inte lyssna på invånarna i Kivik utan helt lägga sig i knät på Trafikverket.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar: Synpunkten är noterad.

3. Som man tidigare har noterat i Kommunen så har väl inte Trafikverkets planer varit alltför smarta då man kan titta på exempelvis södra infarten till Stenshuvud där korsningen in till Kiviks trädgård helt plötsligt försvann och man fick ta till en nödlösning på problemet, så jag hoppas att tjänstemännen vågar ta upp dessa problem som så många Kiviksbor tycker är fel med Trafikverket så att vi kan få till något riktigt bra med detta eller att låta det befintliga som vi har idag få finnas kvar då det fungerar alldeles utmärkt.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar: Synpunkten är noterad. Kontinuerlig dialog med i många olika frågor med sker med Trafikverket.

4. Är det så att Kommunen vill få in förslag från oss i Kivik så tror jag att många är beredda att ställa upp med många olika förslag som blir så mycket bättre än detta som Trafikverket kommit med, så hör gärna av er så ska vi berätta mer.



Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar: Planförslaget har varit ute på remissperiod både under samrådet och granskningen, där det är möjligt att lämna förslag.

Fastighetsägare till Mellby 96:12, 2021-06-04

Som ägare och boende på Mellby 96:12 och tillika granne med den tänkta pendlarparkeringen och utfarten från Stärkan, har jag följande synpunkter.

Fabriksgatan är en lokalgata i ett bostadsområde, med barnfamiljer. Vart tog hänsynen till barnperspektivet vägen?

Gatan är en återvändsgata med en generös vändplats och är idag hårt trafikerad, med bilar som parkerar för att handla på Ica. Ca 30-50 bilar vänder på gata idag och under högsäsong betydligt fler. Gatan är i behov av trottoar och hastighets dämpande åtgärder. Absolut inte lämpligt med fler bilar.

Att anlägga en pendlarparkering här med 5 platser, när det idag är ca 10 bilar parkerade på Torget är inte tillräckligt. Målsättningen måste vara att fler ska välja att åka kollektivt. Vid busshållplatser för södergående bussar finns gott om plats för pendlarparkering, marken ägs av kommunen. Med detta förslag kommer inte Fabriksgatan att belastas.

Utfart Stärkan.

Utfarten från Stärkan är märklig. Mittemot utfarten planeras ett hyreshus.

Stärkan har många besökande bilar och husbilar ca 75-125 per drag och även lastbilar med gods. Finns absolut ingen möjlighet att dessa skall ledas ut på Fabriksgatan och i ett bostadsområde. Med detta förslag måste det inte bli tillåtet att stanna på Fabriksgatan annars blir det stora problem. Besökande till fastigheterna kommer då att parkera på den tänkta pendlarparkeringen. Allt faller på sin egen rimlighet Mitt förslag är:

Utfart från Stärkan kan med fördel ledas ut norr om fastigheten /här finns idag ett stort trädäck/ och komma ut mittemot Ica och Rödjevägen, ca 2 m från Fabriksgatans utfart.

Som boende på Fabriksgatan är min förhoppning är att ni funderar över förslagen.

Noterar även till min förvåning att ingen hänsyn har tagits till de synpunkter som inkommit från sex sakägare som, är berörda av planen.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar: Den föreslagna utfarten leds utifrån dialog med fastighetsägare till Mellby 3:3 om. Förslag om ramp i sydöstra delen av fastigheten utgår och istället gestaltas området för vändplan och parkering om så att denna kan samnyttjas med utfart i sydvästra hörnet.

Att tillåta ny utfart på andra sidan om byggnaden på Stärkan mot Killebacken där Trafikverket är väghållare är dessvärre inte möjligt, varför förslag om att samnyttja utfarten med befintliga Fabriksgatan ligger kvar.

Fastighetsägare till Mellby 3:3, 2021-06-04

Som huvudman för Natnalp AB, fastighetsägare av Mellby 3:3 som inrymmer Stärkan, ämnar jag härmed framföra synpunkter på granskningshandlingar för ny Detaljplan enligt ovan.



Handelshuset Stärkan startades av Thomas Tell år 2005 i den då nerlagda gamla stärkelsefabriken vid Killebacken och blev med sin populära outlet av kvalitetsvaror inom heminredning, presenter och märkeskläder m.m. snabbt en viktig attraktionspunkt och utflyktsmål med besökare från hela Sverige under sommar som vinter. 2018 såldes affärsrörelsen till nuvarande hyresgäst som för närvarande driver konceptet vidare i Stärkans lokaler. Fastigheten är fortsatt helägd genom Natnalp AB.

Jag fick som svar på tidigare yttrande på planförslaget (2020-08-28) ett mail från Samhällsbyggnadsförvaltningen den 5 oktober 2020 vari det beskrivs att ni haft en dialog med hyresgästen i Handelshuset Stärkan kring hur in- och utfart från fastigheten kan lösas. Ni hade då vid tidigare tillfällen haft möten på plats utan att involvera fastighetsägaren vilket är både olyckligt och anmärkningsvärt. Ni hade fått besked av hyresgästen att det skulle vara möjligt att ta bort en liten del av förrådsbyggnaden på tomten och där anlägga en ramp på grund av höjdskillnaden. Efter att ha fått möjlighet att närmare undersöka förutsättningar och konsekvenser samt att ha tagit del av övriga sakägares yttranden i samrådsredogörelsen motsätter jag mig bestämt den föreslagna placeringen av utfart från Stärkan, främst av följande skäl:

- Det går ej att som ni föreslagit för hyresgästen endast ta bort en liten del av uteförrådet längs Fabriksgatan utan hela längan behöver i så fall rivras och delvis återuppbyggas. Dessa förråd är viktiga för att kunna bedriva nuvarande handelsverksamhet med möjlighet till lagerhållning av skrymmande varor såsom krukor och utemöbler etc.
- Genom att förlägga utfarten enligt förslaget tar man också bort möjligheten att som nu är fallet ha en låst grind som avgränsar och skyddar lagret utanför verksamhetstid. Det är ej görbart med annan placering av inhägnaden utan att inkräkta på antingen lageryta eller parkeringsmöjligheter dagtid och logistiken skulle bli lidande.
- Förslaget i nuvarande form skulle på grund av nivåskillnad om ca 1-1,5m mellan Stärkans parkeringsyta och Fabriksgatans marknivå tvinga fram en utfartslösning med ramp från östra hörnet av fastigheten Mellby 3:3. En sådan ramp skulle givet aktuell nivåskillnad behöva starta djupt in i parkeringsutrymmet mot väg 9 och därtill kräva en svängradie som tillåter att såväl mindre lastbilar som sopbilar och större trailers får plats att svänga ut på Fabriksgatan.
- Utöver att utgöra en stor säkerhetsrisk (dålig sikt etc.) vid utfart gentemot passerande bilar, cyklister och gångtrafikanter varav många är barn bosatta i närområdet (FNs Barnkonvention är svensk lag sedan 2020 och måste därmed efterlevas!) skulle en sådan lösning ta en alltför stor del av fastighetens verksamhetsyta i anspråk vilket i sig är helt oacceptabelt. Ett utfartsförbud annat än vid anvisad plats skulle också i princip innebära ett näringsförbud mot nuvarande verksamhetsutövning på Stärkan.
- En ramp skulle i alla avseenden bli en dyr anpassning/åtgärd oavsett vem som är tänkt att bekosta densamma. Den kräver ett ingrepp i marken och därmed perforering och grävning i lager av möjligen förorenad mark vilken blottas genom att asfalten då bryts upp. Detta kan få betydande miljökonsekvenser vilka ej berörs ens potentiellt i planförslaget. Vem bekostar en sådan sanering?
- En fullt möjlig alternativ utfartsväg från Stärkan vore istället mot kommunens egen mark i söder. Där hänvisar ni i samrådsredogörelsen till att det blir för smalt att få till en utfartsyta från Mellby 3:3 utan att teknikbodarna tar skada (blåmarkerat område



märkt E på plankartan) Det må så vara att kommunen får omplanera eller flytta en mindre teknisk anläggning några meter. Denna placering av utfart vore i alla avseenden bättre än den i nya Detaljplanen föreslagna, helt oacceptabla varianten.

Samhällsbyggnadsförvaltningens kommentar: Samhällsbyggnadsförvaltningen beklagar den uteblivna kommunikationen med fastighetsägaren, här har skett ett missförstånd. Den föreslagna utfarten leds utifrån dialog med fastighetsägare till Mellby 3:3 om. Förslag om ramp i sydöstra delen av fastigheten utgår och istället gestaltas området för vändplan och parkering om så att denna kan samnyttjas med utfart i sydvästra hörnet.

Ställningstagande

Denna planprocess är initierad utifrån ställningstagande i en övergripande åtgärdsvalsstudie för Kivik. Flytt av hållplats och trafiksäkrande åtgärder, där bland annat justering av utfarten från Stärkan anses vara nödvändig, för väg nio genom Kivik föreligger detta planarbete varför det är dessa båda frågor som planen prövar.

Samhällsbyggnadsförvaltningen anser utifrån de frågor som prövas genom denna detaljplan, i en samlad bedömning att planhandlingarna har tagit erforderlig hänsyn till inkomna yttranden och sammanvägt dessa i en helhetsbedömning mellan olika allmänna och enskilda intressen.

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN
Planeringsenheten

David Tufvesson
Planarkitekt