



Detaljplan för Ängelholm 2:10 m fl, Rebbelberga, Ängelholm, Ängelholms kommun

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

GRANSKNINGSHANDLING

HUR SAMRÅDET HAR BEDRIVITS

Ett förslag till detaljplan har varit utsänt på samråd 19 januari till och med 9 februari 2021.

Förslaget har hållits tillgängligt på www.angelholm.se, på stadsbiblioteket i Ängelholm samt i stadshuset.

Samrådet kungjordes i Nordvästra Skånes Tidningar 19 januari 2021.

INKOMNA YTTRANDEN UNDER SAMRÅDET

Yttranden utan erinran eller med tillstyrkan har inkommit från:

- TeliaSonera Skanova Access AB, 2021-01-21

Yttranden med synpunkter eller frågor har inkommit från:

- Tele2 AB, 2021-01-19
- Räddningstjänsten Skåne Nordväst, 2021-01-20
- Nordvästra Skånes Renhållnings AB (NSR), 2021-02-01
- PostNord Sverige AB, 2021-02-01
- Lantmäteriet, 2021-02-08
- Trafikverket, 2021-02-08
- Öresundskraft, 2021-02-09
- Länsstyrelsen, 2021-02-10
- Skrubban 5, 2021-01-20/21/22
- Skrubban 5, 2021-01-22

- Rödspättan 11, 2021-01-20 (Fastighetsägarna har, samma datum, skickat in två separata men identiska yttranden. Båda besvaras därför tillsammans här).
- Öringen 3, 2021-01-20
- Karpen 2, 2021-01-21
- Iden 10, 2021-01-25
- Ängelholm 2:19, 2021-01-25
- Sutaren 1, 2021-01-27
- Sutaren 1, 2021-01-27
- Rödspättan 6, 2021-01-30
- Rudan 2, 2021-01-31
- Rudan 2, 2021-01-31
- Sutaren 9, 2021-01-31
- Karpen 4, 2021-01-31
- Karpen 4, 2021-01-31
- Iden 3, 2021-01-31
- Iden 1, 2021-02-01
- Långan 3, 2021-02-01
- Långan 3, 2021-02-01
- Rödspättan 3, 2021-02-01
- Rödspättan 3, 2021-02-01
- Karpen 1, 2021-02-01
- Skrubban 8, 2021-02-02
- Långan 4, 2021-02-02
- Skrubban 11, 2021-02-03 (Fastighetsägarna har, samma datum, skickat in två separata men identiska yttranden. Båda besvaras därför tillsammans här).
- Hovslagaren 2, 2021-02-03
- Iden 5, 2021-02-05
- Braxen 1, 2021-02-06
- Skrubban 9, 2021-02-07
- Iden 9, 2021-02-07
- Långan 5, 2021-02-07
- Skrubban 7, 2021-02-08
- Stenbiten 1, 2021-02-08
- Skrubban 1, 2021-02-08
- Sutaren 6, 2021-02-08
- Laxen 57, 2021-02-09
- Gäddan 15, 2021-02-09
- Iden 5, 2021-02-09

Inkomna yttranden redovisas och kommenteras nedan.

MYNDIGHETER

Länsstyrelsen, 2021-02-10

Länsstyrelsens formella synpunkter

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Planområdet kommer att ingå i kommunalt verksamhetsområde. Området utgörs idag av i huvudsak åkermark och avvattnas till angränsande befintliga dagvattenledningar. För att belastningen inte ska öka på dessa ledningar

behöver fördröjning av dagvatten samband med exploatering anordnas. Plankartan har därför reglerats med ett cirka 1400 m² stort område avsatt för dagvattenhantering. Denna yta är avsedd för fördröjning av dagvatten från hela planområdet och är naturligt en lägre punkt i planområdet. Länsstyrelsen efterfrågar dock om fördröjningen av dagvatten är dimensionerad för t.ex. ett högt skyfall. Länsstyrelsen menar att det kan finnas även behov att reglera hårdgörningsgraden på plankartan för att säkerställa genomsläppligheten av dagvatten inom planområdet.

Svar: En översiktlig skyfallsbedömning är genomförd av Sweco 2022-10-26. Utredningen redovisar att planerad yta för dagvattenhantering bedöms kunna hantera mellanskällnaden i vad som uppstår före respektive efter exploatering vid ett klimatkompenserat 100-årsregn. Se planbeskrivningen för mer information.

Hälsa och säkerhet – buller

Det finns inga regler för skolor och förskolegårdar vad gäller buller utomhus. Boverket skriver dock på PBL kunskapsbanken att reglerna för trafikbuller vid bostadsbyggnader kan tillämpas i planeringen av skolor och förskolor, så att de ljudnivåer som gäller för utemiljöer vid bostäder kan vara vägledande för friytor vid skol- och förskolegårdar. Även Naturvårdsverket har tagit fram en vägledning för nya och äldre skolgårdar för tillsynsmyndigheter ”Riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik, NV-01534-17”. I Naturvårdsverkets vägledning anges riktvärden för både äldre och nya skolgårdar.

Ljudmiljöerna på skol- och förskolegårdar har betydelse för barnens utveckling och lärande, deras sociala kontakter med jämnåriga och vuxna samt deras hälsa och trygghet. Buller kan medföra kroniska effekter för barnens kognitiva utveckling, minne och läsförmåga.

Det framgår i planbeskrivningen att bullerutredningen rekommenderar att skolgårdens utomhusdel ska vara placerad i planområdets västra del och att så långt som det är möjligt bör skolbyggnaderna placeras så att de kan skärmas av buller från Kungsgårdsleden. Länsstyrelsen efterfrågar därför en förtydligande redovisning över hur detaljplanen säkerställer skolbyggnadens placering så att buller kan skärmars av för att skapa möjligheter till daglig utevistelse med god kvalitet för skolgården.

Länsstyrelsen uppfattar att bullervallen är en förutsättning för att riktvärden ska kunna hållas för bostäderna och skolan. Detta bör därför förtydligas i planhandlingarna och plankartan behöver därför kompletteras t.ex. gällande villkor för lov eller startbesked.

Kommentar: Efter samrådet har kommunen undersökt flera olika lösningar på hur skolområdet skulle kunna skyddas från trafikbuller, då både länsstyrelsen och Trafikverket hade synpunkter i samrådsskedet. I den reviderade bullerutredningen redovisas tre olika förslag på hur skolbyggnaderna kan utformas och placeras så att hela skolgården innehåller riktvärde för trafikbuller, både med och utan bullervall. Förslagen behöver dock nödvändigtvis inte redovisa exakt hur området kan komma att bebyggas, utan ska endast ses som förslag och att det på flera olika sätt är möjligt att bullerskydda skolgården, både med och utan vall. Vallen är därmed inte längre en förutsättning för att kunna innehålla

riktvärde för trafikbuller på skolgården, vilket bullerutredningen redovisar. En bullervall medges dock fortfarande utmed Kungsgårdsleden men är ingen förutsättning för att planförslaget ska kunna genomföras.

För att säkerställa att skolgården planeras så att riktvärden för trafikbuller innehålls, har en bestämmelse om villkor för lov placerats ut på plankartan. Bestämmelsen reglerar att bygglov inte får ges för förskole- eller skolbyggnad förrän placering av byggnad och/eller bullerskydd kan uppvisa att bullerriktvärden enligt Naturvårdsverkets riktvärden för skolgård (NV-01534-17, september 2017) ej överskrids.

Denna lösning med tillhörande bestämmelser har sedan samrådet stämts av med Trafikverket, som anser att deras synpunkter i samrådsskedet avseende buller tillgodoses om dessa bestämmelser införs på plankartan.

Länsstyrelsens rådgivning

Information om fornlämningar

En arkeologisk utredning genomfördes inom området under 2020 (1st dnr 431-9436-2020). Denna visade att området hyser ett flertal fornlämningar.

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

Önskar ni gå vidare med planprocessen ska en begäran om arkeologisk förundersökning ställas till Länsstyrelsens kulturmiljöenhet.

Mer information om gällande fornlämningar och fornfynd finns Länsstyrelsens hemsida:

<https://www.lansstyrelsen.se/skane/samhalle/kulturmiljo/fornlamningar-och-fornfynd.html>

Blankett för ansökan om tillstånd till ingrepp i fornlämningar återfinns här:

[https://www.lansstyrelsen.se/download/18.52ea1660172a20ba65c34d49/1600416438504/Ansökan%](https://www.lansstyrelsen.se/download/18.52ea1660172a20ba65c34d49/1600416438504/Ansökan%20om%20tillstand%20till%20ingrepp%20i%20fornlamningar.pdf)

Kommentar: Sydsvensk Arkeologi AB har under september 2021 genomfört en arkeologisk förundersökning av området, med slutrapport 2022-06-14, och har meddelat att några hinder inte längre finns ur arkeologisk synpunkt att fortsätta planerade arbeten.

Lämplig markanvändning

Länsstyrelsen har i sitt granskningsyttrande till kommunens översiktsplan gjort bedömningen att genomförandet av flera utbyggnadsområden strider mot 2 kap 2-3 §§ PBL, då det inte kan anses syfta till att mark- och vattenområden används för de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Länsstyrelsen tog inte ställning i sitt granskningsyttrande till de utredningsområden som pekats ut, men flera av synpunkterna som Länsstyrelsen hade berör även dessa.

Det nu aktuella planområdet är utpekade som ett utredningsområde i översiktsplanen. Länsstyrelsen vill i och med detta lyfta sina synpunkter gällande behovet av mark i relation till kraven på hushållning med mark och vatten. Översiktsplanen föreslår sammanlagt 7000 nya bostäder inom fyra större utbyggnadsområden, vilket motsvarar cirka 330 bostäder per år. Länsstyrelsen har gjort bedömningen i sitt granskningsyttrande till översiktsplanen att markanspråket för mer än 330 bostäder per år som redovisats inte står i proportion till det bostadsbehov som man redovisat i Bostadsförsörjningsplan 2016-2019.

Länsstyrelsen råder därför kommunen att förtydliga markens lämplighet till föreslagen bebyggelse i förhållande till hushållningskraven i 2 kap 2-3 §§ PBL.

Kommentar: Planförslaget föreslår maximalt ca 20 bostäder, vilket innebär att det inte är något stort bostadsområde som planeras. Dessa bostäder kopplar väl an till de befintliga bostadskvarteren och fungerar som en naturlig förlängning av det befintliga bostadsområdet. I kommunens översiktsplan framgår det att bostadsplaneringen ska synkroniseras med behov av förskolor och skolor. Planbeskrivningen har förtydligats gällande markens lämplighet för bostäder.

Råd om planförfarande

Länsstyrelsen påminner om att det av planbeskrivningen enligt 4 kap. 33§ ska framgå om planen avviker från översiktsplanen, på vilket sätt den i så fall gör det och skälen för avvikelsen. Länsstyrelsen vill i detta sammanhang erinra om att Länsstyrelsens granskningsyttrande enligt 3 kap. 20§ gäller tillsammans med översiktsplanen. För planer som inte är förenliga med översiktsplanen eller Länsstyrelsens granskningsyttrande ställer PBL krav på utökat förfarande och att det av kungörelse ska framgå om förslaget avviker från översiktsplanen eller länsstyrelsens granskningsyttrande.

Kommentar: Information om att utredningsområdet inte är förenligt med Länsstyrelsens granskningsyttrande på översiktsplanen har lagts till i planbeskrivningen. Planförslagets förfarande har ändrats från standard till utökat.

Länsstyrelsens bedömning

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

Lantmäteriet, 2021-02-08

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade 2020-11-16) har följande noterats:

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

Markägoförhållande

Fastigheterna Ängelholm 2:11, 2:12, 2:15 och 2:16 ägs samtliga av kommunen. Ängelholm 2:11 är missad bland de uppräddade fastigheterna på sidan 6, om vilka fastigheter kommunen äger.

Svar: Fastigheten Ängelholm 2:11 har lagts till i planbeskrivningen.

Fastighetsbildningsåtgärder

Informationen under denna rubrik på sidan 22 bör förtydligas ytterligare. Ytterligare fastighetsbildningsåtgärder än de som nämns kommer krävas i samband med genomförandet av fastighetsbildningsåtgärder. Bland annat kommer fastighetsreglering behövas berörande gatufastigheterna Ängelholm 2:11, 2:15, 2:16 och bostadskvarteren eftersom fastigheterna ligger mitt i användningsgräns mellan allmän plats och kvartersmark. Fastighetsreglering kommer bli aktuell berörande styckningslotten för Skola och Ängelholm 2:10. Kan vara bra att precisera att det är resterande delar av Ängelholm 2:11, 2:12, 2:15 och 2:16 samt gata utlagd i planförslaget som ska regleras till en kommunalt ägd gatufastighet.

Kommentar: Planbeskrivningen har reviderats med tydligare information om fastighetsbildningsåtgärderna.

Fastighetskonsekvensbeskrivning saknas

Det är viktigt att alla som berörs av en detaljplan kan förstå planens konsekvenser för den egna fastigheten. ”Av planbeskrivningen ska de konsekvenser som ett genomförande av detaljplanen medför för bland annat sakägare, andra berörda och miljön framgå. Med detta menas att det för i princip varje enskild fastighet bör redovisas vad detaljplanen innebär med avseende på bland annat huvudmannaskap, allmänhetens tillträde, kommande fastighetsbildning, utförande och deltagande i gemensamhetsanläggningar. (prop. 2009/10:170 s. 435)”

I det aktuella planförslaget finns beskrivningar i texten om de flesta åtgärder, men plangenomförandet och dess konsekvenser behöver beskrivas på ett samlat sätt där respektive fastighetsägare kan förstå vad som detaljplanens genomförande innebär för den aktuella fastigheten. Beskrivningen av åtgärderna kan t.ex. illustreras med en fastighetskonsekvenskarta där förändringar i fastighetsindelning och omfattning av ev. gemensamhetsanläggningar, med plankartan som bakgrund. Beskrivningen bör innehålla ett utkast till redogörelse av juridiska och ekonomiska konsekvenser, även på fastighetsnivå. Ett sätt att åskådliggöra detta på är att upprätta en fastighetskonsekvensbeskrivning.

Kommentar: Alla berörda fastigheter, d.v.s. Ängelholm 2:10, 2:11, 2:12, 2:15, 2:16 och 2:38 ägs av Ängelholms kommun och frågor gällande fastighetsreglering och konsekvenser är avstämt med kommunens mark- och exploateringsenhet, varav kommunen anser att detta inte behöver förtydligas mer utöver vad som står i planbeskrivningen. En karta som redovisar de olika fastighetskonsekvenserna har dock lagts till i planbeskrivningen.

Osäker gräns i anslutning till kvartersmark

I planförslaget har kvartersmark lagts ut i direkt anslutning till gränsen mot Ängelholm 2:10. Grundkartan/Registerkartan kan vara bristfällig avseende planområdets norra gräns. Historiska kartor har visat på att det finns en samfällad väg direkt norr om Ängelholm 2:38. Det kan innebära en viss osäkerhet kring samfällighetens läge och därmed fastighetsgränsernas rätta läge. Lantmäteriet vill här påminna om att detaljplanen inte påverkas om gränsen

visar sig ha ett annat läge. Risken med att planlägga utan att ha koll på gränsens rätta läge är att antingen en del av kvartersmarken ligger på grannfastigheten eller att det blir en remsa mellan den planlagda marken och fram till fastighetsgränsen. Om gränsen är osäker är det lämpligt att så snart som möjligt utreda gränsen och göra en gränsutvisning där man letar upp befintliga gränsmarkeringar. Visar sig gränsen vara juridiskt oklar krävs det en fastighetsbestämning för att bestämma dess läge. När gränsens läge är klarlagt kan därefter ev. anpassning av planen till fastighetsgränsens rätta läge göras.

Kommentar: Kommunen har nu undersökt samfälligheten närmare och kommit fram till att den troligtvis finns kvar men att den är outredd. Samfälligheten har lagts till i fastighetsförteckningen men då det inte är utrett vilka som är delägare kommer vi inte kunna nå dem personligen. Detaljplanen kommer under granskningen att kungöras i Nordvästra Skånes Tidningar för att de som är delägare ska kunna bli informerade. Detaljplanen kungjordes i tidningen även under samrådet, men då saknades information om samfälligheten i planhandlingarna.

Hur påverkas befintliga planer?

Av planbeskrivningen bör det framgå vad som sker med gällande detaljplaner och eventuella fastighetsindelingsbestämmelser som berörs av planområdet. Det är viktigt för allmänheten att det går att förstå konsekvenserna av planläggningen. Detta kan till exempel beskrivas genom en text i stil med ”Om föreslagen detaljplan antas och vinner laga kraft upphör tidigare detaljplan att gälla inom planområdet, men fortsätter att gälla som tidigare utanför det nu aktuella planområdet.”

Kommentar: På sid. 7 i planbeskrivningen, under rubriken ”Detaljplaner”, finns det information om att gällande detaljplaner upphör att gälla inom planområdets gränser i samband med att denna detaljplan vinner laga kraft. Information om detta har nu, för tydlighetens skull, även lagts till under rubriken ”Fastighetsbildningsåtgärder” på sid. 27.

Trafikverket, 2021-02-08

Trafikverket är väghållare för väg 1710 öster/nordost om planområdet. I övrigt omges planområdet av kommunala och enskilda gator och vägar.

Väg 1710 har på aktuell sträcka ett byggnadsfritt avstånd på 30 meter (från vägområdesgräns) inom vilket inga byggnader eller andra fasta föremål får placeras. Trafikverket tolkar det som att detaljplanen är försedd med prickmark motsvarande det byggnadsfria avståndet, vilket vi ser positivt på.

Trafikverket förutsätter att hela vägområdet för väg 1710 lämnats utanför detaljplanen.

Området närmast väg 1710 är planlagt som natur. Utmed aktuell sträcka av väg 1710 gäller en säkerhetszon om 8 meter från vägkant. För att trafiksäkerheten inte ska äventyras får det inte förekomma några fysiska hinder i form av fasta oeftergivliga föremål inom vägens säkerhetszon. Detaljplanen behöver säkerställa detta.

Kommentar: Då marken närmast vägen är planlagt som allmän plats – NATUR innebär detta generellt att inga byggnader eller liknande får uppföras inom området. Att reglera

allmän plats med prickmark är inte praxis och Planenheten anser att de bestämmelser som finns i plankartan säkerställer detta tillräckligt.

Likaså måste detaljplanen säkerställa fri sikt i anslutning till statlig väg (Dalslandsgatan). Anslutning till statlig väg ska uppfylla siktkrav enligt gällande Vägars och gators utformning (VGU). I Dalslandsgatans anslutning till väg 1710 ska säkerställas fri sikt om 195 meter i båda riktningarna utmed väg 1710, mätt 5 meter in från väggkant på väg 1710. Inom denna siktriangel får det inte förekomma växtlighet eller andra föremål som är högre än 0,6 meter.

Trafikverket tolkar planhandlingarna som att inga nya anslutningar till väg 1710 föreslås. Trafikverket vill i sammanhanget göra kommunen uppmärksam på att Dalslandsgatans anslutning till väg 1710 inte får öppnas upp/kopplas ihop för trafik från planområdet ut till väg 1710. Anslutningen får endast användas av den fastighet som idag använder anslutningen.

Kommentar: Dalslandsgatan kommer inte att kopplas ihop för trafik från planområdet ut till väg 1710, dock måste ägaren till fastigheten Ängelholm 2:19 kunna nå sin fastighet på i princip samma sätt som idag, d.v.s. från väst. I granskningshandlingarna föreslår Planenheten att anslutningen från Dalslandsgatan till väg 1710 ska stängas, för att eliminera risken att någon som ska till och från skolan kör detta håll. Detta föreslås göras genom att planlägga för allmän plats – NATUR och bullervall samt kvartersmark för skola, över den sträcka av Dalslandsgatan som är närmast väg 1710. Om kommunen i slutändan skulle besluta att inte uppföra bullervallen, föreslås anslutningen stängas på annat sätt, till exempel genom en bom eller annat hinder. Information om detta finns med i planbeskrivningen.

Dagvattenhantering får inte anordnas så att vatten släpps ut i vägdike till den statliga vägen. Trafikverkets vägdiken ska endast hantera vatten från vägarna.

Kommentar: Synpunkten noteras. Information om detta har lagts till i planbeskrivningen under stycket Buller.

Med avseende på att det inom planområdet möjliggörs för bostäder och skola vill Trafikverket påtala vikten av att planområdet planeras och utformas på ett sådant sätt att det inte är möjligt att ta sig ut på den statliga vägen.

Kommentar: Se kommentar ovan.

Av planhandlingarna framgår inte hur den aktuella detaljplanen kommer att påverka trafiken på statlig väg och/eller i anslutningar till statlig väg. Trafikverket anser att planhandlingarna behöver kompletteras/förtydligas i detta avseende, för att Trafikverket ska kunna ta ställning till hur de statliga anläggningarna påverkas. I den åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för norra Ängelholm, som kommunen har drivit och som nyligen har avslutats, har till exempel konstaterats att korsningen Varvsvägen/väg 1710 kommer att ha bristande kapacitet med en belastningsgrad på över 1,0 med framtida trafik till år 2040. I ÅVSen finns åtgärdsförslag för korsningen, som enligt ÅVSen behöver utredas vidare och åtgärdsbehovet i korsningen aktualiseras vid exploatering i området. För åtgärder som rör statliga anläggningar ska krav och råd enligt gällande VGU följas.

Vid eventuellt behov av åtgärder på vägar och/eller anslutningar till vägar med statlig väghållare, till följd av den nu föreliggande detaljplanen, ska detta bekostas av kommunen/exploatören.

Kommentar: Ett tillägg/PM till trafikutredningen som rör korsningen Varvsvägen/Kungsgårdsleden har tagits fram till granskningen och redogörs för i planhandlingarna. Utredningen bifogas även planhandlingarna i sin helhet.

Trafikverket förutsätter att området i sin helhet planeras och utformas så att gällande riktvärden för buller innehålls. Bullerskydd ska bekostas av kommunen eller exploatören. Trafikverket anser att etablering av nya skolor och förskolor bör göras med utgångspunkt från råd från Boverket och Naturvårdsverket. Dessa innebär bland annat att på de delar av skolgården som är avsedd för lek, vila och pedagogisk verksamhet bör bullernivån inte överstiga 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå.

I bullerutredningen som hör till detaljplanen framgår inte vilka trafikuppräkningsstal för uppräknings av trafik till år 2040 som har använts. Trafikverket förutsätter att det är EVA-talen från Trafikverkets hemsida som har använts.

Kommentar: Bullerutredningen har kompletterats med information om vilka trafikuppräkningsstal man utgått ifrån.

Trafikverket tolkar bullerutredningen som att tänkt placering av bebyggelse (skola och bostäder) inte tagits med i bullerberäkningarna. Inte heller de eventuella lokala skärmåtgärder som omnämns i slutsatserna. Trafikverket anser att den tänkta placeringen och utformningen av bebyggelsen ska beräknas för att redovisa vilka bullernivåer som uppnås (och bullerutbredningskartor redovisas), och för att säkerställa att erforderlig anpassning av placering och utformning av bebyggelse och eventuella bullerskyddsåtgärder vidtas. Punktberäkningar vid fasad ska också göras för samtliga våningsplan. I den nu aktuella detaljplanen tolkar Trafikverket plankartan som att bebyggelse i mer än ett plan möjliggörs. I bullerutredningen finns endast bullerberäkningar för ett våningsplan och då för område med befintlig bebyggelse. Punktberäkning saknas helt för den tillkommande bostadsbebyggelsen.

Samtliga erforderliga bullerskyddsåtgärder och anpassningsåtgärder (exempelvis placering av bebyggelse) måste sedan säkerställas genom planbestämmelse i plankartan. Trafikverket anser att frågorna avseende buller ska regleras i detaljplanen och inte hänskjutas till bygglovsprocessen. Trafikverket anser att flexibla detaljplaner inte är förenliga med planering i bullerutsatta lägen, likt det nu aktuella.

Det måste också säkerställas att erforderliga bullerskyddsåtgärder finns på plats innan inflyttning tillåts/bebyggelsen tas i bruk. Exempelvis medges i plankartan bullervall om 4 meter över anslutande marknivå. Med avseende på att

bullervallen är en förutsättning för att innehålla bullerriktvärdena enligt bullerutredningen, måste det i detaljplanen också säkerställas att bullervallen uppförs och att den finns på plats innan bebyggelsen tas i bruk.

Kommentar: Efter samrådet har kommunen undersökt flera olika lösningar på hur skolområdet skulle kunna skyddas från trafikbuller, då både länsstyrelsen och Trafikverket hade synpunkter i samrådskedet. I den reviderade bullerutredningen redovisas tre olika förslag på hur skolbyggnaderna kan utformas och placeras så att hela skolgården innehåller riktvärde för trafikbuller, både med och utan bullervall. Förslagen behöver dock nödvändigtvis inte redovisa exakt hur området kan komma att bebyggas, utan ska endast ses som förslag och att det på flera olika sätt är möjligt att bullerskydda skolgården, både med och utan vall. Vallen är därmed inte längre en förutsättning för att kunna innehålla riktvärde för trafikbuller på skolgården, vilket bullerutredningen redovisar. En bullervall medges dock fortfarande utmed Kungsgårdsleden men är ingen förutsättning för att planförslaget ska kunna genomföras.

För att säkerställa att skolgården planeras så att riktvärden för trafikbuller innehålls, har en bestämmelse om villkor för lov placerats ut på plankartan. Bestämmelsen reglerar att bygglov inte får ges för förskole- eller skolbyggnad förrän placering av byggnad och/eller bullerskydd kan uppvisa att bullerriktvärden enligt Naturvårdsverkets riktvärden för skolgård (NV-01534-17, september 2017) ej överskrids.

Denna lösning med tillhörande bestämmelser har sedan samrådet stämts av med Trafikverket 2022-10-21, som anser att deras synpunkter i samrådskedet anseende buller tillgodoses om dessa bestämmelser införs på plankartan.

Utmed väg 1710 tillåts bullervall. Bullervallen får inte placeras så att den skymmer sikten eller utgör en trafiksäkerhetsrisk. Bullervallen ska placeras och utformas enligt krav och råd i gällande VGU (Vägars och gators utformning). Bullervallen får inte heller placeras så att vägens avvattning hindras.

Kommentar: Information om detta har lagts till i planbeskrivningen.

Trafikverket förutsätter också att vi blir hörda i samband med marklov/bygglov för bullerskydd. Detta för att Trafikverket ska kunna ta ställning till mer precis placering och utformning av bullervallen, då uppgifter om detta saknas i planhandlingarna.

Det har hänt att vallar sjunker ihop på sikt och därmed inte ger samma bullerskydd. Kommunen/exploatören ansvarar för uppförande och skötsel av vall och för alla eventuella åtgärder som krävs för att den bullerdämpande förmågan ska bibehållas.

Bullervallen planeras att uppföras inom det byggnadsfria avståndet. Om den statliga vägen i framtiden kommer att behöva byggas ut och breddas mot planområdet kan kommunen komma att behöva ersätta bullervallen med ett bullerplank.

Kommentar: Synpunkten noteras.

I plankartan saknas reglering av högsta totalhöjd för delar av bebyggelsen. Planområdet ligger inom hinderfrihetsytan för Ängelholms flygplats och inom den MSA-påverkande zonen för Ängelholms, Halmstads och Ljungbyheds flygplatser. Trafikverket anser att totalhöjd ska regleras för samtlig bebyggelse, för att säkerställa att byggnader/byggnadsverk och andra föremål inte kommer i konflikt med luftfarten eller järnvägens radio- och telekommunikationssystem.

Kommentar: Den del av bebyggelsen som Trafikverket syftar på (bostäderna) regleras med en högsta nockhöjd om 8,5 meter. Det anses inte vara nödvändigt att reglera totalhöjd för bostäderna i detaljplanen. Enligt Boverkets riktlinjer är totalhöjd ofta en alltför strikt bestämmelse att använda då den inte ger samma utrymme för flexibilitet som byggnadshöjd eller nockhöjd. En detaljplan får heller inte göras mer detaljerad än vad som är nödvändigt med hänsyn till syftet med planen. Detta innebär att det ska finnas rimliga skäl för att något ska regleras med bestämmelser i planen. En flygbinderanalys måste göras om höjden överstiger 20 meter. Nockhöjden är reglerad till högst 8,5 meter och därmed kvarstår det 11,5 meter innan höjden för flygbinderanalys (20 meter) uppnås. Det bedöms inte som sannolikt att exempelvis skorstenar eller ventilationstrummor kommer att överstiga de resterande 11,5 metrarna. Om exploatören skulle vilja bygga en mast så är detta bygglösliktigt och i så fall görs en flygbinderanalys i bygglovet. Sammanfattningsvis bedöms det inte finnas tillräckliga skäl för att ange en totalhöjd för bostäderna på plankartan.

KOMMUNALA, MELLANKOMMUNALA OCH REGIONALA ORGAN

Räddningstjänsten Skåne nordväst, 2021-01-20

Brandvattenförsörjning ska anordnas i området för att tillgodose behovet för skolområdet. Systemet ska baseras på att bränder ska släckas med vatten direkt från brandpost (konventionellt system). Flödet i brandposterna ska dimensioneras enligt tillämpbara delar i Vatten- och avloppverksförningens råd, VAV P83 och VAV P76. Lägsta flöde ska vara 20 l/s.

Avståndet mellan brandposterna ska vara maximalt 150 meter och avståndet mellan brandpost och uppställningsplats för släckbil ska inte överstiga 75 meter. Detta ska framgå i planbeskrivningen. Om avsteg ska göras från VAV P83 och VAV P76 ska lösningen förankras hos Räddningstjänsten Skåne Nordväst.

Kommentar: Informationen har lagts till i planbeskrivningen och Planenheten har stämt av ovanstående med kommunens VA-enhet.

Nordvästra Skånes Renhållnings AB (NSR), 2021-02-01

För att säkerställa att hämtning kan ske säkert och utan några risker för personerna inom skolområdet/förskole-området önskar NSR att det i detaljplanen skrivs in att avfallsutrymmet inte placeras vid hämta/lämnaställen eller andra ställen där elever, lärare, barn och föräldrar vistas.

Avfallsutrymmen ska placeras i nära anslutning till allmän väg, som är anpassad för renhållningsfordonen och följer angivna mått i kommunens renhållningsordning. Vid placering av ett avfallsutrymme är det viktigt att ta hänsyn till trafiksäkerhet, framkomlighet och arbetsmiljö. Avfallsutrymmets storlek ska motsvara de behov som föreligger samt underlätta för källsortering.

Mer information finns att tillgå hos NSR. Vid användning av markbehållare är det viktigt att detta sker i samråd med NSR.

Det bör även stå med i detaljplanen att avfallsutrymmet inte ska placeras så att backning förekommer.

Kommentar: Information om lämplig placering av avfallsutrymmen har lagts till i stycket Avfall i planbeskrivningen.

I Ängelholms kommun ansvarar NSR för hämtning av kommunalt avfall (tidigare kallat hushållsavfall) medan återvinningsmaterialet hämtas av andra aktörer.

Det finns fördelar, både miljömässiga och ekonomiska att uppmärksamma frågor som rör hantering av överskottsmassor (och vilka massor som ska användas vid ett eventuellt underskott på massor) redan i detaljplanskedet. Man kan med fördel reflektera över massbalanserna inom området och börja planera för eventuell lagring, sortering, behandling och återanvändning av massor. Detta gäller både massor som är förorenade i olika grad samt för området rena massor.

Kommentar: Synpunkten noteras.

PostNord Sverige AB, 2021-02-01

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt, trafiksäkert och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Kommentar: Informationen noteras. Frågorna hanteras i byggskedet.

LEDNINGSÄGARE

Öresundskraft AB, 2021-02-09

Elnät

Vi har behov av ny transformatorstation som kanske kan placeras vid vändplats mot Kungsgårdsleden. En yta på 7x7 meter med tillhörande uppställningsplats för lastbil som inte hindrar övrig trafik. Om ytterligare exploatering tillkommer sydöst på 2:38 kan stationen användas även för det området.

Fjärrvärme/Fjärrkyla

Vi kan troligen erbjuda fjärrvärme i området.

Kommentar: Efter samrådet har kommunen haft en dialog med Öresundskraft och kommit överens om en lämplig yta för transformatorstation.

Tele 2 AB, 2021-01-19

Tele2 har kanalisation och kablar längs med Kungsgårdsleden enligt nedan bild. Vi förutsätter att vi kan ligga kvar i samma läge och djup även framöver. Om vi av någon anledning måste flytta eller sänka vår kanalisation och kablar, förutsätter vi att alla eventuella kostnader betalas av exploitören.

Kommentar: Då den aktuella marken är planlagd som allmän plats i planförslaget, kommer era ledningar att kunna ligga kvar med samma förutsättningar som idag.

SAKÄGARE OCH ÖVRIGA**Skrubban 5, 2021-01-20**

Hej, varför dra in en massa trafik via Svealandsgatan för att komma till den planerade skolan? Gör en rondell på stora vägen utanför till föräldrar som kommer med bil och ska lämna sina barn. Kommer ju även att vara en del varutransporter med större fordon samt de som kommer att sköta underhåll mm på skolan. Ska man sen hyra ut idrottshallen så kommer det att vara en massa trafik där också för att komma dit. Gör man rondellen ute på stora vägen mot Skälderviken så kan de som cyklar eller går få en bättre väg via Svealandsgatan, Dalslandsgatan mm.

Kommentar: En trafikutredning har tagits fram som pekar ut Svealandsgatan som den gata som är bäst lämpad att leda trafiken till och från skolan, då denna gata bland annat inte har några utfarter från de befintliga bostäderna samt att den leder direkt till Errarpsvägen, som är en större huvudgata. Trafikfrågorna i den här detaljplanen är det som har diskuterats och utrett mest under processen och förslaget om just en cirkulationsplats på Kungsgårdsleden har undersökts och där har man kommit fram till att det är inte en bra lösning i dagsläget och att det inte heller kommer gå att få igenom hos Trafikverket. Det är förstäligt att en anslutning till Kungsgårdsleden kan ses som en självklar och enkel lösning för att trafikförsörja skolområdet men det finns många olika anledningar till att detta är en problematisk lösning och några listas nedan:

- *Kungsgårdsledens trafikflöde kommer att försämrats om en cirkulationsplats anläggs och/eller om hastigheten sänks. Kungsgårdsleden är en ringled som Trafikverket anser ska ha så få anslutningar/avbrott som möjligt.*
- *Kungsgårdsleden är Trafikverkets väg och de är restriktiva med vilka åtgärder de tillåter på sina vägar och de kommer i dagsläget inte att godkänna en ny anslutning till vägen. Trafikverkets generella uppfattning är att antalet anslutningar längs det statliga vägnätet ska minimeras för att god framkomlighet och säkerhet ska kunna skapas. Kommunen har haft dialoger med Trafikverket där de avstyrker en anslutning till Kungsgårdsleden. Det är alltså i slutändan upp till Trafikverket att bestämma om en sådan anslutning får och kan upprättas.*

- *Det går inte att tvinga trafiken till Kungsgårdsleden även om en anslutning skulle upprättas. Personer kommer ändå köra in via Svealandsgatan om det är den närmaste vägen för dem och då finns det en risk att det blir stora trafikeproblem om ingen bra lösning skapas där från början. Att till exempel sätta upp skyltar som säger att det endast är bilar som ska till bostäderna som får köra in på Svealadsgatan är ingen hållbar lösning.*
- *Upptagningsområdet för skolan är sydväst om Kungsgårdsleden och majoriteten av trafiken kommer från det hållet och i princip alla barn som går och cyklar kommer från det hållet. De skjutsande föräldrarna vill kommunen inte tvinga ut på Kungsgårdsleden för att de ska kunna lämna barnen vid skolan. Korsningen Varvsvägen/Kungsgårdsleden är redan idag hårt belastad och skulle få avsevärt mer trafik om all trafik till skolan skulle ledas via Kungsgårdsleden. Redan med detta förslag, att Svealandsgatan ska leda trafiken till och från skolområdet, kommer korsningen att bli hårdare belastad än nuläget.*

Genom att vi i stället fokuserar på trafiksäkerhetsbärande åtgärder för att möjliggöra en säker skolväg för barnen, framför allt på Svealandsgatan och Errarpsvägen, kan biltrafiken till planområdet överlag minska. I och med att Svealandsgatans körbana anses smaltas av för att ge plats åt gång- och cykeltrafik på den östra sidan, samt att hastighetsdämpande åtgärder kommer att utföras längs med gatan i form av upphöjda korsningar eller liknande, bedöms medelhastigheten på gatan minska jämfört med idag.

Även om trafiken till skolan beräknas ge något ökade ljudnivåer vid befintliga bostäder utmed Svealandsgatan, visar beräkningar att riktvärden för befintlig miljö kommer att klaras. Nivåerna bedöms inte vara av sådan art att det går att påtala en väsentlig ökning av störningen. Tilläggs bör också att den ökade trafiken kommer att ske under dagtid och då främst under morgon- och eftermiddagstimmarna och att planförslaget inte kommer att innebära väsentlig ökning av vare sig personbilstrafik eller tung trafik under nattetid.

Det ska även tilläggas att den resterande delen av åkermarken, hela vägen söderut fram till Margretetorpsvägen, är i kommunens översiktsplan utpekad som utredningsområde och på sikt ligger det i kommunens intresse att utveckla denna mark för främst bostäder. Parallellt med arbetet med den här detaljplanen har det därför tagits fram en utredning som redovisar hur det framtida bostadsområdet, och då även skolan i den här detaljplanen, skulle kunna anslutas till kommunens vägnät via andra håll än Svealandsgatan. Utredningen redovisar olika alternativ samt fördelar och nackdelar med de olika anslutningarna. Det är därför inte osannolikt att det i framtiden kommer att upprättas en anslutning till/från skolan samt det framtida bostadsområdet via någon av dessa vägar, men det är inget som är aktuellt i den här detaljplanen då det inte anses avgörande för detaljplanens genomförande. En så pass stor åtgärd kan inte motiveras av enbart den exploatering som den här detaljplanen medger i form av en skola, förskola och maximalt ett tjugotal bostäder, utan hör ihop med en större samhällsutveckling på sikt.

Utifrån ovanstående redogörelse kommer det i dagsläget inte att upprättas en anslutning till Kungsgårdsleden och/eller Margretetorpsvägen, utan samtlig trafik till och från planområdet kommer att ske via Svealandsgatan.

Skrubban 5, 2021-01-21

Protesterar mot att Svealandsgatan ska användas som genomfart till den planerade skolan med idrottsvall. Detta medför ökad trafik med föräldrar som ska lämna sina barn med bil, varutransporter, servicebilar till skolan, folk som

ska hyra idrottshallen på lediga tillfällen och kommer med bil. Det kommer också att öka med parkerade bilar på de mindre återvändsgatorna där det redan är problem med att parkera. Ett alternativ är att ha infart ifrån den stora vägen mot Skälderviken. Gör en rondell där så kommer det att bli en mycket smidigare lösning. Varför dra en genomfartsled genom ett villaområde? När man byggde ut Kungsgårdsskolan så stängde man av Västra Kungsgårdsgatan och har enbart infart ifrån Kristian II:s väg (där det också borde vara en rondell). Se även till att det görs ett fritidsområde vid den nya skolan. Den lilla lekplatsen som finns på grönområdet är redan hårt belastad i och med inflyttningen på Ärrarps Ängar. Gör nu rätt från första början så att det inte blir en massa ändringar därefter.

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13.

Det kommer att finnas lekytor till den nya skolan som kan användas av allmänheten utanför skolans öppettider. En ny lekplats ska även byggas på Ärrarps ängar och beräknas stå färdig om något år.

Skrubban 5, 2021-01-22

Protest mot att all trafik till skola, förskola och idrottshall skall läggas på Svealandsgatan. Detta är en liten gata i ett lugnt villakvarter. Ska man då dra in alla föräldrar som skjutsar sina barn till skolan med bil, varutransporter med större bilar(lastbilar), servicebilar för underhåll mm till skolan. Det verkar inte klokt. Det tillkommer också mer trafik till idrottshallen då den säkerligen kommer att hyras ut på lediga tider såsom kvällar. Här ska också många cyklister och gående ta sig fram på ett säkert sätt och de behöver inte fler bilar att tampas med. Gör i stället en rondell på Kungsgårdsleden för infart till skola förskola och idrottshall. Då slipper man leda in mer trafik genom villakvarter. Tanken måste väl ändå vara att man ska minska trafiken inom stan (som nu Rebbelberga och Adolfsfält tillhör enligt kommunen). Gäller även andra intilliggande områden.

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13.

Skrubban 5, 2021-01-22

Jag vill lägga en protest mot infartsvägen till skolan , Svealandsgatan är en mycket dålig ide, då den är alldeles för liten och går genom ett litet villakvarter. Då det även kommer att gå tung trafik till skolan iform av varutransporter mm. Man bör göra en rondell stora vägen till Skälderviken istället, Det har redan nu blivit väldigt mycket trafik på Errarpsvägen pga Errarps ängar, så vi behöver absolut inte mer trafik. Och lilla Svealandsgatan är definitivt inte byggd för så mycket trafik som det kommer att bli med hämtningar och lämningar av barn, samt infart till nytt bostadsområde och all trafik på kvällar och helger för besök till träningshall. Är inte negativ till skolan, men detta måste göras rätt från början och inte straffa oss som bor och lever i området sedan länge. Är säker på att ni hittar en annan lösning, så alla i fortsättningen även ska kunna trivas och bo i vårt härliga område.

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13.

Rödspättan 11, 2021-01-20

Behov av ytterligare en tillfartsväg till skolområdet. Förslagsvis en rondell på Kungsgårdsleden detta för att minska den tunga trafiken i form av transporter av tex. mat och elever på Svealandsgatan. Svealandsgatan måste anpassas för den ökade trafiken till och från skolan. Villor i direkt närhet till Svealandsgatan måste buller skyddas. Cykelvägar från området Errarpsängar måste göras för att underlätta cykling till och från skolan.

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13.

Det finns redan idag goda förbindelser i form av gång- och cykelvägar mellan skolområdet och Arrarps ängar. En ny gång- och cykelväg kommer även att anläggas längs med Errarpsvägen.

Öringen 3, 2021-01-20

Vi ser bara fördelar och möjligheter om det blir en skola och förskola här på Adolfsfält!!

Kommentar: Synpunkten noteras.

Karpen 2, 2021-01-21

Hejsan!

Vi motsätter oss starkt att göra Svealandsgatan till en huvudinfart till det nya området, att genom ett idag lugnt bostadsområde förlägga en sådan här väg är verkligen inget genomtänkt, det är 30 år idag å en sådan här planering kommer höja medelhastighet på gatan när folk har bråttom till och från skolan oavsett om där byggs förhinder eller inte. Verkligen ogenomtänkt, lägg infart från huvudleden så bussar och bilar kan köra de hållet men spärra av så endast cyklar och gående kan komma från bostadsområdet. Flytta parkering och cirkulation så den ligger riktad mot vattentornet och enkelt passar ihop med huvudleden som går utanför samt stör inte befintligt bostadsområde.

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13.

I och med att Svealandsgatans körbana avses smaltas av för att ge plats åt gång-och cykeltrafik på den östra sidan, samt att hastighetsdämpande åtgärder kommer att utföras längs med gatan i form av upphöjda korsningar eller liknande, bedöms medelhastigheten på gatan minska jämfört med idag.

Iden 10, 2021-01-25

Protesterar mot att infarten till skolan skall gå från svealandsgatan, man kan inte dra en infart till en så stor skola rakt igenom ett villa område, vilket skulle innebära en enorm ökning av trafik i området, vilket för mig är orimligt.

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13

Ängelholm 2:19, 2021-01-25

Hej,

Vi motsätter oss starkt att den planerade grundskolebyggnaden placeras endast ett fåtal meter från vår tomtgräns, bland annat på grund av att

- placering är söder om vår tomt och att en stor del av vår tomt då kommer att läggas i skugga under en del av dagen av en så hög byggnad
- det kommer att vara insyn från byggnaden in i vår trädgård och på vår uteplats som ligger i den närliggande delen av trädgården
- det finns risk att trafikbullret från Kungsgårdsleden kommer att reflekteras mot den höga fasaden och därmed öka ljudnivån i vår trädgård
- det växer höga träd i tomtgränsen som vi måste kunna avverka vid behov utan riskera att de faller på skolbyggnaden

Vi ser hellre att skolbyggnaden placeras minst 20-30 m från vår tomtgräns och att den inte läggs med en långsida mot vår trädgård, så att den inte upplevs lika påträngande. Alternativt att den del som ligger närmast vår tomt bara görs i ett plan.

Vi kan också tänka oss att vår infartsväg från Kungsgårdsleden stängs och att den planerade bullervallen förlängs förbi vår fastighet och ansluts till bullervallen vid Årrapsängar. Detta för att

- minska risken att föräldrar utnyttjar vår infartsväg för att lämna barn vid skolan, vilket kan leda till farliga trafiksituationer
- minska trafikbullret från Kungsgårdsleden i grönområdet och för de befintliga och planerade bostadsområdena

Kommentar: För att skolbyggnaden ska kunna fungera som ett bullerskydd för skolgården, vilket är en förutsättning för planförslaget, kommer den att behöva utformas så att den delvis ligger med långsidan mot Ängelholm 2:19. En U- eller L-formad utformning av skolbyggnaden är optimal ur bullersynpunkt då en bullervall i detta fall inte enbart räcker för att klara gällande riktvärde för trafikbuller. För att skolbyggnaden inte ska hamna alltför nära er fastighetsgräns, har ett 10 meter brett område med en bestämmelse om prickad mark införts på plankartan. Detta ger ett avstånd på totalt cirka 14 meter från er fastighetsgräns. Att flytta skolbyggnaden ännu längre österut kan bli problematiskt för områdets disponering, eftersom byggnaden då inte längre kan ha samma långsmala utformning som tänkt, vilket kommer medföra att byggnaden inte kommer att skydda skolgården lika bra mot trafikbuller från Kungsgårdsleden. Att reglera att skolbyggnaden ska ha olika höjder inom olika delar av planområdet är inte förenligt med den flexibilitet som detaljplanen syftar till. Man vet inte idag exakt hur skolbyggnaden kommer att utformas och det blir då problematiskt att låsa fast sig i allt för detaljerade bestämmelser i plankartan.

En solstudie för planförslaget har tagits fram inför granskningen. Solstudien redovisar skuggning vid 5-6 olika tider på dygnet, vid vår- och höstdagiämning (20 mars resp. 23 september) samt under midsommar (22 juni), vilket är praxis. Skolbyggnaden i studien är placerad på det avstånd från fastigheten Ängelholm 2:19 som tillåts i detaljplanen och har en höjd om 14 meter, vilket är den högsta nockhöjd som tillåts inom skolområdet. Studien redovisar att ny bebyggelse inte skuggar fastigheten Ängelholm 2:19 någon gång på dygnet den 22 juni och endast skuggar en mindre del av fastigheten Ängelholm 2:19 runt kl.

9-14 under vår- och höstdagjämning. Skuggningen under denna tid är så pass liten att den inte når huvudbyggnaden på fastigheten.

I granskningshandlingarna föreslås att utfarten mot Kungsgårdsleden via Dalslandsgatan ska stängas och att bullervallen ska förlängas förbi den nuvarande anslutningen. Detta för att eliminera risken att folk som ska till eller från skolan använder den här anslutningen, då den inte är bra ur bland annat trafiksäkerhets synpunkt. Bullervallen föreslås dock inte förlängas hela vägen bort till Ärrarps ängar, då detta skulle innebära att vallen skulle behöva förlängas cirka 200 meter, vilket inte är aktuellt kopplat till detaljplanens syfte. Om kommunen i slutändan skulle besluta att inte uppföra bullervallen, föreslås anslutningen stängas på annat sätt, till exempel genom en bom eller annat hinder. Trafikbuller från Kungsgårdsleden som påverkar befintliga bostäder är ingen konsekvens av den här detaljplanen och det är därför inte motiverat att bygga en så pass stor bullervall på denna plats. Om man har synpunkter på befintligt trafikbuller från statliga vägar ska man vända sig till Trafikverket.

Bullerutredningen har kompletterats med beräkningar för olika förslag på placering av skolbyggnaderna samt både med och utan bullervall. Utredningen redovisar att trafikbullernivåerna för fastigheten Ängelholm 2:19 endast påverkas marginellt om bullervall inte uppförs och skolbyggnaden placeras på det avstånd som medges i plankartan. Ökningen av ljudnivåerna på fastigheten understiger 1 dBA vilket bedöms vara försumbart i sammanhanget. Om bullervall uppförs enligt vad som medges i plankartan, innebär detta att ljudnivåerna på fastigheten sänks jämfört med nuvarande situation.

Sutaren 1, 2021-01-27

Enligt detaljplanen ser det ut som om all trafik måste gå via Svealandsgatan, genom ett villaområde! Verkar inte vettigt. Måste vara bättre att komma åt det nya området via Kungsgårdsleden.

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13

Sutaren 1, 2021-01-27

Efter granskning av detaljplanen för Ängelholm 2:10 vill jag lämna följande yttrande: Man undrar om ni som sitter i bestämmande ställning har tänkt på hur tillfarten verkligen kommer att bli till detta område? Då har ni förmodligen också förstått att det måste skapas en ny infart från Kungsgårdsleden om inte Svealandsgatan ska bli enda tillfart och det vore ju helt vansinnigt.

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13

Rödspättan 6, 2021-01-30

Jag vill inte att alla trafik ska gå via Svealandsgatan till den nya skolan. Man bör istället göra infarten via Kungsgårdsleden.

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13

Rudan 2, 2021-01-31

Att använda Svealandsgatan som genomfartsled kommer att innebära mycket stor negativ påverkan för oss boende i området. Det cyklar och går många barn och vuxna i kvarteren idag, och med mycket och tung trafik via Svealandsgatan kommer det att innebära en ökad fara. Mycket negativ miljöpåverkan också. Jag tycker definitivt att man bör sänka hastigheten på Kungsgårdsleden och bygga en rondell eller trafikdelare.

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13

Rudan 2, 2021-10-31

Det måste vara infart från Kungsgårdsleden. Illa om Svealandsgatan ska vara transportväg till nya skolan.

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13

Sutaren 9, 2021-01-31

Det är inte en bra idé att ha Svealandsgatan som transportväg in till skolan. Trafiken på Errarpsvägen och Svealandsgatan kommer öka ohållbart vilket innebär mycket tung trafik morgon till kväll i ett område med många barnfamiljer och äldre. Det är positivt med ny skola på den placeringen men åtkomst bör vara från Kungsgårdsleden.

Vänliga Hälsningar

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13

Karpen 4, 2021-01-31

Som boende i närområdet och som endast har Svealandsgatan som tillträdesgata hem anser jag att fler gator borde användas som transportgator till och från skolan. Min bedömning är att risken för olyckor ökar och även vår miljö kommer påverkas negativt om endast Svealandsgatan används. Det rör sig väldigt många barn i området som inte kommer kunna röra sig lika fritt och relativt riskfritt då som nu om trafiken kommer öka. Fler vägar till och från skolan måste användas. Rondell från Kungsgårdsleden skulle kunna avlasta trafik från Errarpsvägen.

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13

Karpen 4, 2021-01-31

Jag emotsäger mig starkt att trafiken till skolan ska ledas via Svealandsgatan. Ni måste hitta ett annat sätt att komma till skolan! Jag anser att Svealandsgatan inte är dimensionerad för så mycket trafik. Det är ett område där det rör sig mycket barn vilket är en riskfaktor om trafiken ökar.

Vi vill inte ha en genomfartsled med ökad trafik i ett bostadsområde utan i så fall önskar vi infart från Kungsgårdsleden där hastigheten sänks och en rondell

byggs så bilar och fordon till skolan leds in den vägen. Man bör även säkra upp så det inte finns möjlighet för genomfart via skolan.

Jag tycker även att man ska uppmuntra till cykel och gångtrafik till skolan och till detta kan man använda Svealandsgatan, inte till biltrafik!

Vi ser redan nu att bilar kör för fort på Errarpsvägen och med mer trafik blir detta inte bra. Gör den vägen smalare och bygg cykelvägar där.

Med fler bostäder intill skolan ökar trafiken ändå därför bör all trafik till skolan ske från ett annat håll t ex Kungsgårdsleden.

Låt Adolfsfält fortsätta vara ett barnvänligt område där barn kan röra sig utan att utsättas för en massa trafik!

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13

Errarpsvägen anses smalt av och gång- och cykelvägar planeras att byggas längs med vägens båda sidor, vilket delvis görs för att minska hastigheterna. Läs mer om detta under rubriken "Gator och trafik" i planbeskrivningen.

Iden 3, 2021-01-31

Biltrafiken på Svealandsgatan kommer öka avsevärt om man använder denna gata som tillfartsväg. Vi är många som bor här med barn i detta villaområde, och det känns inte tryggt med all trafik som kommer köra på Svealandsgatan. Vi tycker därför att en rondell på Kungsgårdsleden låter som ett bra förslag.

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13

Iden 1, 2021-02-01

Hejsan

I förslaget till detaljplan framgår inte på något annat sätt hur trafikavvecklingen till och från föreslaget område skall ske. Om det inte skall ske på annat sätt än nuvarande struktur så kommer all trafik att hamna på Svealandsgatan. Med all trafik avser jag boende i området, de som arbetar på de föreslagna skolorna, trafiken med föräldrar som skjutsar barn till och hämtar vid skolan, gods och matttransporter till och från skolorna. En anslutning till Kungsgårdsleden hade varit att föredra med typ en rondell motsvarande hade varit ett för mig bättre alternativ. Då finns ju möjligheten att nå området på mer än ett sätt. Fördel även ur säkerhets och utryckningshänseende. Dessutom styrs med en annan planering även en del trafik ur villaområdet som i detta förslaget blir genomfartsområde.

Med vänlig hälsning

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13

Långan 3, 2021-02-01

Hejsan.

Vägen Svealandsgatan går inte att ha till transport väg till den nya skolan. Kvittar hur ni bygger eller försöker ändra den. Mycket barn som cyklar springer och leker på den. Om ni inte gör en rondel på ytterleden kungsgårdsleden blir det över 1000 bilar och bussar och last bilar på den. Sen kommer det byggas mer till höger och då behövs den nya vägen ändå. Man kan ha en cykelväg in på Svealand. Dock se till att det inte finns rondel eller av_ på utrymme där. Är för skolan som närmsta granne. Men starkt emot idén om att använda vägen.

Mvh

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13

Långan 3, 2021-02-01

Jag och min familj motsätter oss starkt till att Svealandsgatan ska bli genomfartsled till den kommande skolan och nya bostäderna som planeras att byggas. Området på Adolfsfält är i nuläget ett lugnt villaområde med mycket barn och en trygg atmosfär, något som bör behållas. En starkt trafikerad väg längs Svealandsgatan som enda framkomlighet för att ta sig till till det nya området/skolan kommer att förvandla området till något kaosartat. Vem som helst kan se att detta inte är den bästa transportvägen och vi kan nästan garantera att det är ingen som bor i detta området som är positiva till den här "lösningen".

Förslaget om att göra en infart via Kungsgårdsleden istället där alla personbilar som ska lämna och hämta barn, lastbilar som dagligen kommer för att förse skolan med proviant etc känns som den bästa lösningen och påverkar inte den redan befintliga byggnationen och dess vägar mer än nödvändigt. De elever som tar sig på egen hand till skolan kan göra det på ett tryggt sätt genom det gamla befintliga villaområdet utan att behöva veja för lastbilar och hundratals personbilar på sin väg till och från skolan. Nej, tänk om. Tänk rätt. Förstör int något bra för att göra något sämre.

Med vänliga hälsningar

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13

Rödspättan 3, 2021-02-01

Vi uppskattar inte att mycket och att tung trafik (Svealandsgatan)ska gå genom ett villaområde med mycket barnfamiljer . Monica Blucher har gett ett förslag på att infarten till skolan sker via väg/rondell på kungsgårdsleden , det förslaget stödjer vi.

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13

Rödspättan 3, 2021-02-01

Inget bra förslag med trafiken på svealandsgatan pga många barnfamiljer som flyttar in i området.

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13

Karpen 1, 2021-02-01

Min invändning mot detaljplaneförslaget gäller trafikflödet av motorfordon på Svealandsgatan, som enligt förslaget är den enda till- och frånförbindelsen för planområdet. Enligt utredaren (SWECO-tabell8) anges att flödena under maxtimmen som kör ut på Errarpsvägen från Svealandsgatan beräknas till 472 fordon per timme och sett i båda riktningarna är flödet nästan det dubbla 800-1000 fordon under maxtimmen. Härutöver anger SWECO att de förväntade dygnsflödena enligt "Scenario hög i tabell 4" beräknas uppgå till 1000 fordon sett till hela dygnet. Detta på en smal gata (Svealandsgatan) där gatubredden uppgår till 6,95 meter och trottoarbredden 1,60 meter respektive 1,55 meter. Totalbredd 10,10 meter. Inom denna totalbredd kommer sannolikt cykelbanor att anläggas. Detta innebär en stor belastning på en smal gata vad det gäller trafiksäkerhet och miljö för de närmast boende. Åtta av nio anslutande sidogator till Svealandsgatan är återvändsgator för motorfordon. Härutöver kommer belastningen under byggnationstiden med transport av tunga fordon (entreprenadmaskiner, grävmaskiner, vägvältar m.m.) och gods (byggmaterial) att utgöra en orimligt hög miljöbelastning för närmast boende och ökad risk för trafikolyckor inom ett område med många barnfamiljer. Jag delar inte SWECO:s uppfattning om möjligheterna för en så omfattande motortrafik inom ett område där många barnfamiljer bor och där barn korsar Svealandsgatan för att besöka lekplatser på båda sidor av gatan och därmed öka risken för trafikolyckor. Min slutsats är att Svealandsgatan bör skonas från en sådan ökad belastning och man måste finna andra lösningar för trafikflödet.

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13

Skrubban 8, 2021-02-02

Trafiken genom Svealandsgatan kommer att öka dramatiskt. Mycket barnfamiljer i området och det ger möjlighet för onödiga olyckor. Tycker man skall se över möjligheten att leda in trafiken från Kungsgårdsleden istället via en rondell vid det nya området.

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13

Långan 4, 2021-02-02

Med anledning av att Svealandsgatan kommer att få en mycket större trafikbelastning än idag, så föreslår jag att infarten till den nya skolan förläggs via en rondell på Kungsgårdsleden. På detta sätt sliper vi få in tunga transporter på Svealandsgatan. När det gäller barnens cykelväg till skolan så kommer den att fungera via befintliga gator i villaområdet.

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13

Skrubban 11, 2021-02-03

Tung trafik, så som byggtrafik och leveranser anser vi inte bör ledas genom ett bostadsområde, i detta fall Svealandsgatan, enligt alternativen i Trafikutredningen. Denna trafik borde kunna ledas in via Kungsgårdsleden, exempelvis via en rondell.

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13

Hovslagaren 2, 2021-02-03

Tung trafik, så som byggtrafik och leveranser anser vi inte bör ledas genom ett bostadsområde, i detta fall Svealandsgatan, enligt alternativen i Trafikutredningen. Denna trafik borde kunna ledas in via Kungsgårdsleden, exempelvis via en rondell.

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13

Iden 5, 2021-02-05

Svealandsgatan som matargata måste omprövas. Trafikmängden blir alldeles för hög rakt igenom bostadsområdet. Antingen att en rondell läggs på Kungsgårdsleden ovanför skolan eller att ytterligare en av/påfart byggs på den nu befintliga rondellen vid vattentornet, där tillfartsvägen till skolan kan löpa parallellt med Kungsgårdsleden.

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13

Braxen 1, 2021-02-06

Synpunkter på detaljplan Ängelholm 2:10 m fl, Rebbelberga (skola, bostäder)

Bebyggelse i form av skola och bostäder enligt förslaget skulle ge stor förändring av vår närmiljö. Det förändrar vår nu lugna trädgård och utsikt. Vi har i nuläget endast en annan fastighet som gränsar till vår tomt vilket var den största anledningen till att vi valde att köpa just denna fastighet. Vi uppskattar vår trädgård där det idag endast hörs lite av trafiken på Kungsgårdsleden och där vi har en vacker vidsträckt utsikt över åkern och Hallandsåsen. Om det nya förslaget blir verklighet kommer vi är få en utsikt som består av hus istället för natur. Vi kommer att förlora vårt avskilda läge och få insyn i trädgården från nya bostäder, förskolan och skolan där det kommer att vistas hundratals människor i princip alla dagar. Vi oroar oss även för det buller som en skola och bostäder medför i form av biltrafik, bildörrar som stängs och hundratals elever och personal på skolgården. Enligt Folkhälsomyndigheten (2019) upplevs trafikbuller och ljud från grannar som de två mest störande typerna av buller. Myndigheten menar även att sömnstörningar är en av de allvarligaste effekterna av buller. Detta är en risk för oss eftersom en av oss arbetar skift och ofta måste sova på dagtid. Vårt sovrum ligger i det norra hörnet av vårt hus vilket är ut mot det nya området. På samma sida (nordväst) har vi både vårt uterum och vår uteplats.

Förslag för att minska buller, insyn och förändring i närmiljön för fastighetsägare på Dalslandsgatan.

1. Att göra en mindre bullervall och att plantera träd och vintergröna buskar utanför cykelbanan som löper längs med områdets sydöstra kant skulle avgränsa området på ett naturligt sätt och skulle skydda oss och de andra fastighetsägarna på den jämna sidan av Dalslandsgatan från buller.

Illustration

Det skulle även bidra till en trevlig grön korridor längs cykelbanan. En cykelväg kan användas som ett naturligt grönområde och är ett trevligt sätt att avgränsa olika områden. Att använda en sådan cykelväg kommer upplevas tryggt då ingen biltrafik finns i närheten, det är rofyllt då inget trafikbuller hörs och det ger en närhet till natur. Se nedanstående exempel från Helsingborg.

Illustration. Cykel- och gångväg på Gustavslund i Helsingborg.

Illustration. Cykelväg Viskängen i Helsingborg

En sådan avgränsning skulle i dagsläget leda till en mindre förändrad vy (natur mot natur) för de som idag bor på Dalslandsgatan och om ytterligare bostäder byggs i närheten av planområdet i framtiden kommer även dessa att ha glädje av en fin cykelbana med grönområde.

2. I samtliga 3 alternativ nedan byggs inga bostäder efter gång- och cykelbanan i söder utan cykelbanan leds utanför bilvägens vändplats vilket ger en cykelöverfart mindre än det befintliga förslaget. Den övriga marken används till att med hjälp av (minst delvis vintergrön) växtlighet och eventuellt lägre bullervall skydda vår fastighet från buller och bevara en grön vy från fastigheten. Ökad växtlighet är även fördelaktigt för området som helhet för att kompensera för de ökade utsläppen från biltrafiken. Det hjälper även till att skapa en tak-känsla i området på den tidigare åkermarken. Att undvika bostäder i direkt närhet till vår fastighet skulle göra att vi får mindre buller från grannar utanför vårt sovrum och på vår uteplats.

Vi förespråkar alternativ 1.

Alternativ 1: Bullervall med träd och buskar placeras söder om cykelvägen.

Alternativ 2: Växtlighet i form av träd och buskar med plats för översvämningsyta

Alternativ 3: Växtlighet i form av träd och buskar

Illustration. Alternativ 1. Bullervall med träd och buskar placeras söder om cykelvägen.

Illustration. Alternativ 2. Växtlighet i form av träd och buskar med plats för översvämningsyta.

Illustration. Alternativ 3. Växtlighet i form av träd och buskar.

Referenser

Folkhälsomyndigheten (2019). Hälsoeffekter av buller och höga ljudnivåer (Artikelnummer: 18070-1) <https://www.folkhalsomyndigheten.se/publicerat-material/publikationsarkiv/h/halsoeffekter-av-buller-och-hoga-ljudnivaer/>

Kommentar: De nya planerade bostäderna kommer inte hamna kloss intill er fastighet utan där kommer vara ett släpp på cirka 9 meter och sedan ett 4,5 meter brett område med prickad mark, vilket innebär att de nya bostäderna som närmast kan placeras cirka 13,5 meter från er fastighetsgräns. Byggnadshöjden för bostäderna regleras till 6 meter och nockhöjden till 8,5 meter. De nya bostäderna bedöms därför inte innebära någon betydande olägenhet för er i form av skuggning eller insyn. Ljud från närliggande bostäder är inte ovanligt förekommande och anses var något man får acceptera när man bor i ett villaområde. En skola/förskola bedöms generellt generera mer ljud än bostäder men då parkering/ skola/ utomhusyta enligt detaljplanen som närmast kan placeras cirka 40 meter från er fastighetsgräns och cirka 45 meter från er huvudbyggnad, och där troligtvis förskolan och dess utomhusyta kommer att placeras på ett ännu större avstånd, anses inte detta påverka så pass mycket att det kan anses vara en betydande olägenhet.

Att uppföra en bullervall och dra om gång- och cykelvägen enligt ert förslag är en god tanke i grunden men då man i framtiden antagligen kommer att exploatera resten av åkermarken för bostäder, kan bullervallen och cykelbanan komma att hamna i konflikt med utvecklingen av området och vägdragningar samt att de föreslagna bostäderna i det här planförslaget inte skulle få plats. Att placera översvämningsytan i denna del är inte möjligt då markens lägsta punkt finns i den norra delen, där kommunen har valt att placera den.

Förtätning av städer är bra ur många aspekter, till exempel ökar det underlag för kollektivtrafik och underlättar för människor att leva ett mer hållbart liv utan bil, men det får så klart inte ske på bekostnad av andra värden i staden och tyvärr går det inte alltid att göra alla parter helt nöjda när det gäller att utveckla och expandera staden. Sambällsplanering handlar i stort om att göra avvägningar mellan olika intressen och att hitta den väg som är mest lämplig i varje enskilt fall. Kommunen är i stort behov av en ny skola i denna del av staden och byggnation av en ny skola, förskola och nya bostäder i denna del av kommunen är ett stort allmänt intresse och en bedömning har gjorts att aktuell förtätning lämpar sig väl på platsen utifrån de lagstiftningar och förordningar som vi har att förhålla oss till i planprocessen. Vidare är marken utpekad som utredningsområde i kommunens översiktsplan ÖP 2035 och det har länge funnits intentioner på att området ska bebyggas.

Skrubban 9, 2021-02-07

Vi vill lyfta den minskade skolgården. hur motiveras det att varje barn får mindre yta än vad som rekommenderas utifrån nationella skrivelser. Barn behöver yta och ges ordentliga möjligheter till rörelse. Minska inte den yta till närmre hälften av den rekommenderade ytan på 30 m² per barn är. Ge barnen den ytan de förtjänar och uppmuntra till rörelse och ett hälsosamt liv. En trång skolgård skapar trängsel och osämja, förebygg istället och ge barnen en ordentlig skolgård. "Vid bedömningen av om friytan är tillräckligt stor bör hänsyn tas till både storleken på friytan per barn och till den totala storleken på friytan. Ett rimligt mått på friyta kan vara 40 m² per barn i förskolan och 30 m² per barn i grundskolan." Boverkets hemsida.

<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggande/krav-pa-byggnadsverk-tomter-mm/krav-pa-tomter/friyta-for-lek-och-utevistelse-for-forskolor-och-skolor/> 210207. Vidare undrar vi om skolan kommer inkludera matsal, slöjdsal och hemkunskapssal för att möta ämnen som eleverna ska få undervisning i. Kan detta förtydligas? Om inte dessa salar är inkluderade i planen, var är tanken att barnen ska få undervisning i ämnena?

Kommentar: I granskningsförslaget har friytan per elev säkerats upp, som en konsekvens av att vi mer specifikt fastställt hur många elever som maximalt kommer att gå i skolan d.v.s. 525, samt att vi även minskat exploateringsgraden från 8000 m² till 6500 m² eftersom en bedömning har gjorts att grundskolan kan byggas i två plan. Detta resulterar i att om området exploateras maximalt, d.v.s. 6500 m², så ger detta mellan ca 23-25 m² friyta per elev i grundskolan. Skulle man besluta sig för att inte bygga förskolan så blir friytan i stället ca 30 kvm per barn. Då detta planförslag bland annat är lokaliserat på jordbruksmark och att man i största mån bör hushålla med denna mark, har kommunen i detta fall gjort en bedömning att det är godtagbart att göra mindre avsteg från Boverkets rekommendationer om friytor. De 40 m² per barn som rekommenderas för förskolan ska det dock inte göras några avsteg ifrån.

Matsal, slöjdsal och hemkunskapsal är inget som kan regleras i en detaljplan men kommer mest sannolikt att finnas i den nya skolan, men då det ännu inte är klart vem som ska driva skolan eller hur den exakt ska utformas, går inte detta med säkerhet att svara på i dagsläget.

Iden 9, 2021-02-07

Efter att ha tagit del av redovisning rörande framtida trafik på Svealandsgatan noterar jag uppgifter som mest uppehåller sig vid gatans kapacitet att klara en tredubbling av fordonsrörelser men få beräkningar om ökande risk för incidenter.

Mest redovisas ”gammalt tänk” utan kreativa förslag ”utanför boxen”. Alternativa trafiksäkra förslag med nytänk om planfria korsningar saknas och särskilt ambitionen mot ”nollvision” rörande trafikincidenter i gatumiljö där strävan bör vara att åtskilja mjuka och hårda trafikanter, oavsett kommande AIfordon, och i synnerhet i bostadsområden med karaktär av lugna bygator.

1. Jag efterfrågar en uttömmande riskberäkning som i %-siffror anger de ökade riskerna för incidenter i förhållande till den beräknade tredubblingen av antalet fordonsrörelser där cyklande och gående barn/ungdomars beteenden självklart skall ingå som en tungt vägande faktor.
2. Till den nya bostadsdelen i det projekterade området föreslår jag i huvudsak en fortsatt användning av Svealandsgatan som hittills plus en förlängning till den nya raden med bostäder.
3. Ang. biltrafik till/från området med skolverksamhet m.m. (skola, förskola, idrottshall, anställd personal, transporter etc.) bör utredas ett alternativ med egen in-/utfart antingen via en ny rondell på Kungsgårdsleden i höjd med byggnationen eller via en ny matarväg parallell med Kungsgårdsleden ansluter via en femte avfart vid befintliga Margretetorpsrondellen. En sådan i förväg anlagd väg skulle också ta hand om all ”byggtrafik” med miljöbetungande transporter under byggnationen för att därefter brukas som bilväg till/från den kommunala skol- och idrottsverksamheten. I framtiden kan den även vara matarväg till ytterligare bostäder eller nya verksamheter längs hela sträckan upp Margretetorpsronellen.

4. Föreslagen förändring av Svealandsgatan bör ändå göras för övriga cyklande och gående till skolan. Av trafiksäkerhetsskäl föreslås ”timglasförträngningar” mellan vardera vägkorsningarna Svealandsgatan –
 a/Medelpadsgatan/Gästrikegatan,
 b/Jämtlandsgatan/Hälsingegatan och
 c/Lapplandsgatan/Härjedalsgatan som tvingande fartnedhållande alternativt.....

.....omdefiniera hela Svealandsgatan till Gårdsgata d.v.s. all fordonstrafik framförs i promenadfart typ gågata för alla boendes och trafikanters säkerhet (enkelt, billigt, miljöfrämjande och förstås med kontinuerlig fartövervakning)

5. Ett säkert cykelalternativ till Svealandsgatan är den nya bredare cykelvägen längs Errarpsvägens södra sida ansluten till befintlig cykelbana från Sondéngården upp till skolområdet med planfri korsning medelst en ny cykel-/gångtunnel under Errarpsvägen.

Med vänlig hälsning

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13.

Ett samband mellan ökad trafik och ökad olycksrisk är svårt att beräkna i absoluta tal. Exempelvis är olycksrisken på motorvägar och mötesfria vägar låg trots de höga trafikmängderna. Olycksrisken är samband mellan flera olika faktorer, som till exempel hastighet, konfliktpunkter, utformning av trafikrummet, beteenden hos trafikanterna och yttre förhållanden som väder och temperatur.

Det viktigaste för oskyddade trafikanter som gående och cyklande är sambandet mellan motorfordonets hastighet och risk att bli allvarligt skadad eller avlida vid en krock som fotgängare, se Figur 18 i trafikutredningen. Sambandet beskrivs som krockvårdskurvan. Från kurvan går det att utläsa att risken att bli allvarligt skadad eller avlida från en trafikolycka som fotgängare snabbt blir större vid hastigheter över 30 km/h. Hastighetsgränsen på Svealandsgatan är 30 km/h vilket innebär en relativt låg risk att bli allvarligt skadad eller avlida vid händelse av en trafikolycka. Detta kommer gälla även vid en ökning av trafik på gatan, då hastigheten kommer fortsätta vara låg. För att ytterligare minimera riskerna för trafikolyckor rekommenderas det att bygga ut gatan med separerade gång- och cykelbanor. En separering av de olika trafikslagen innebär färre konfliktpunkter och planerade möten mellan gående/ cyklister och motorfordon.

Långan 5, 2021-02-07

Tycker att det är svårt att bilda sig en uppfattning om hur nära bostäderna kommer våra tomtgränser. Vi har endast en cykelväg emellan idag, till det som ska bli de nya tomterna. Känslan av att det blir trångt blir uppenbar. Och varför så många huskroppar, och varför så höga? Måste man trycka in så många boende på så liten yta? Det passar inte in i denna gamla villabebyggelsen.

Kommentar: I samrådsförslaget var det reglerat med korsmark att bostäderna som närmast kunde uppföras cirka 10 meter från bland annat er fastighetsgräns men att komplementbyggnader som t.ex. förråd kunde placeras närmare. I granskningshandlingarna

har korsmarken utökats så att de nya bostäderna nordost om er fastighet som närmast får placeras cirka 15 meter från er fastighetsgräns. De nya husen kan även komma att placeras ännu längre mot nordost när de väl uppförs, då de flesta vill ha trädgård och uteplats mot väst och infart kommer att ske från öst. I planförslaget regleras inte exakt hur många bostäder det går att uppföra utan detta är beroende av om man väljer att uppföra friliggande hus (villor) eller sammanbyggda hus (radhus eller kedjehus), där sammanbyggda hus innebär en tätare exploatering. Illustrationen är alltså bara ett förslag på hur området skulle kunna bebyggas och redovisar i princip maximal exploatering. Skulle det i slutändan uppföras villor i stället blir exploateringen något mindre. Höjderna på bostäderna är satta för att det ska gå att uppföra bebyggelsen i två våningar för att hushålla med jordbruksmarken. Notera dock att bestämmelsen om högst 8,5 meter endast gäller nockhöjden och att byggnadshöjden regleras till högst 6 meter.

Skrubban 7, 2021-02-08

Önskar ni inte använder Svealandsgatan åtminstone inte under byggtiden. Hälsingegatan och Gästrikegatan, dessa två gator är matargator för alla skolbarn morgon och eftermiddag. Antalet skolbarn har ökat markant de två sista åren.

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13

Stenbiten 1, 2021-02-08

Vill inte ha bebyggelse på åkermark och inte att svealandsgatan blir så mycket trafikerad som förväntas.

Kommentar: Brukningsvärd jordbruksmark får endast tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och dessa inte kan tillgodoses genom att ta annan mark i anspråk. Det bedöms kunna vara motiverat att ta aktuell åkermark i anspråk då Ängelholms kommun är i stort behov av en ny grundskola i stadsdelen Rebbelberga, i nära anslutning till bostäder. Man har inom kommunen tittat på olika lokaliseringar för nya skolor och pekat ut aktuell plats som mest lämplig för uppförande av en ny skola i denna del av kommunen. För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13

Skrubban 1, 2021-02-08

Tummen upp.

Kommentar: Synpunkten noteras.

Sutaren 6, 2021-02-08

Allmänt

Ängelholms Kommun avser ta fram detaljplan för att uppföra bostäder grundskola för ca 500 elever och förskola för ca 90 barn på Ängelholm 2:1 mfl. Som ägare till fastigheten Sutaren 6 har jag nedanstående synpunkter på den föreslagna detaljplanen.

Generellt sätt har jag inget emot att bostäder, grundskola och förskola uppför enligt förslaget. Däremot anser jag att förslaget till trafiklösning till och från området är bristfälligt. Om det genomförs, kommer det innebära avsevärd störningar för boende på Adolfsfält i form av kraftig ökad trafik

Trafikökningen kommer medföra ökade störningar för de boende som svårigheter att komma till/från bostäder, ökat trafikbuller mm.

Dnr: PL 18-0010 KSD 2018/541 SBN 2019/186

Enligt dokumentet föreslås att Errarpsvägen/Svealandsgatan ska bli huvudtillfart till de nya bostäderna och skolorna. Del av Dalslandsgatan ska ändras från bilgata till gång- och cykelväg.

I avsnittet miljöpåverkan konstateras att skolan och förskolan kommer generera ökad trafik i villaområdet. Det konstateras även att trafikbullret i villaområdet kommer att öka. Baserat på den trafikutredning som gjorts av Sweco anser kommunen att befintliga vägar klarar den ökade trafikmängden, något som jag inte instämmer med.

Errarpsvägen är idag ett ”nav” för boende på bl a Adolfsfält, Haradal och Roslunda. Gatan är relativt bred och ger ett bra flöde för fordonstrafik, större fordon som bussar hindrar inte trafikflödet vid nuvarande trafikmängd. Min erfarenhet är att cykeltrafik är relativt begränsad, den passerar troligen på befintliga cykelvägar eller på mindre belastade gator inom villaområdet.

Att göra Errarpsvägen smalare genom att anlägga nya gång- och cykelbanor (förslag på sidan 13) samtidigt som trafikmängden avsevärt ökar kommer innebära trafikstockningar under rusningstrafik. Trafikstockningar ger avsevärt ökade störningar för de närboende, främst i form av utsläpp och buller.

Svealandsgatan är enbart byggd för att ta hand om den trafik som ska till de boende i villaområdet, den har aldrig varit planerad som en genomfartsgata/huvudanslutning till en skola. Att smala av Svealandsgatan och att införa upphöjda korsningar kommer göra det betydligt svårare för de boende att nå sina bostäder.

Jag anser att en betydligt större andel av barnen kommer att skjutas till skola/förskola än de siffror som anges i Swecos trafikutredning, trafikmängden med fordon blir därför högre än vad som anges i utredningen. Därmed faller slutsatsen att det befintliga gatunätet, Errarpsvägen/Svealandsgatan, är bäst lämpad att ta hand om den ökande trafikmängden.

Kapacitetsberäkningen för korsningspunkten Svealandsgatan-Errarpsvägen är troligen överskattad, den är redan idag betydligt lägre än vad som anges – långa köer kommer att uppstå. En förklaring är dålig sikt vid Svealandsgatans utfart, främst mot öster eftersom Errarpsvägen svänger svagt mot norr. Ska dessutom ett betydligt större antal cyklister och gående passera blir korsningen både en flaskhals och en trafikfara för alla, för gående, cyklister och fordon.

Jag instämmer inte med utredningens resultat att det inte kan förväntas uppstå några kapacitetsproblem i korsningspunkten – det kommer bli köer och korsningen kommer bli trafikfarlig för alla trafikanter.

Alternativ trafiklösning

Det finns en ringled, Kungsgårdsleden, som går utanför planområdet. I modern trafikplanering försöker man minska trafik i bostadsområden och

strävar efter att så snabbt och smidigt som möjligt leda ut trafiken till en ringled. Planförslaget går helt emot den principen, här ökar man trafiken i ett villaområde trots att det finns en ringled att utgå ifrån. Bästa lösningen är en cirkulationsplats på Kungsgårdsleden med infart till ny skola/förskola och bostäder.

Slutsatser

Jag konstaterar trafikutredningen nästan helt fokuserar på hur barnen säkert ska kunna ta sig till och från skola/förskola. Det är givetvis en viktig aspekt men utredningen tar inte upp de störningar som drabbar de boende. Kraftigt ökad trafik gör det svårare och troligen även farligare att nå våra bostäder. Kraftigt ökad trafik ger även störningar i form av buller och ökade utsläpp.

En tillfart från Kungsgårdsleden bör ge samma trygghet för de som ska till skolorna och de nya bostäderna samtidigt störningar för de boende kring Svealandsgatan/Errarpsvägen minimeras.

Jag yrkar på att förslaget om att använda Errarpsvägen/Svealandsgatan som huvudtillfart förkastas och ersätts med en tillfart från Kungsgårdsleden. Det är emot god planering att öka trafikmängden i ett villaområde när det finns en kringled som Kungsgårdsleden tillgänglig.

Med vänlig hälsning

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13

Laxen 57, 2021-02-09

Jag anser att även om Svealandsgatan byggs om med farthinder, cykelväg med mera så är det av stor betydelse att man kan köra till skolan och förskolan från Kungsgårdsleden. En liten avfart och påfart i anknytning till den vändzon närmst skolan hade varit mycket bra för att minska trafiken på Svealandsgatan. Jag tänker även på tunga transporter som materialleveranser, matleveranser osv. kan då ta den vägen. Även om det finns många bra cykelvägar till området så blir många barn och ungdomar idag skjutsade till och från skolan vilket kommer skapa mycket trafik på Svealandsgatan.

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13

Gäddan 15, 2021-02-09

Vårt förslag är att inga bostäder byggs till höger om cykelvägen, dvs mellan cykelvägen och Västgötagatan som går på Dalslandsgatan. Detta för att skapa en mjukare uppdelning av ett gammalt och nytt område. Vi protesterar mot att något ska byggas till höger om cykelvägen. Vi protesterar mot det kraftigaste att dra all trafik genom Svealandsgatan. Handlar om allt ifrån hämtning/lämning, leverans av mat, skolbussar. Därav att en rondell görs på Kungsgårdsleden och drar trafiken det hållet samtidigt som man får ner hastigheten på själva Kungsgårdsleden. Därav minskar både buller och avgaser inom området. Vi protesterar mot att något ska byggas här överhuvudtaget när

det finns så mycket mer åkermark att använda och att det ska ligga i direkt anslutning till ett gammalt område som är så etablerat.

Kommentar: Tanken är att de blir en bättre miljö för de befintliga boende som idag bor närmast åkern om vi planerar för nya bostäder intill deras bostäder, i stället för att Dalslandsgatan (som hade blivit mer trafikerad i framtiden om den skulle fortsätta vara en bilgata) och skolområdet hamnar precis intill. Denna lösning innebär att den del av Dalslansagatan som idag är en bilgata, byggs om från en bilgata till en gång- och cykelväg samt att de nya bostäderna kommer att fungera som ett naturligt bullerskydd mot skolområdet. Med denna lösning tror vi att de befintliga boende får en lugnare miljö och de som flyttar in i de nya bostäderna gör det med vetskap om att deras bostäder ligger intill ett skolområde. I granskningshandlingarna är det genom korsmark reglerat att de nya bostäderna nordost om er fastighet som närmast får placeras cirka 15 meter från er fastighetsgräns och cirka 21 meter från er huvudbyggnad. De nya busen kan även komma att placeras ännu längre mot nordost när de väl uppförs, då de flesta vill ha trädgård och uteplats mot väst och infart kommer att ske från öst.

För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13

Iden 5, 2021-02-09

Hej.

Har plöjt alla dokumenten och är förvånad att man inte utrett alternativet med in/utfart via Kungsgårdsleden. Med lämpliga åtgärder i Svealands-, Norrlands- och Västgöta/Dalslandsgatans slut för att stoppa åtkomst med bil skulle hela området besparas avsevärt med trafik. Från ovan nämnda gator skall åtkomst givetvis beredas för gående och cyklande.

Mvh

Kommentar: För kommentar angående de generella trafikfrågorna, se kommentar till yttrande från fastigheten Skrubban 5 på sid. 13.

STÄLLNINGSTAGANDE

Planhandlingarna kompletteras vad gäller:

- Planförfarande har ändrats från standard till utökat.
- En översiktlig skyfallsbedömning är genomförd och redogörs för i planbeskrivningen.
- Bullerutredningen har reviderats och redogörs för i planbeskrivningen. Nya skyddsbestämmelser avseende buller har införts på plankartan och bullervallen har förlängts.
- Den arkeologiska förundersökningen är slutförd och redogörs för i planbeskrivningen.
- Planbeskrivningen har reviderats avseende markens lämplighet för föreslagen bebyggelse, kopplat till länsstyrelsens yttrande.
- Planbeskrivningen har förtydligats avseende information om fastighetsbildningsåtgärder och fastighetskonsekvenser.
- Outredd samfällighet från akt 11-REB-9 har lagts till i fastighetsförteckningen och redogörs för i planbeskrivningen.

- Ett tillägg/PM till trafikutredningen som rör korsningen Varvsvägen/ Kungsgårdsleden har tagits fram till granskningen och redogörs för i planbeskrivningen
- En solstudie har genomförts och biläggs planhandlingarna.
- Planområdet har utökats med cirka 3400 m² mot sydost för att kunna möjliggöra en större bullersäkrad friyta.
- Användningsbestämmelsen NATUR har ändrats till PARK.
- Ett område för transformatorstation har införts på plankartan.
- U-områdena har reviderats.
- Användningsbestämmelsen för bostäder har reviderats för att vara tydligare.
- Exploateringsgraden har minskat från 8000 m² till 6500 m². Detta för att grundskolan planeras att byggas i två plan och att ytorna i stället avses att användas för friyta.
- Bestämmelserna om exploateringsgrad för bostäderna har omformulerats för att vara tydligare.
- Korsmarken i bostadskvarteren har utökats mot väst.
- Bestämmelse om exploateringsgrad för korsmarken har tagits bort och bestämmelse om högsta nockhöjd har införts.

NAMNLISTA

Följande har under samrådet inkommit med synpunkter som ej tillgodosetts:

- Trafikverket
- Fastighetsägare till Skrubban 5
- Fastighetsägare till Rödspättan 11
- Fastighetsägare till Karpen 2
- Fastighetsägare till Iden 10
- Fastighetsägare till Ängelholm 2:19
- Fastighetsägare till Sutaren 1
- Fastighetsägare till Rödspättan 6
- Fastighetsägare till Rudan 2
- Fastighetsägare till Sutaren 9
- Fastighetsägare till Karpen 4
- Fastighetsägare till Iden 3
- Fastighetsägare till Iden 1
- Fastighetsägare till Lången 3
- Fastighetsägare till Rödspättan 3
- Fastighetsägare till Karpen 1
- Fastighetsägare till Skrubban 8
- Fastighetsägare till Lången 4
- Fastighetsägare till Skrubban 11
- Fastighetsägare till Hovslagaren 2
- Fastighetsägare till Iden 5
- Fastighetsägare till Braxen 1
- Fastighetsägare till Skrubban 9
- Fastighetsägare till Iden 9
- Fastighetsägare till Lången 5

- Fastighetsägare till Skrubban 7
- Fastighetsägare till Stenbiten 1
- Fastighetsägare till Sutaren 6
- Fastighetsägare till Laxen 57
- Fastighetsägare till Gäddan 15
- Fastighetsägare till Iden 5

MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Utlåtande har upprättats av planarkitekt Carl Fogelklou

SAMHÄLLE/PLANENHETEN

Ängelholm den 14 november 2022

Pernilla Theselius
Tf. Planchef

Carl Fogelklou
Planarkitekt

Information om behandling av personuppgifter (GDPR)

Som information vill vi upplysa om att personuppgifter som inkommer i ärendet behandlas endast i detta specifika planärende samt vid utlämnande av handlingar enligt offentlighetsprincipen. Den rättsliga grunden för behandlingen är myndighetsutövning enligt PBL. Källor: Till fastighetsförteckning är; fastighetsinformationsregistret (FIR), statens personadressregister (SPAR). Kommunstyrelsen är personuppgiftsansvarig. Om du vill ha ytterligare information om hur dina personuppgifter används eller om du vill att dessa skall ändras är vi tacksamma för skriftligt besked om detta till Kommunstyrelsen, 262 80 Ängelholm.