



2023-03-23

## Detaljplan för del av Pilen 10 m.fl., Stationsområdet, Ängelholm, Ängelholms kommun

### SAMRÅDSREDOGÖRELSE

#### HUR SAMRÅDET HAR BEDRIVITS

Ett förslag till detaljplan har varit utsänt på samråd 22 april 2020 till och med den 22 maj 2020. Förslaget har hållits tillgängligt på [www.angelholm.se](http://www.angelholm.se), på stadsbiblioteket i Ängelholm samt i stadshuset. Samrådet kungjordes i Helsingborgs dagblad den 22 april 2020. På grund av COVID 19 har inget allmänt samrådsmöte genomförts. Istället gavs möjlighet till att boka in separata möten med ansvarig handläggare. Några sådana möten har inte genomförts under samrådet.

#### INFORMATION

Efter samrådet har detaljplanen delats i upp i tre olika detaljplaner. En del har inkluderats i detaljplanen för del av Ängelholm 3:136 m.fl. (PL 19-009) och en del omfattas av detaljplanen för del av Ängelholm 3:49 m.fl. (PL 17-0017). Aktuell detaljplan (PL 21-0002) omfattar resterande del av planområdet som det såg ut i samrådet och är markerat med grönt i bilden på sidan 3. Då planområdet delats upp efter samrådet hanteras inte alla justeringar kopplade till inkomna synpunkter i denna detaljplan, utan endast de som bedöms relevanta för detta planuppdrag.

#### INKOMNA YTTRANDE UNDER SAMRÅDET

Yttranden utan erinran eller med tillstyrkan har inkommit från:

- E.ON Energidistribution AB, 2020-04-22
- Weum Gas AB, en del av Nordion Energi, 2020-04-24
- Öresundskraft AB, 2020-05-19

Yttranden med synpunkter eller frågor har inkommit från:

- Trafikverket, 2020-05-12
- Lantmäteriet, 2020-05-20
- Nordvästra Skånes Renhållning (NSR), 2020-05-15
- Räddningstjänsten Skåne nordväst, 2020-05-06
- Skanova AB, 2020-05-06
- Naturskyddsföreningen, 2020-05-20
- Föreningen Rädda Pyttebroområdet, 2020-05-22
- Boende på Fastigheten Gråhagen 1, 2020-05-19
- Fastighetsägare till Fastigheten Vågmästaren 1, 2020-05-20
- Fastighetsägare till Fastigheten Harkranken 6, 2020-05-20
- Fastighetsägare till Fastigheten Gördelmakaren 14, 2020-05-21



2023-03-23

- Fastighetsägare till Lönner 7, 8, Asken 6, 7 och Plommonträdet 1, 2020-05-22

Yttranden med synpunkter eller frågor som har fått förlängd svarstid har inkommit från:

- Länsstyrelsen, 2020-05-29

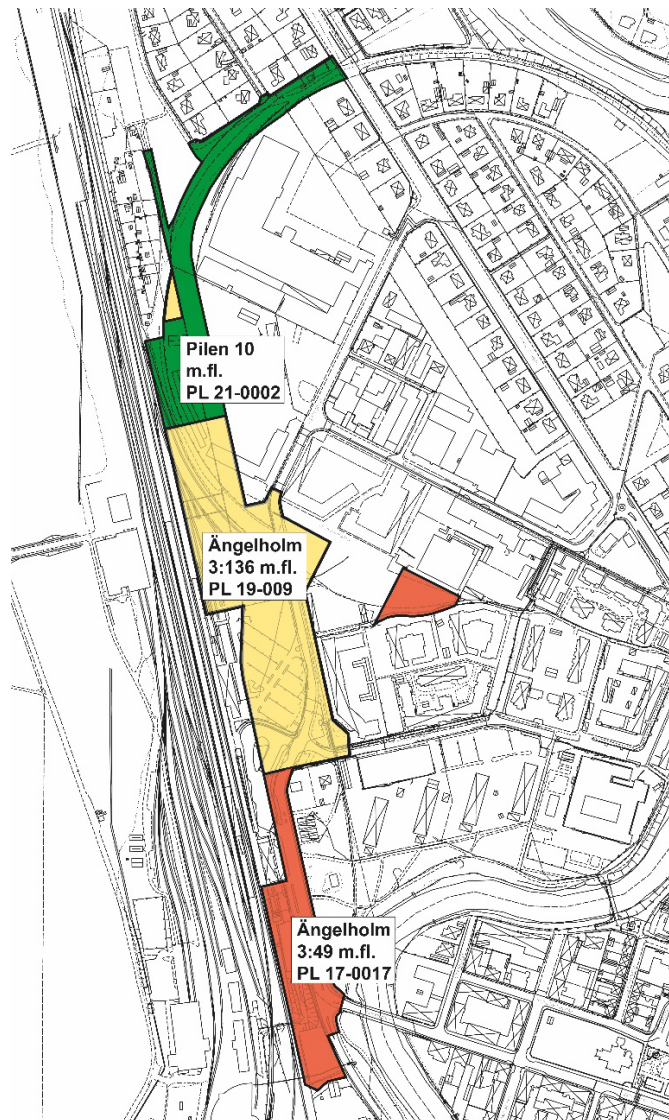
Sent inkomna yttranden:

- Region Skåne, 2020-05-25
- Fastighetsägare till Fastigheten Paletten 2, 2020-05-23
- Privatperson, 2020-12-16

Inkomna yttranden redovisas och kommenteras nedan. Sent inkomna yttranden redovisas och bemöts inte i samrådsredogörelsen.



2023-03-23



*Kartan visar den delning av detaljplaneområdet som genomförts efter samrådet. Aktuellt planuppdrag omfattar den grönmarkerade ytan.*

## MYNDIGHETER

### Länsstyrelsen, 2020-05-29

Följande synpunkter har koppling till Länsstyrelsens prövningsgrunder enligt 11 kap. plan- och bygglagen.

### Riksintressen:

*Riksintresse Kommunikationer 3kap. 8 § MB*



2023-03-23

Väst kustbanans spår område ligger vid planområdets västra gräns. Väst kustbanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen.

Parkeringshusen placeras 15 meter från närmsta räls, vilket anses uppfylla krav på säkerhet vid spår område. Planförslaget innehåller ett antal riskreducerande åtgärder. Länsstyrelsen anser att ett tillägg om att samlingslokaler eller annan personintensiv verksamhet inte är tillåten bör tillföras bestämmelsen Centrum får finnas i bottenvåning ut mot gata i syfte att som en riskreducerande åtgärd precisera den tillkommande verksamheten.

**Kommentar:** PM Risk Parkeringshus – Stationsområdet Ängelholm 2017-11-10 (REV 2020-06-26) har uppdaterats med riskreducerande åtgärder för centrumverksamhet. För att centrumverksamheter ska kunna placeras närmre spåren än 70 meter har ett antal bestämmelser angående riskreducerande åtgärder införts på plankartan, bland annat att parkeringshus måste finnas mellan järnvägen och de delar av området som regleras som C1-Centrum. Användningsbestämmelsen centrum har även precisats till C1-Centrum i bottenvåning. Ej tillfällig vistelse eller personintensiv verksamhet.

Trafikverket har ett pågående projekt för dubbelspårsutbyggnad Ängelholm - Maria. Några ytor inom detaljplanen är ytor där Trafikverket har tillfällig nyttjanderätt. Kommunen bör säkerställa att ingen konflikt kring markanspråk uppstår.

**Kommentar:** Kommunen är medveten om att Trafikverket har en tillfällig nyttjanderätt som gäller i 36 månader från byggstart av dubbelspåret inom områden som berör detaljplanen, samt att ingen byggnation kan påbörjas innan tiden för nyttjanderätten utgått.

#### Behov av översvämningsanalys och konsekvensbedömning:

Detaljplanen föreslår samhällsviktiga funktioner för kommunal och regional kollektivtrafik. Länsstyrelsen konstaterar att ett område inom den södra detaljplanen från Tågmästartunneln i söder till Sockerbruksgatan i norr översvämmas vid högsta beräknat flöde enligt MSB:s översvämningskartering för Rönne å (2014). För området föreslås användningen huvudgata, busstation, gång- och cykelväg samt parkering. Enligt Länsstyrelsens lågpunktskartering finns en lågpunkt inom det område som är planlagt för busstation och gång- och cykelväg. För att markens lämplighet för föreslagna användning ska kunna bedömas krävs att det fortsatta planarbetet tar hänsyn till risken för översvämnings. Med hänsyn till den föreslagna bebyggelsens förväntade livslängd anser Länsstyrelsen att handlingarna behöver kompletteras med en översvämningsanalys som tar hänsyn till förväntat klimat år 2098 enligt RCP 8,5. Analysen behöver inkludera en beräkning av om framtida havshöjning kan ha påverkan på vattennivåerna i Rönne å genom upptryckning.

Vidare behövs en bedömning av konsekvenserna av att kommunal och regional viktig infrastruktur lokaliseras till ett område med risk för översvämnings och en redovisning av föreslagna riskre-



2023-03-23

ducerande åtgärder. Handlingarna behöver även kompletteras med ett resonemang om tillgänglighet för exempelvis räddningstjänst vid en situation med översvämning. Länsstyrelsen anser att kommunen bör säkerställa att det framtida behovet av att bygga vallar mot Rönne å inte försämras eftersom stationsområdet är att klassa som en samhällsviktig funktion.

Med hänsyn till risk för översvämning inom den södra delen av stationsområdet anser Länsstyrelsen att den föreslagna utformningen och eventuella bygggrätten på området för busstationen behöver preciseras och anpassas till platsens förutsättningar. Länsstyrelsen konstaterar att planbeskrivningen innehåller två illustrationer på hur området med användningen busstation är föreslagen att utformas, på sida 7 visas en illustration från planprogrammet med en byggnad liknande ett resecentrum och på sida 18 visas en illustration med flertalet busskurer. Kommunen behöver förtydliga vilken utformning planförslaget avser.

**Kommentar:** En Översvämningsanalys har genomförts – PM modellbeskrivning Rönne å (SWECO 2021-03-26) PM:et utgår ifrån en ny hydraulisk modell som togs fram i samarbete med Lunds tekniska högskola 2020 som är baserad på uppdaterat och mer högupplöst höjdunderlag än de planeringsunderlag som man tidigare utgått från i bedömningen av översvämningsrisken från Rönne å. Efter samrådet har detaljplanen delats i upp i tre olika detaljplaner. Utredningen visar att planområdet inte berörs av beräknat högsta flöde (BHF).

#### Hantering av dagvatten, skyfall och miljö kvalitetsnormer:

Planhandlingarna anger att befintliga dagvattensystem inom stationsområdet har begränsad kapacitet att avleda de vattenflöden som föreskrivs idag. Fördröjningen av dagvatten och skyfall inom planområdet föreslås ske genom så kallade ”rain gardens” (skelettjord med växtlighet som fördröjer och infiltrerar vatten) i den tillkommande gatan samt genom nya dagvattenledningar som ska ansluta till befintliga ledningar innan vidare ledning till Rönne å. Handlingarna beskriver att lämpliga avledningspunkter och preliminär höjdsättning för mark och nät har tagits fram.

Länsstyrelsen konstaterar att planförslaget innebär stor andel hårdgjorda ytor och anser att handlingarna bör kompletteras med redovisning av föreslagen höjdsättning och areaberäkning av fördröjningsytorna. Om kommunen vill möjliggöra fördröjningslösningar är det viktigt att detta stöds av bestämmelserna i planen. Exempelvis kan plankartan reglera markens genomsläpplighet och redovisa de markområden där dagvatten får omhändertas eller fördröjningsmagasin anläggas.

**Kommentar:** Vid ombyggnation av området kommer befintligt dagvattensystem att byggas om och dimensioneras för 10-årsregn. För att klara hantering av dagvatten upp till 30 års återkomsttid föreslås fördröjning i form av underjordiska fördröjningsmagasin, så kallade regnbäddar. Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning av föreslagna tekniska lösningar för att fördröja dagvatten inom planområdet samt arealberäkningar av föreslagna fördröjningsmagasinen. Plankartan har kompletterats med en egenskapsbestämmelse om fördröjningsmagasin med en volym motsvarande det behov som beräknas uppstå inom respektive användningsområde gata<sub>1</sub>. Vid skyfall ska Järnvägsgatan fungera som avledande skyfallsstråk för ytvatten från anslutande gator och kvarter inom Stationsområdet. En skyfallsutredning (SWECO, 2021-08-06) har tagits fram för att säkerställa att om-



2023-03-23

*rådet inte drabbas av översvämning till följd av skyfall. Utredningen visar att föreslagen höjdsättning av Järnvägs-  
gatan leder ytvattnet till recipienten i norr, dvs Rönne å. För att säkerställa att området inte drabbas av översväm-  
ning till följd av skyfall så har planbeskrivningen förtydligats med en beskrivning av gatans längslutning.*

Då risk för översvämning föreligger är det angeläget att koppla planens dagvattenhantering till miljö kvalitetsnormerna. Länsstyrelsen ser även ett behov av att dagvattenhanteringen och bedömning av planens påverkan på miljö kvalitetsnormer relaterar till att det finns föroreningar inom området.

**Kommentar:** *Inom de delar som planläggs där markföroreningar identifierats kommer sanering att ske. Detta säkerställs genom att kommunen är huvudman för allmän plats och är den som ansvarar för att marken når nivåer motsvarande mindre känslig markanvändning för de delar som planläggs som GATA<sub>1</sub> och P<sub>1</sub>- parkeringshus. När marken har sanerats kommer förutsättningarna för god kvalitet på grundvattnet att förbättras och risken att förorenat vatten skulle nå recipienten bedöms vara liten. Planförslagets genomförande bedöms därmed inte medföra sådan påverkan på recipienten att miljö kvalitetsnormerna inte kan hållas. Detta har förtydligats i planbeskrivningen.*

#### Strandskydd:

Strandskyddet är upphävt för delar av planområdet. Bestämmelserna i 7 kap. 18 g § MB anger att strandskyddet gäller åter om detta upphävs i samband med en detaljplan och denna upphävs eller ersätts. Utifrån det underlag som Länsstyrelsen tagit del av omfattas del av den södra delen av planområdet som ligger intill Rönne å av upphävt strandskydd som i och med framtagandet av denna plan gäller åter. Länsstyrelsen bedömer att området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften, dock behöver planhandlingarna kompletteras med information om strandskyddet och skäl anges till varför strandskyddet ska upphävas.

**Kommentar:** *Efter samrådet har detaljplanen delats i upp i tre olika detaljplaner. Nya planområdet berörs inte av strandskydd.*

#### Markföroreningar:

Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning att den kommande markanvändningen klassas som mindre känslig till största del men anser att det behövs ett separat resonemang angående den mark som föreslås få användningen park. Utifrån den miljö tekniska markundersökningen (2019) som Länsstyrelsen har tagit del av finns förorenad mark inom planområdet och i två punkter förekommer föroreningshalter över det generella riktvärdet för mindre känslig markanvändning. Kommunen behöver komplettera handlingarna med en bedömning av vilka efterbehandlingsinsatser som kan säkerställa att marken blir lämplig för det föreslagna ändamålet. Länsstyrelsen vill påminna om att kommande anläggningsarbeten innebär arbete i ett konstaterat förorenat område vilket är anmälningspliktigt till tillsynsmyndighet.



2023-03-23

**Kommentar:** Efter samrådet har detaljplanen delats i upp i tre olika detaljplaner. Parkområdet har utgått från planområdet.

I området som föreslås få användningen park med egenskapsbestämmelsen lek anser Länsstyrelsen att markanvändningen inte kan ses som mindre känslig. Kommunen behöver ta ställning till om det finns en eventuell risk för hälsa och säkerhet på grund av den närbelägna före detta träimpregneringsverksamheten inom kvarteret Sockerbruket. Länsstyrelsen konstaterar att objektet idag har riskklass 4 och att det innan efterbehandling hade riskklass 1. För vidare information om saneringen hänvisas till Ängelholms kommun som är tillsynsmyndighet för objektet. Länsstyrelsen bedömer att markens lämplighet kan säkerställas antingen genom att avhjälpandeåtgärder genomförs innan planen antas eller genom villkorat bygglov enligt PBL 4 kap. 14§.

**Kommentar:** Efter samrådet har detaljplanen delats i upp i tre olika detaljplaner. Parkområdet har utgått från planområdet.

#### Undersökning av betydande miljöpåverkan:

Utifrån aktuellt underlag delar Länsstyrelsen kommunens bedömning att ett genomförande av planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. miljöbalken.

**Kommentar:** Synpunkten är noterad.

#### Övrig kulturmiljö:

Stationsområdet är utpekad i kommunens bevaringsprogram som en mycket väl sammanhållen miljö. Länsstyrelsens pekar också ut miljön i det regionala kulturmiljöprogrammet för Skåne: "Den sammanhållande järnvägsmiljön från 1800-talets slut med station och tillhörande byggnader vittnar om en viktig utveckling av staden".

Länsstyrelsen ställer sig positiv till att syftet med detaljplanen inkluderar anpassning av ny bebyggelse till den kulturhistoriska miljön i närområdet, samt att detta följs upp med utformningsbestämmelser. Om detaljplanen avser tillåta byggnad inom användningen busstation kan det vara lämpligt att även här införa utformningsbestämmelser eftersom den föreslagna busstationen angränsar till den kulturhistoriskt värdefulla tågstationen.

**Kommentar:** Efter samrådet har detaljplanen delats i upp i tre olika detaljplaner. Busstationen har utgått från planområdet.

#### Planteknik:

Länsstyrelsen rekommenderar att planhandlingarna kompletteras med en illustration över planförslaget för att underlätta förståelsen.



2023-03-23

**Kommentar:** Planbeskrivningen har även kompletterats med fler illustrationer och kartor som förtydligar planförslaget.

Länsstyrelsens samlade bedömning är att det finns frågor som inte är tillräckligt utredda avseende risk för översvämning, miljökvalitetsnormer för vatten och markföroreningar, varför planförslaget kan komma att prövas utifrån 11 kap. 10-11 §§ PBL.

**Kommentar:** Planhandlingarna har kompletterats avseende frågorna om risk för översvämning, miljökvalitetsnormer för vatten samt markföroreningar.

#### **Trafikverket, 2020-05-12**

Väst kustbanans spår område ligger vid planområdets västra gräns. Väst kustbanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Parkeringshusen placeras 15 från närmsta räl, vilket anses uppfylla krav på säkerhet vid spår område. Trafikverket har pågående projekt för dubbelspårsutbyggnad Ängelholm- Maria. Några ytor inom detaljplanen är ytor där Trafikverket har tillfällig nyttjanderätt. Kommunen bör säkerställa att ingen konflikt kring markanspråk uppstår. Trafikverket anser att följande mening på sidan 24, ”Kommunen kommer också att träffa avtal med Trafikverket avseende kostnadsfördelning för borttagande av de spår som man beslutat kan slopas.” ska ändras till: ”Kommunen kommer också att träffa avtal med Trafikverket avseende finansiering för borttagande av de spår som är slojade.”

**Kommentar:** Synpunkterna är noterade. Planbeskrivningen har justerats angående avtal avseende finansiering av borttagande av de spår som är slojade. Kommunen är medveten om att Trafikverket har en tillfällig nyttjanderätt som gäller i 36 månader från byggstart av dubbelspåret inom områden som berör detaljplanen, samt att ingen byggnation kan påbörjas innan tiden för nyttjanderätten utgått.

#### Nätstation:

Trafikverket har fört dialog med Öresundskraft gällande placering av nätstation och förutsätter att stationen placeras enligt överenskommelse. Det är av yttersta vikt att om en justering av nätstationens placering är aktuell, att den förankras med Trafikverket och projektet för dubbelspår Ängelholm- Maria.

**Kommentar:** Synpunkterna är noterade. Överenskommen placering av nätstation ryms inom det område i plankartan som är reglerat som E-område söder om parkeringshusen.

#### **Lantmäteriet, 2020-05-20**

Delar av planen som bör förbättras.

#### Fastighetsrättsliga frågor:





2023-03-23

”Delar av fastigheterna Ängelholm 3:136 och Ängelholm 3:2 behöver föras över till kommunen.....”, formuleringen skulle låta bättre i t.ex. form av; ”Delar av fastigheterna Ängelholm 3:136 och Ängelholm 3:2 behöver föras över till en av kommunen ägd fastighet”.

**Kommentar:** Planbeskrivningen är justerad enligt föreslagen formulering ovan.

Ekonomiska frågor:

Bullerskydd; Vem kommer att äga och underhålla bullerskyddet? Ingår den i allmänna platsmarken, eller kommer den att placeras i fastighetsgräns som gränsar till allmänplatsmark? I så fall är det viktigt att berörd fastighetsgräns är utredd i dess läge.

**Kommentar:** Bullerskyddens planerade placering är på allmän platsmark PARK respektive GATA i direkt anslutning till angränsande fastighetsgränser. Berörda fastighetsgränser är utredda i dess läge. Diskussion med fastighetsägare kommer att hållas avseende ägande och drift av bullerskydden.

## KOMMUNALA, MELLANKOMMUNALA OCH REGIONALA ORGAN

### Räddningstjänsten Skåne nordväst, 2020-05-06

Riskhänsyn:

Parkeringshusen ligger nära en farligt godsled, järnvägen, och riskanalyser har genomförts, bland annat för parkeringshusen. I PM Risk Parkeringshus- Stationsområdet Ängelholm, daterad 2017-11-10. Parkeringshus antas genomgående i utredningen endast innefatta parkering i flera plan, vilket innebär att inga övriga verksamheter som kan uppmuntra till stadigvarande vistelse beaktas i utredningen.

Eftersom det i planförslaget föreslås finnas centrumverksamheter (handel, service, samlingslokaler mm) i bottenplan på parkeringshusen anser räddningstjänsten att en riskutredning behöver tas fram som visar på vilka reducerande åtgärder som krävs för att uppnå en acceptabel risknivå, avseende centrumverksamheterna. Enligt Länsstyrelsens Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen (RIKTSAM) ska avståndet mellan transportled för farligt gods och centrumbebyggelse vara minst 70 meter.

*Kommentar: PM Risk Parkeringshus – Stationsområdet Ängelholm 2017-11-10 (REV 2020-06-26) har uppdaterats med riskreducerande åtgärder för centrumverksamhet. Enligt utredningen kan centrumverksamheter placeras med ett avstånd om 30 meter från järnvägen utan riskreducerande åtgärder och med ett avstånd om 20 meter med riskreducerande åtgärder. Riskreducerande åtgärder som föreslås för centrumverksamheter är att entréer till centrumverksamhet som är avsedda för annat än personal ska vara riktade bort från järnvägsområdet. Lämplig utformning är att placera samtliga entréer mot Järnväggsgatan. Entréer på hörn mot Järnväggsgatan bedöms acceptabelt. Krav ställs även på att parkeringshus ska finnas mellan järnvägen och centrumverksamheterna. För att reglera detta har egenskapsbestämmelser för centrumverksamheter i bottenplan införts på plankartan. Användningsbestämelsen centrum har även preciserats till C<sub>1</sub>- Centrum i bottenvåning. Ej tillfällig vistelse eller personintensiv verksamhet.*



2023-03-23

Brandvattenförsörjning:

Brandvattenförsörjning ska anordnas i området. 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 avloppsverksföreningens råd, VAV P83 och VAV P76. Lägsta flöde ska vara 1200 l/min.

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 lösningarna förankras hos räddningstjänsten Skåne Nordväst.

*Kommentar: Planbeskrivningen har kompletterats med en text om brandvattenförsörjning under rubriken Teknisk försörjning.*

Information inför byggprocessen:

Åtkomlighet för räddningstjänstens fordon ska anordnas inom området. Avståndet mellan körbar väg och byggnadens entré får inte överstiga 50 meter. Räddningstjänsten rekommenderar att laddningsstationer för elbilar placeras i närheten av infart till garaget för att underlätta en Eventuell insats.

*Kommentar: Synpunkten är noterad. Planbeskrivningen har kompletterats med en text om räddningstjänstens åtkomlighet, samt att laddningsstationer för elbilar bör placeras i närheten av infarter till parkeringsgaragen.*

**Nordvästra Skånes Renhållning AB (NSR), 2020-05-15**

- Det saknas beskrivning om var avfall ska hanteras/hämtas. Stationsområdet ska innehålla både service och bostäder och då är det viktigt att se en helhet när det gäller avfallshanteringen.
- Se över möjlighet till att ha en gemensam avfallshantering i stationsområdet vilket kan innebära mindre trafik och körning i området.
- Det bör även stå med i detaljplanen att avfallsutrymmet inte ska placeras så att backning förekommer.
- Se Bilaga 2 som vi bifogar för att underlätta ert arbete med att säkerställa det viktigaste i gällande renhållningsordning för Ängelholms kommun.

*Kommentar: Synpunkterna är noterade. Planbeskrivningen har kompletterats med en text om att avfallsutrymmen inte ska placeras så att backning förekommer.*



2023-03-23

## LEDNINGSÄGARE

### Skanova AB, 2020-05-06

Skanova har omfattande kabelanläggningar inom berört planområde, vilka kommer att beröras av planens genomförande. Jag bifogar ingen karta då området är så stort att den ändå inte skulle vara tydlig. Vår starka rekommendation till er att göra en ledningskoll och att ha en tidig och kontinuerlig dialog med oss under DP-arbetets gång. Vi har en station stående i området och ni har nog koll på att den är där, utmärkt med E-område. Men stationens läge betyder att det finns massor av ledningar som går in och ut från stationen så marken runt omkring stationen är komplex att gräva i då man kan riskera att ”släcka” delar av stadens telekommunikation.

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

*Kommentar: Synpunkterna är noterade. En ledningskoll genomfördes i samband med framtagandet av samrådshandlingarna. Planbeskrivningen har kompletterats med en text om att befintliga ledningar ska tas i beaktande vid kommande markarbeten.*

## SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

### Naturskyddsföreningen, 2020-05-20

Förslaget till detaljplan innebär att det grönområde som finns i norra planområdet tas bort för att istället bli vägområde. Vi menar att det är fel att vägdragningen läggs rakt igenom grönområdet. Vi kan inte utläsa av planförslaget om det gjorts några försök att undvika eller minimera ingreppet i grönområdet. Därför uppmanar vi kommunen att utreda och överväga alternativa dragningar. En möjlighet är om vägens dragning kan förskjutas något österut i sin nuvarande sträckning för att undvika en dragning precis rakt igenom grönområdet. Ett annat alternativ är att välja en annan vägsträckning i den norra delen, genom att vägen sneddar av innan grönområdet och ansluter till Industrigatan och därifrån när Havsbadsvägen.

*Kommentar: Detaljplanens syfte är att säkerställa delar av de lösningar som presenteras i planprogrammet för stationsområdet (2017-10-30) vad gäller trafik. I planprogrammet pekas Järnvägsgatans nya sträckning ut som ny huvudgata i området. Grönområdet i norr är idag planlagt som område för industrispår. Historiskt har marken som planeras tas i anspråk för den nya gatan fungerat som kommunikationsstråk för järnvägen. Området består av ett gammalt spårområde som användes fram till 1950-talet, som sedan dess har stått oanvänt och naturen har tagit över. För att säkerställa att inga höga naturvärden kommer till skada till följd av den planerade vägdragningen har en naturvärdesinventering tagits fram (Ekologigruppen 2021-10-29). Utredningen visar att det finns 3 objekt inom området som har ett visst naturvärde. Inga av dessa är av påtagligt, högt eller högsta naturvärde. Den nya vägen planeras tillföra området nya gröna värden med trädrad och planteringar längs med gatans båda sidor.*



2023-03-23

### **Föreningen Rädda Pyttebroområdet, 2020-05-22**

Detta är en plan som innehåller mycket. En del av det tycker vi är bra, annat dåligt och vissa saker är svårt att få en uppfattning om. Vi saknar också vissa saker.

Vad som oroar oss särskilt är att den här planen innebär en stor satsning på biltrafik, trots att planprogrammet för stationsområdet hade vackra visioner om att gående och cyklande människor, samt grönska skulle prioriteras. Vägen från parkeringshusen till Havsbadsvägen ger möjlighet till en stor ökning av biltrafiken och det är olämpligt eftersom det skulle bidra till att förvärra klimatförändringarna.

#### **Parkeringshusen:**

Att placera parkeringshus längs järnvägen och på så sätt skydda övrig bebyggelse mot buller och eventuella olyckor med farligt gods på järnvägen ser vi som en bra idé. Det behövs dock ingen ny väg från Havsbadsvägen för det, vilket vi skriver mer om längre ner. Det är också en bra tanke att tillåta centrumverksamheter mot gatan i p-husens bottenvåning. Överväg gärna möjlighet att plantera växter längs p-husens fasader. Det kan också göra gatumiljön vackrare. Träd bidrar till svalka under sommaren genom beskuggning och skydd för kall blåst under vintrarna.

***Kommentar:** Synpunkterna är noterade. På plankartan har en bestämmelse om att fasaden längs med järnvägsgatan ska ha märkbar fasadgrönska lagts till. P-husets utformning gällande växter på fasaden regleras inte i närmare detalj i detaljplaneskedet. Längs med Järnvägsgatan planeras ytor för träd och planteringar.*

#### **Parken:**

Parken i östra delen av planområdet är en bra idé. Vi hoppas att kommunen tänker grön infrastruktur när stationsområdet utvecklas vidare och binder ihop denna park med övriga grönområden och parker i omgivningen.

***Kommentar:** Synpunkterna är noterade.*

#### **Busstationen:**

Vi tycker att det är svårt att få en uppfattning om ifall flytten av busstationen blir bra eller ej. Om den flyttas kommer den längre bort från perrongerna och från cykelparkeringen under tak i Järnvägsparkens hörn. Är tanken att perrongerna också ska flytta söderut? Kommer det att byggas nya taktäckta cykelställ nära den nya busstationen? Vi undrar också ifall utrymmet söder om stationshuset räcker även i en framtid då busstrafiken förhoppningsvis ökar. Om dessa frågor löses skulle flytten kunna bli bra. Annars är vi tveksamma.

Om perronger, cykelställen och framtida utveckling kan lösas på ett bra sätt kan det finnas fördelar med det nya läget. Det är något närmre centrum. Det är bra om gång- och cykelvägen under järnvägen förbättras. Den som finns lite längre söderut är trevlig och en bra förebild, fast kanske vill man att den vid stationen ska vara en aning mer urban i utformningen, i varje



2023-03-23

fall på den sida som vetter mot centrum. Om detta kan bidra till att knyta ihop Järnvägens museum med centrum och med busstation och tåg skulle det också vara bra.

**Kommentar:** Inom Trafikverkets pågående projekt för dubbelspårsutbyggnad Ängelholm – Maria kommer en ny planskild förbindelse mellan stationsområdet och mittplattformen att uppföras i form av en bro söder om stationshuset. För att göra det enkelt att byta mellan buss och tåg flyttas busstationen från sitt nuvarande läge norr om stationshuset till söder om stationshuset. En förprojektering av bussangöring för stationsområdet, Ängelholm 2019-07-05 är genomförd där busstationens utrymmesbehov utreddes och där plats för ökat planerat resande tagits i beaktande. Förprojekteringen ligger till grund för det område som i detaljplanen är reglerat som allmän plats TORG (Motsvarande område reglerade som T- busstation i samrådshandlingarna). Cykelparkeringar och plats för cykelgarage planeras både norr och söder om stationshuset men är inget som ingår i denna detaljplan. För att öka förståelsen för hur området kan komma att se ut i framtiden har planhandlingarna kompletterats med fler illustrationer.

Det dåliga i planen är bilvägen från parkeringshusen till Havsbadsvägen. Den får en rad konsekvenser som motverkar det positiva i resten av planen och gör att den inte bidrar till att miljömålet God bebyggd miljö uppnås. Inte heller till att främja resande med gång, cykel och kollektivtrafik och inte till ökad trafiksäkerhet.

**Kommentar:** Kommunens bedömning är att planen bidrar till att nå miljömålet god bebyggd miljö, främjar möjligheterna till hållbart resande samt ökar trafiksäkerheten inom området. Järnväggatan planeras med separata gång- och cykelbanor på båda sidorna om gatan vilket ökar tillgängligheten samt tryggheten för gående och cyklister, varför det bedöms att resande med gång och cykel till och från området förväntas främjas. För att öka förståelsen för hur Järnväggatan kan komma att se ut i framtiden har planhandlingarna kompletterats med fler illustrationer.

Stadsbyggnad:

Det lilla bostadsområdet mellan järnvägen och den planerade vägen är redan utsatt för mycket buller från järnvägen. Det är också avskuret från omgivningen i väster av järnvägen.

Havsbadsvägen i nordost bidrar inte till att binda samman området med omgivningen där, eftersom Havsbadsvägen är utformad mer som en genomfartsled än en stadsgata. Om denna plan genomförs får området en rejäl bilväg och dessutom två meter höga bullerplank på sin tredje sida. Det blir alltså i princip avskuret från resten av stan och dessutom ökar bullerbelastningen, trots planken. Bullerplanken gör dessutom att den nya vägen inte heller kan upplevas som en stadsgata, utan snarare ytterligare en genomfartsled. Det är faktiskt väldigt dålig stadsbyggnad.

**Kommentar:** Visionen är att Järnväggatan ska utformas som en stadsgata. Separata gång- och cykelbanor ska finnas på båda sidor om gatan och mellan gång-, cykel- och körbana planeras bland annat ytor för trädplantering och fördröjning av dagvatten. Kommunen planerar även för flera säkra övergångar för att det på ett enkelt och säkert sätt ska kunna gå att korsa gatan. Korsningarna förväntas bidra till att ge gatan känslan som en sammanbindande länk i området snarare än en barriär. För att säkerställa att bullerpåverkan från den nya gatan



2023-03-23

*minimeras reglerar detaljplanen höjden på bullerplanen. Detaljplanen reglerar inte hur bullerskärmen ska utformas, vilket lämnar valmöjligheter för kommunen att se över utformningen av bullerskärm så att bostadsområdet norr om Järnvägsgränd kan komma att upplevas som en del av den nya stadsdelen.*

Vägdragningen genom grönområdet och bostadsområdet är möjlig att undvika genom att istället låta den nya vägen vika av in på tomten där kommunens intraprenadverksamhet tidigare fanns (Pilen 10) och vidare över en parkering (Pilen 11), för att sedan ansluta till nuvarande Industrigränd (där Hantverkaregatan ansluter till Industrigränd). Sedan används befintliga Industrigränd för att komma ut på Havsbadsvägen. Vägen kommer att på ena sidan ha Friskis & Sveltis byggnad och på den andra sidan av vägen kan kommunen bygga fastigheter som från början är anpassade till en högre bullernivå. Kommunen kan också välja att ha tex affärs- och kontorsverksamhet mot vägen i stället för bostadslägenheter. Ett alternativ kan vara att ansluta till Industrigränd något längre söderut, där Nybrovägen också ansluter.

**Kommentar:** *Detaljplanens syfte är att säkerställa delar av de lösningar som presenteras i planprogrammet för stationsområdet (2017-10-30) vad gäller trafik. I planprogrammet pekas Järnvägsgränds nya sträckning ut som ny huvudgata i området. Järnvägsgränd planeras ersätta Industrigränds funktion som huvudgata i området. Industrigränd får en ny karaktär som lokalgata. Syftet med den föreslagna vägdragningen är att bullerkällorna väg och järnväg samlas på en sida, vilket ger en större möjlighet över vad som kan byggas. Marken kommer att kunna användas på ett mer effektivt sätt och ta hänsyn både till befintliga och framtida kvartersstrukturer.*

Ta gärna bort stängslet mot Batterifabriken, utveckla det området med fler verksamheter som vänder sig till allmänheten (Friskis, de andra föreningarna, begagnat-butikerna och Konst- och inredningsbetong är jättebra, men gärna mer) och bind samman området med bostadsområdet vid Spårgatan, i stället för att dela upp staden i småbitar. Låt träden och grönskan vara kvar. Gör det kanske en aning mer tillgängligt för människor och överväg en gång- och cykelväg i Spårgatans förlängning.

**Kommentar:** *Synpunkterna är noterade. Detaljplanens syfte är att säkerställa delar av de lösningar som presenteras i planprogrammet för stationsområdet (2017-10-30) vad gäller trafik. I planprogrammet pekas Järnvägsgränds nya sträckning ut som ny huvudgata i området. För att öka förståelsen för hur Järnvägsgränd kan komma att se ut i framtiden har planbeskrivningen kompletterats med illustrationer.*

#### Brist på klimatperspektiv

För varje ny bilväg vi bygger blir det lättare att köra bil och följden blir en ökning av biltrafiken. Det kallas inducerad trafik. Följden blir också ofta en minskning av gång, cykling och kollektivtrafik. Läs här om fenomenet inducerad trafik: <https://www.su.se/forskning/forskningsnyheter/fyra-av-nio-planet%C3%A4rgr%C3%A4nsar-%C3%B6verskrids-1.218028>.

Ökad biltrafik leder till ökade utsläpp av växthusgaser och det är precis vad vi inte behöver nu. Vägen från parkeringshusen till Havsbadsvägen är illa nog i sig. Om den sen byggs ihop



2023-03-23

med Pytteleden (Klippanvägens förlängning) blir det ännu värre. Enligt väderforskarna är det 75 % chans att 2020 blir det varmaste året någonsin. Vi behöver inte göra situationen ännu värre. Sverige har som mål att inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2045. Ett delmål är att minska transportsektorns klimatutsläpp med 70 procent till 2030. Vi har alla ett ansvar för att minska utsläppen. Förutom växthusgaserna ger ökad biltrafik ökade halter av luftpartiklar, vilket inte heller är önskvärt. De orsakar redan många människors död genom olika former av luftvägsbesvär.

**Kommentar:** En av planprogrammets målsättningar vad gäller framtida trafiklösningar inom stationsområdet är att den trafik som alstras inom den nya stadsdelen i så hög utsträcknings som möjligt skall utgöras av gång-, cykel- och kollektivtrafik. För att nå målet krävs goda förutsättningar för den typen av resor. Detaljplanen möjliggör för en ny huvudgata genom området med separata gång- och cykelbanor på båda sidor om gatan. Visionen är att Järnväggsgatan ska utformas som en stadsgata med upphöjda korsningar för säkra övergångar för gång- och cykeltrafikanter. Längs med gatans norra delar planeras även för ett nytt framtida hållplatsläge för region- och stadsbussar för att förenkla för dem som reser kollektivt. Genom att planera in åtgärder som förbättrar tillgängligheten för gång-, cykel- och kollektivtrafik är kommunens bedömning att Järnväggsgatan kommer att bidra till ökade resor inom nämnda kategorier.

Det värsta är att de här vägarna inte ens behövs för att kunna bebygga stationsområdet. För att klara Sveriges mål att minska transportsektorns klimatutsläpp med 70 procent till 2030 måste vi både minska biltrafiken och byta ut fossildrivna bilar mot elbilar. Biltrafiken behöver minska med 30 procent fram till 2030 (IVL 2019). Eftersom det är svårare att minska biltrafiken på landsbygden får en större del av minskningen göras inne i städerna. Det kompenserar den ökning som utbyggnaden av stationsområdet kan leda till. Elbilar är tystare än fossildrivna bilar, så därmed kommer trafikbullret vid Stadsparken och resten av stan att minska. För att minska utsläppen från godstransporter inom städer rekommenderas att så mycket gods som möjligt lastas om till ellastcyklar eller små eldrivna godsfordon. Det ger också en ökad trafiksäkerhet. Att bygga ut innerstadsleder för fordonstrafik kommer att öka utsläppen och vi riskera att inte nå de klimatmål vi har kommit överens om att nå 2030. Läs även sidan 51 i kommunens egen utredning om Västra länken, som tar upp hållbar transportplanering som ett alternativ till nya bilvägar.

Vi tycker att ni ska ta bort bilar istället för träd! Det är hög tid att satsa på hållbar transportplanering istället för att förstöra grönområden, om vi som kommun solidariskt med resten av landets kommuner ska göra vår del i klimatarbetet. Grönområden är inte bara viktiga för rekreation utan bidrar också till att sänka temperaturer och motverka de negativa effekterna av klimatförändringarna. Grönska och natur kan bidra med att reglera temperaturen både lokalt i kvarteret, men också på stadsdels- och stadsnivå.

Vegetation sänker temperaturen omkring sig genom att ge skugga till närliggande områden samt genom avdunstning av vatten från mark och vegetation (evapotranspirationen). Avdunstningen höjer luftfuktigheten. Vegetation i flera skikt, det vill säga med gräs, olika



2023-03-23

stora buskar och träd ger en större volym på vegetationen, vilket leder till mer avdunstning och därmed en större temperaturminskning.

**Kommentar:** Detaljplanens syfte är att säkerställa delar av de lösningar som presenteras i planprogrammet för stationsområdet (2017-10-30) I planprogrammet pekas Järnvägsgatans nya sträckning ut som ny huvudgata i området. Visionen är att Järnvägsgatan ska utformas som en stadsgata. Mellan gång-, cykel- och körbana planeras bland annat ytor för grönska och trädplantering. Järnvägsgatan planeras med separata gång- och cykelbanor på båda sidorna om gatan vilket ökar tillgängligheten samt tryggheten för gående och cyklister. Längs med gatans norra delar planeras även för ett nytt framtida hållplatsläge för region- och stadsbussar för att förenkla för dem som reser kollektivt. Genom att planera in åtgärder som förbättrar tillgängligheten för gång-, cykel- och kollektivtrafik är kommunens bedömning att Järnvägsgatan kommer att bidra till ökade resor inom nämnda kategorier.

#### Brist på kunskap om behovet av träd och annan grönska

Även om det inte handlar om ett stort grönområde som förstörs så är det ett steg i helt fel riktning. Trädens möjlighet att ta hand om bilarnas koldioxidutsläpp försvinner. När träd, buskar och grönytor tas bort försvinner också levnadsplatser för alla möjliga djur.

Klimatförändringarna är inte det enda akuta miljöproblemet, inte ens det värsta. Av de planetära gränser som vi behöver hålla oss inom överskrids fyra och en som har en tydlig koppling till den här planen är förlusten av biologisk mångfald. Läs mer om de planetära gränserna här: <https://www.su.se/forskning/forskningsnyheter/fyra-av-nio-planet%C3%A4rgr%C3%A4ns-och-%C3%B6verskrids-1.218028>

En viktig orsak till att djur och växter dör ut är att de får allt mindre plats att vara på. Städer, trafikytor, storskaligt odlad jordbruksmark och skogsmark tar allt mer plats. I det läget vi är nu behöver vi alltså mer mark för djur och växter både i städer och utanför.

**Kommentar:** En naturvärdesinventering har utförts av befintligt grönområde i norr (Ekologigruppen 2021-10-29). Inventeringen visar att tre objekt inom inventeringsområdet har ett visst naturvärde. Inga av dessa var dock av påtagligt, högt eller högsta naturvärden. I objekten hittades fyra naturvårdsarter men inga som kräver särskild hänsyn vid en utveckling av området. Den nya vägen planeras tillföra området nya gröna värden med trädrad och planteringar längs med gatans båda sidor. För att öka förståelsen för hur Järnvägsgatan kan komma att se ut i framtiden har planhandlingarna kompletterats med fler illustrationer.

#### Ekonomi

Den nya bilvägen kommer att kosta en hel del pengar. Om Pytteleden också byggs blir det ännu större kostnader för bilvägar som vi inte behöver. Det finns mycket annat som kommunen hellre skulle kunna lägga pengar på.

**Kommentar:** Synpunkterna är noterade. En avvägning mellan olika intressen behöver alltid göras och det är slutligen politiska beslut som avgör hur marken ska användas.





2023-03-23

#### Saker som saknas i planen

Det hade varit bra om planen hade tagit med stationsbyggnaden och godsmagasinet där Bahnhof tidigare höll till och gett dem skyddsbestämmelser, när det området nu är, som planbeskrivningen säger, en av få bevarade sammanhållna järnvägsmiljöer som finns kvar, sett ur ett nationellt perspektiv och de också anses viktiga i kommunens bevarandeprogram.

***Kommentar:** Stationsområdet har delats upp i flera olika detaljplaner. Syftet med detaljplanen för del av Pilen 10 m fl är att möjliggöra byggnation av delar av Järnvägsgatans förlängning, för ett nytt framtida hållplatsläge för region- och stadsbussar och även binda ihop huvudcykelstråk från Järnvägsgatan mot Skälderviken.*

#### **Boende på Fastigheten Gråhagen 1, 2020-05-19**

Flyttade till Ängelholm i juli förra året främst på grund av den vackra, i stort sett orörda naturen som finns i och runtomkring stan. För mig är Ängelholm unikt i det avseendet. Det känns nu väldigt sorgligt att se planerna för det fina, lummiga området norr om stationen som bland annat presenterades i NST i lördags där man beskriver parkeringshus och bullerplank. Är det visionen man har för framtidens stad? Bättre måste man väl kunna nu när klimatkrisen står för dörren.

*Kommentar: Synpunkterna är noterade. Antalet invånare i Ängelholm kommun blir allt fler. För att klara befolkningsökningen och efterfrågan krävs att bostadsutbudet ökar. Ur klimathänsyn är stationsområdet ett attraktivt område att bebygga då det ligger nära centrum och kollektivtrafik, såsom tågstation och busstation för region- och stadstrafik. För att kunna nyttja marken runt stationsområdet på ett så effektivt sätt som möjligt så kommer området att struktureras om. Kvarteren och gatorna kommer att förändras, liksom parker och grönområden. Exempelvis kommer den nya sträckningen av Järnvägsgatan att ta del av befintlig parkmark i anspråk samtidigt som en ny stadsdelspark planläggs längre söderut. För att på bästa sätt kunna samutnyttja parkeringsplatserna inom stationsområdet planeras parkeringen att ske i gemensamma parkeringshus utmed järnvägen. På så sätt kan parkeringsplatserna på ett mer effektivt sätt användas av både boende, verksamheter och pendlare. Parkeringshusen bidrar till att marken inom stationsområdet kan användas på ett mer resurseffektivt sätt samtidigt som parkeringshusen verkar bullerdämpande mot järnvägen. Det leder till att de bostäder som planeras inom stationsområdet kommer att få bättre ljudmiljöer.*

#### **Fastighetsägare till Fastigheten Vågmästaren 1, 2020-05-20**

I Detaljplan för stationsområdet står att läsa om ökad tillgänglighet i området för att förtydliga kopplingen mellan stad o hav. Då borde ett helhetsgrepp över stationsområdet tas och innehålla båda sidorna om järnvägen. Även den västra sidan där järnvägsmuseet banskolan o parkeringsplatser finns tillgängliga med bilväg från Havsbadsvägen. I tidigare Planprogram o Värdeplan för Hållbarhet Stationsområdet är alternativ för en framtida passage över järnvägen inringat vid de snart färdigbyggda höghusen på Scantomten. Ett bra alternativ för en övergång där är att folkmängden ökar i området. I höghusen är det även förberett för verksamheter i gatuplan. Verksamheter som kan få svårt att etablera sig efter Coronapandemin. Tidigare verksamheter i Stationshuset restaurang kiosk o biljettservice har fått stänga o det var före Covid -19.



2023-03-23

3 Parkeringshus behövs inte då flera pendlare kanske vill välja annan parkering. Som det ser ut idag väljer många att parkera på billiga alternativ för att få pendling att bli ekonomiskt lönsam. En flytt av busstation är inte ett måste då den nu har ett optimalt läge vid perrongerna. Platsen bus-sarna behöver uppfyllas inte vid södra delen då området är smalare och kan hellre användas som ett billigare parkeringsområde för de som kommer till stationen söder ifrån. Alla bilister kommer inte att ta infarten från norr! Att bygga 2 meter högt bullerplank intill ett äldre o fint villaområde är att förstöra för både människor o miljö. INTE SKALL VÄL BILARNA FÅ FÖRETRÄDE! Äldre träd o naturmark måste sparas då de bidrar till en hälsosammare tystare o lugnande miljö att bo o vistas i en alltmer dyster miljöframtid. Alla utredningar pekar på hur vi nu måste ta krafttag för att det skall finnas en bättre framtid för vår planet! Min uppfattning är att delar av planen måste göras om med ökat fokus på MILJÖ FOLKHÄLSA o ett SOCIOEKONOMISKT PERSPEKTIV!

**Kommentar:** Syftet med planprogrammet för stationsområdet (2017-10-30) är att ta ett helhetsgrepp över hela stationsområdet. Detaljplanens syfte är att säkerställa delar av de lösningar som presenteras i planprogrammet. För att på bästa sätt kunna samutnyttja parkeringsplatserna inom stationsområdet planeras parkeringen att ske i gemensamma parkeringshus utmed järnvägen. På så sätt kan parkeringsplatserna på ett mer effektivt sätt användas av både boende, verksamheter och pendlare. Kommunens bedömning är att de platserna kan rymmas inom det område som är reglerat som P - parkeringshus i plankartan. Parkeringshusen bidrar till att marken inom stationsområdet kan användas på ett mer resurseffektivt sätt samtidigt som parkeringshusen verkar bullerdämpande mot järnvägen. Det leder till att de bostäder som planeras inom stationsområdet kommer att få bättre ljudmiljöer. Parkeringsstrategin (2017-10-30) ligger till grund för den yta som regleras för parkeringshus i plankartan. Enligt utredningen uppskattas det totala behovet av parkeringsplatser för boende, pendlare och verksamheter till mellan 1400 – 1600 platser.

Inom Trafikverkets pågående projekt för dubbelspårsutbyggnad Ängelholm – Maria kommer en ny planskild förbindelse mellan stationsområdet och mittplattformen att uppföras i form av en bro söder om stationshuset. För att göra det enkelt att byta mellan buss och tåg flyttas därför busstationen från sitt nuvarande läge norr om stationshuset till söder om stationshuset. PM förprojektering Järnvägsgatans förlängning (ATKINS 2021-04-07) visar att de ytor som det nya busstorget behöver ta i anspråk finns. Utredningen tar även höjd för ett ökat resande i framtiden.

För att säkerställa att bullerpåverkan från den nya gatan minimeras reglerar detaljplanen höjden på bullerplan-ken. Detaljplanen reglerar inte bullerplankens utformning men målet är att bostadsområdet norr om Järnvägsgatan ska kunna upplevas som en del av den nya stadsdelen.

### **Fastighetsägare till Fastigheten Harkranken 6, 2020-05-20**

Ett planprogram för hela stationsområdet godkändes i fullmäktige i oktober 2017. Planprogrammet skall ligga till grund för utvecklingen av området. I en vision beskrivs stationsområdet som en stadsmiljö som inbjuder till aktivitet och möten. Utbyggnaden av området ska upplevas som en förlängning av centrala Ängelholm med en gestaltning som främjar upplevelsen av stadsmässighet och en attraktiv stad. Hållbar utveckling är ledord, gång och cykel skall prioriteras framför



2023-03-23

bil. Visionen illustreras av hur gaturummet framför stationshuset skall kunna se ut. Bilden visar en gata där gående, cyklister och några bussar samsas. Inte en bil i sikte. Beträktaren ges ett intryck av en tilltalande kombination torg/gågata, kantad av grönområden.

Samma illustration finns i förslaget till detaljplan för den nya gatan men den beskrivning som nu ges av gaturummet avviker genomgripande från planprogrammets vision. Borta är inslagen av hållbar utveckling med prioriteringar av gång och cykel framför bil. Den nya Järnvägsgatan är förvandlad till en bullrande trafikled, kantad av parkeringshus för hundratals bilar med 2-3 meter höga bullerplank vid befintlig bebyggelse. Det är svårt att se att någon hänsyn alls av betydelse har tagits till planprogrammets vision, det är istället planerna på förlängningen av Klippanvägen som fått styra. Det är olyckligt och skadar tilltron till kommunens vilja att planera framtiden i demokratisk ordning. Planprogrammet är inte bindande men bör likafullt väga tungt vid utarbetande av kommande detaljplaner, åtminstone så länge det gäller.

Förslaget till detaljplan för den nya gatan vid järnvägen är vilseledande och bör därför dras tillbaka.

**Kommentar:** Synpunkterna är noterade. Området som regleras som parkeringshus i plankartan finns redovisat i planprogrammet (2017-10-30). Planprogrammet pekar även ut Järnvägsgatans nya sträckning och dess funktion som huvudgata i Stationsområdet. I planprogrammet för Stationsområdet anges också att gatorna inom stationsområdet ska ha en grön gestaltning och olika karaktär. Visionen är att Järnvägsgatan ska utformas som en stadsgata med lokalgatekaraktär. Separata gång- och cykelbanor ska finnas på båda sidor om gatan och mellan gång-, cykel- och körbana planeras bland annat ytor för trädplantering och fördröjning av dagvatten. Kommunen planerar även för flera säkra övergångar för att gående och cyklister på ett enkelt och säkert sätt ska kunna korsa gatan. Korsningarna förväntas bidra till att ge gatan en känsla som sammanbindande länk snarare än en barriär. Detaljplanen reglerar området för GATA<sub>1</sub> – huvudgata samt att gång- och cykelbana ska finnas på båda sidor om gatan. Detaljplanen reglerar dock inte i detalj hur gatan ska utformas. För att underlätta förståelsen för hur området för detaljplanen kan komma att utformas har planhandlingarna kompletterats med flera illustrationer.

#### **Fastighetsägare till Fastigheten Gördelmakaren 14, 2020-05-21**

Jag protesterar mot detta! Om man jämför med det beslut som togs 2017 ser den nya detaljplanen helt annorlunda ut. Då var det "gröna rum", cyklar och gående i fokus = modernt tänkande. Nu är det bullerplank, parkeringshus och genomfartsled. För vem bygger ni? Vi som lever nu eller för våra efterföljande generationer?! Ta tillbaka detta och börja tänka långsiktigt på riktigt! Vi måste bygga för framtida generationer. Ni vill bygga som om 60-talet knacker på dörren när ingen funderade en sekund över miljön och utsläpp - bara alla kunde köra bil ÖVERALLT. Våra barn och barnbarn kommer förakta ert beslut om att smälla upp 3 parkeringshus. Vad har ni tänkt att de ska fylla dem med i framtiden?!

**Kommentar:** Synpunkterna är noterade. I planprogrammet för Stationsområdet (2017-10-30) beskrivs parkeringshusen som en del av områdets parkeringsstrategi. Området som illustreras som lämpligt för att uppföra parkeringshusen i planprogrammet är det samma som nu regleras i plankartan. Järnvägsgatan nämns i planprogrammet



2023-03-23

*som Stationsområdets huvudgata och den planerade sträckningen följer planprogrammet. Visionen är att Järnvägs-  
gatan ska utformas som en stadsgata. Detaljplanen säkerställer att det ska finnas separata gång- och cykelbanor  
på båda sidor om gatan. Kommunen planerar även för flera säkra övergångar för att gående och cyklister på ett  
enkelt och säkert sätt ska kunna korsa gatan. Korsningarna förväntas bidra till att ge gatan en känsla som sam-  
manbindande länk snarare än en barriär. Mellan gång-, cykel- och körbana planeras bland annat ytor för träd-  
plantering och fördröjning av dagvatten. För att underlätta förståelsen för hur området för detaljplanen kan  
komma att utformas har planhandlingarna kompletterats med flera illustrationer.*

### **Fastighetsägare till Lönne 7, 8, asken 6,7 och Plommonträdet 1, 2020-05-22**

Undertecknade fastighetsägare och tomträttsinnehavare har följande kritik/invändningar att framföra:

*”Planprogram för Ängelholm 3:136 m.fl. Stationsområdet” godkändes av kommunfullmäktige 2017-10-30. I planprogrammet går bland annat följande att läsa: ”För att säkerställa att Stationsområdet utvecklas till en hållbar stadsdel har en värdeplan tagits fram parallellt med planprogrammet. Värdeplanen utgör en gemnsam målbild för hållbarhetsfrågorna i Stationsområdet. Värdeplanen omfattar sju områden: **transporter, miljö, energi, grönt, mångfald, folkhälsa och identitet**. Värdeplanen var ute på samråd parallellt med planprogrammet och har godkänts av Kommunfullmäktige den 30 oktober 2017. Till värdeplanen ska en handlingsplan kopplas. Den kommer vara ett verktyg för att försöka säkerställa att hållbarhetsaspekterna genomförs. Handlingsplanen ska användas i dialogen med fastighetsägare, byggherrar och exploitörer. Dess intentioner ska ligga till grund för detaljplaner och bygglov, men även genomförandet. Regelbundna avstämningar gentemot värdena i värdeplanen och handlingsplanen ska göras. Utvärderingar ska göras kontinuerligt, till exempel då detaljplanen vunnit laga kraft. ....”*

*”Utöver Järnvägsparken och Kronoskogen finns det också ett koloniområde i Stationsområdets norra del, öster om järnvägen. **Det utgör en grön oas i spår- och verksamhetsmiljön.** Ett icke anlagt promenad-/cykelstråk mellan Hansbaden och stationen/centrum, går i direkt anslutning till koloniområdet. **Detta gröna stråk har lyfts fram som viktigt att bevara och göra mer tillgängligt under både visions- och strukturstudiearbetet samt av enskilda medborgare.**”*

I planprogrammet står det att koloniområdet är en ”grön oas” och skogsområdet som ligger intill är ett grönt stråk(i delar av skogsområdet ska vägen gå fram). Det står vidare att ”Området ska utvecklas med sikte på hållbar utveckling”. Vi konstaterar att kommunen i detaljplanen inte tagit hänsyn till alla de sju områdena i värdeplanen utan mer eller mindre ensidigt utgått från området transporter. Förslaget till vägdragning är därför att tolka som en brist på respekt för medborgarnas livsmiljö och att värna centralt belägna skogsområden samt för att uppnå en ”hållbar utveckling” (enligt Planprogrammet). **Vi konstaterar att Planprogrammet bland annat tagits fram genom medborgardialoger, vilket borde förpliktiga för kommunen!**

I 2 kap. 3 § plan- och bygglagen (2010:900) står det följande: ”Planläggning enligt denna lag ska med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden främja



2023-03-23

1. en ändamålsenlig struktur och en estetisk tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder,
2. en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper,
3. en långsiktigt god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror samt goda miljöförhållanden i övrigt,
4. en god ekonomisk tillväxt och en effektiv konkurrens, och
5. bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet

Det framgår klart och tydligt att kommunen även ska ta hänsyn till naturvärden och få ändamålsenliga strukturer för grönområden. Med hänsyn till kommunens värdeplan, att det finns ett skogsområde (grönt stråk) där vägen ska dra fram och skrivningen 2 kap. 3 § PBL konstaterar vi att sådan hänsyn inte tagits på något sätt.

Enligt 2 kap. 1 § PBL ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen:

1. Kommunen har i detaljplanen brustit i att ta hänsyn till enskilda intressen (i detta fall under-tecknade fastighetsägarna) när det finns andra realistiska vägdragningar än det som finns i detaljplanen (se nedan), som både tillgodoser allmänna och enskilda intressen.
2. Förslaget får långtgående påverkan för oss, både när det gäller livskvalité och värdeminskning på fastigheterna, vilket i sig utgör en grund för att inte förverkliga rubricerad detaljplan när hänsyn också ska tas till enskilda intressen. I detaljplanen står det att läsa: ”Då gatan är helt ny och stationsområdet inte är fullt utbyggt finns en osäkerhet kring vilka flöden gatan kommer att ha. Trafikflödet för den nya gatan har beräknats utifrån mätningar för omkringsliggande befintliga vägar samt beräknad exploatering av Stationsområdet, och har sedan räknats upp till år 2040. **Uppskattad trafikmängd för Järnvägsgatans förlängning är 5200 fordon/dygn.** Då trafikflödena för Järnvägsgatan i dagsläget är osäkra har en känslighetsanalys genomförts för att se vid vilken trafikmängd som riktvärdena överskrids. Analysen visar att riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid fasad överskrids vid 2900 fordon/dygn eller mer. För maximala ljudnivåer överskrids riktvärdet vid 2500 fordon/dygn.” Det är en betydande förändring när Spårgatan förändras från lokalgata för boende i området till en huvudled i Ängelholm, vilket kräver mycket stor hänsyn till enskilda intressen.

Med ref. till ovanstående två punkter konstaterar vi att hänsyn inte tagits till enskilda intressen enligt 2 kap 1 § PBL.

**Kommentar:** En viktig del av planprogrammet och möjligheten att utforma stationsområdet enligt intentionerna i planen är att få till en god struktur för trafiken, där förlängning av Järnvägsgatan enligt denna detaljplan varit en viktig del. För att genomföra planprogrammet är alltså denna detaljplan en förutsättning, både för trafik och parkering. I planprogrammet för Stationsområdet (2017-10-30) nämns Järnvägsgatan som Stationsområdets huvudgata och den planerade sträckningen i detaljplanen följer planprogrammet.

Enligt 4 kap 36 § PBL ska det även i detaljplanen tas skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderäts- och fastighetsförhållanden. **Vi anser att kommunen brustit i utformningen av detaljplanen eftersom skälig hänsyn inte tagits.**



2023-03-23

### Fastighetsägarna ser följande tre alternativ till föreslagen vägdragning

1. Vägdragningen genom den norra delen av ett äldre skogsområde (grönt stråk enligt kommunens värdeplan) med bevuxna träd (bland annat ädellövträd) och bostadsområdet är möjligt att undvika. Det görs genom att istället dra vägen längs med järnvägen och sedan vika av på den i nuläget oanvända tomten där kommunens intraprenadverksamhet tidigare fanns (Fastigheten Pilen 10 och 11). För att sedan ansluta till nuvarande Industrigatan (där Hantverksgatan ansluter till Industriför gatan). Sedan används befintliga Industrigatan för att komma ut till Havsbadsvägen. Vägdragningen kommer då gå i utkanten av Stationsområdet som planeras att bebyggas. Efter att vägen vikt av från järnvägen kan kommunen bygga fastigheter som från början är anpassade till en högre bullernivå från trafiken. Kommunen kan välja att t.ex. affärs- och kontorsverksamhet mot vägen i stället för bostadslägenheter. Denna vägdragning innebär att 2 kap. 1,3 § PBL följs. Det ger följande fördelar mot förslaget i detaljplanen:

- Kommunen har möjlighet att åtgärda den förhöjda bullernivån.
- Äldre träd sparas.
- Inga ekologiska konsekvenser i den ”gröna stråket”.
- ”Gröna stråket” i området bevaras vilket skapar bättre förutsättningar för biologiska mångfald.
- En fördel för kommunen är att grönområdet hjälper kommunen att reducera koldioxiden, vilket överensstämmer med värdeplanen.
- Skogsområdet ger tillgång till ett centralt rekreationsområde för boende i närområdet.
- En kraftigt förhöjd bullernivå i ett äldre bostadsområde undviks då fastigheterna inte är byggda och på något sätt anpassade för detta.
- Fastigheterna är inte heller placerade på tomterna utifrån att en trafikled ska dras fram i området. De är placerade och planerade för lokal trafik till och från området.
- I värdeplanen ingår också folkhälsan som ett av sju områden. Buller påverkar hälsan och människans möjlighet till en god livskvalitet. Genom den alternativa vägdragningen kommer kommunen att ta hänsyn till folkhälsan/livskvalitén genom att vägen går längs med järnvägen samt service- och kommersiella fastigheter. Enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53 ska åtgärder vara ”tekniskt och ekonomiskt rimligt” för att åtgärda bullernivåerna i detaljplanen. Fastighetsägarna bedömer att denna vägdragning faller inom den ramen.

**Kommentar:** Kommunen bedömer att den föreslagna dragningen är den bästa lösningen för Stationsområdet och tillgängligheten till stationen och stadskärnan. Ovanstående förslag skulle försämra kopplingen till den planerade förlängningen av Klippanvägen. Förslaget att förlägga Järnvägsgränd enligt detaljplanen medför även positiva effekter för bullernivån inom stationsområdet, eftersom allt trafikbuller kommer från samma sida. Detta förslag har varit en utgångspunkt för hela planprogrammet för stationsområdet som antogs 2017.

2. Vägdragningen genom den nordöstra delen av ett äldre grönområde (”grönstråk” enligt kommunens värdeplan) med bevuxna träd (bland annat ädellövträd) och bostadsområdet



2023-03-23

är möjligt att undvika. Det kan göras genom att använda nuvarande väg genom området (Industrigatan) och bulleranpassa byggnader och att i byggnaden mot vägen ha t.ex. affärs och kontorsverksamheter etc. Denna vägdragning innebär att 2 kap. 1,3 § PBL följs.

Detta ger följande fördelar mot förslaget i detaljplanen:

- Kommunen har möjlighet att åtgärda den förhöjda bullernivån.
- Äldre träd sparas.
- Inga ekologiska konsekvenser i den ”gröna stråket”.
- ”Gröna stråket” i området bevaras vilket skapar bättre förutsättningar för biologisk mångfald.
- En fördel för kommunen är att grönområdet hjälper kommunen att reducera koldioxiderna, vilket överensstämmer med värdeplanen.
- Skogsområdet ger tillgång till ett centralt rekreationsområde för boende i närområdet.
- En förhöjd bullernivå i ett äldre bostadsområde undviks då fastigheterna inte är byggda och på något sätt är anpassade för detta.
- Fastigheterna är inte heller placerade på tomterna utifrån att en trafikled ska dras fram i området. De är placerade och planerade för lokal trafik till och från området.
- I värdeplanen ingår också folkhälsan som ett av sju områden. Buller påverkar hälsan och människans möjlighet till en god livskvalitet. Genom vägen går genom området som ska bebyggas kan kommunen anpassa byggnader till högre bullernivåer samt ha service- och kommersiella fastigheter mot vägen. När man drar fram en ny väg i ett redan bebyggt område är det inte alls möjligt på samma sätt. Enligt infrastrukturpropositionen ska åtgärder vara ”tekniskt och ekonomiskt rimligt” för att åtgärda bullernivåerna i detaljplanen. Fastighetsägarna bedömer att denna vägdragning faller inom den ramen.

**Kommentar:** Liket ovanstående kommentar skulle en dragning enligt detta förslag medföra försämrade bullernivåer inom Stationsområdet, samt resultera i sämre kopplingar till stadskärnan och Klippanvägens förlängning. Dagens bredd på industrigatan bedöms vara för smal för att inrymma de funktioner som kommunen bedömer nödvändiga.

3. Kommunen har inte utrett eventuella andra vägdragningar i samband med utformningen av rubricerad detaljplan. Kommunen har ensidigt gått på ett alternativ.

**Kommentar:** Detaljplanen grundar sig i ett planprogram som tagits fram under flera år och flera alternativ har studerats.

- Med ovanstående som grund yrkar vi på att vägen får något av ovanstående som förslag som dragning istället för den föreslagna detaljplanen eller att andra vägdragningar utreds. Vi anser att kommunen har alla möjligheter att hantera bullernivåerna från trafiken när



2023-03-23

Stationsområdet kommer att bebyggas från grunden och därmed också ta hänsyn till enskilda intressen (bland annat undertecknade fastighetsägare). Det ger helt andra förutsättningar än i äldre bebyggelse. Skogsområdet bevaras som viktigt centralt beläget grönområde. I annat fall tas inte alls hänsyn till enskilda intressen 2 kap 1, § PBL, till grönområdet enligt 2 kap. 3 § PBL och bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden enligt 4 kap 36§ PBL.

**Om kommunen mot förmodan inte ändrar till något av de två förslagen eller att andra alternativ inte utreds har vi följande yrkande i detaljplanen. Vi konstaterar vidare att det är en detaljplan som mer eller mindre ensidigt utgått från trafikens behov och inte tagit hänsyn till den enskilde individens behov/livsmiljö i området och till skogsområdet:**

- År 2014 fattade kommunfullmäktige om trafikleden Klippanvägen förlängning, d.v.s. en ny trafikled med start vid rondellen där Östergatan möter Klippanvägen, över Pyttebron och fram till Havsbadsvägen. Planen återremitterades dock av Länsstyrelsen och sedan blev det maktskifte i kommunen. Den nya trafikleden har diskuterats i omgångar i flera decennier och i november 2011 så var frågan aktuell för folkomröstning. Resultatet blev ett tydligt nej då 59,7 procent av de röstade kryssade ett nej, mot de 37,2 procenten som röstade ja för trafikleden. År 2019 träffade en majoritet i Kommunfullmäktige en överenskommelse om att på nytt bland annat gå fram med Klippanvägens förlängning i form av en ny detaljplan. Denna dragning innebär stor påverkan på kulturvärden, naturvärden, klimat och rekreation. Det gäller både för boende i dag och för framtida generationer.

Kommunen har nu valt att dela upp detaljplanerna för vägdragningen vid rondellen där Östergatan möter Klippanvägen och till stationsområdet. Vi anser inte att påverkan på något sätt blir mindre genom att göra en uppdelning i två faser. Det finns en stor risk att helhetssynen inte tas tillvara vad gäller kulturvärden, naturvärden, rekreation, klimat, framtida trafikplanering och enskilda intressen. Vi refererar bland annat till:

- I 2 kap. 3 § PBL står det bland annat följande: Planläggning enligt denna lag ska ske med hänsyn till natur- och kulturvärden och miljö- och klimataspekter
- Enligt 2 kap 1§ PBL ska hänsyn tas till både allmänna och enskilda intressen
- Det finns risk för att Riksintresset enligt 3 eller 4 kapitlet i Miljöbalken inte tas tillvara genom att helhetsanalys saknas för hela området. I Miljöbalken står det ”Behovet av grönområden i tätorter och i närheten av tätorter skall särskilt beaktas”.
- Två separata Miljökonsekvensbeskrivning enligt Miljöbalken 6 kap 11 § kan bli missvisande. Det krävs en gemensam för att få en heltäckande beskrivning av området.

Med ovanstående som grund yrkar vi på att kommande detaljplan för trafikleden med start vid rondellen där Östergatan möter Klippanvägen, över Pyttebron och fram till Havsbadsvägen





2023-03-23

vägen och rubricerad detaljplan behandlas av berörda sakägare, myndigheter och andra intressenter som en detaljplan eller under samma tidsperiod. Det ger möjlighet för alla berörda att kunna ta ställning helheten i området.

**Kommentar:** *Det är inte möjligt att hantera de två separata detaljplanerna som en, eftersom de dels utgår från olika planuppdrag och dels för att de inte ligger i samma skede. Detaljplanen för Klippanvägens förlängning är redan antagen.*

- Riksintressen enligt 3 eller 4 kapitlet i Miljöbalken. I rubricerad detaljplan anses inte riksintresset påverkas negativt. Men då har det bara förts ett resonemang om höjd på byggnader pga. flyget och närheten till järnvägen. Men i Riksintressen enligt 3 kapitlet i Miljöbalken ingår även att det ska värnas om friluftslivet och gröna områden; ”Behovet av grönområden i tätorter och i närheten av tätorter skall särskilt beaktas”. I detaljplanen har det inte ”särskilt beaktats” och det blir särskilt viktigt när det finns alternativ till vägdragningen. Vi yrkar på att med hänsyn till Riksintresset enligt 3 kapitlet i Miljöbalken kan inte vägen dras genom skogsområdet, som kommunen menar är ett ”grönt stråk” i sin Planprogram för Ängelholm 3:136 m.fl. Stationsområdet.

**Kommentar:** *Planområdet omfattas inte av riksintresset för Friluftsliv.*

- Vi anser att detaljplanens genomförande bedöms orsaka en sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i 4 kap 34 § PBL eller i Miljöbalken 6 kap 11 § att en Miljökonsekvensbeskrivning ska genomföras.
- Frågan om luftkvalitet i de nationella miljömålen är uppfylld för fastigheterna i den norra delen av detaljplanen är inte alls klarlagt. Enligt detaljplanen kan antalet fordon uppgå till 5200 per dygn i framtiden. Det kan finnas risk för miljö kvalitetsnormerna för luft överskrids. Vi yrkar på frågan utreds grundligt eftersom det handlar om människans hälsa.
- I bullerutredningen (Ramböll 2019-12-20) står det ”Effekten på de maximala ljudnivåerna är marginella då dessa riktvärden överskrids redan i nollalternativet på grund av järnvägstrafik och fordonstrafik från Havsbadsvägen.” Det är en mycket förenklade och generell slutsats utan att fakta bilagts. Det kan omöjligt gälla för alla berörda fastigheter. Vi yrkar på detaljerad och dokumenterad bullerutredning per fastighet genomförs och som inkluderar att antalet fordon förväntas öka till 5200 per dygn. Vi vill ta del av utredningen per fastighet.

**Kommentar:** *Kommunen har gjort mätningar år 2017 som visar på att kommunen ligger under miljö kvalitetsnormen för luft. Vidare gör kommunen bedömningen att det inte finns någon risk att miljö kvalitetsnormen för luft överskrids.*

*Framtagen bullerutredning (2020-01-21) utgår från beräkningen av 5200 fordon/dygn och år 2040. Utredningen beaktar bullrets utbredning inom berörda fastigheter och visar även på buller vid fasad på plan 1 och 2 för respektive fastighet. Bullerutredning finns bilagd planhandlingarna och bullernivåerna för varje fastighet går att utläsa i bilagorna 1 - 4.*



2023-03-23

- Vi yrkar på att kommunen åtgärdar så att riktvärdena för buller i infrastrukturproposition inte överskrids på någon plats på tomterna inklusive altaner eller inomhus i bostadsfastigheterna. Den ska baseras på att antalet fordon förväntas öka till 5200 per dygn. Att t.ex. skriva att ”Ytterligare åtgärder för att säkerställa att ekvivalentnivån innehålls även på andra våningen bedöms inte vara tekniskt möjligt eller ekonomiskt rimligt” är inte på något sätt acceptabelt för fastighetsägarna.

***Kommentar:** Kommunen följer den lagstiftning som finns gällande buller, som framhäver att vid överskridande av bullernivåer i fasad som inte kan förbindras genom åtgärder nära bullerkällor ska fokus läggas på inomhusnivåer. Därför föreslås att kommunen bekostar fasadnära åtgärder om bullernivåer inomhus inte kan hållas.*

- När det gäller bullernivåerna ska också kommunen ta hänsyn till att det från bostadsområdet kommer att finnas två påfarter/avfarter (Siversgatan och Lage Posses gata) till nya ”Järnvägs-gatan”. Det innebär att bullernivån på berörda fastigheter med stor sannolikhet överstiger riktvärdena i infrastrukturproposition trots föreslagen bullerskärm. Vi yrkar på att en lösning ingår i detaljplanen.
- Alla bulleråtgärder ska utföras på ett sätt som passar in i befintlig miljön och husens arkitektur. I denna fråga yrkar vi på att bli tillfrågade och få spela en aktiv roll så individuella önskemål tas tillvara.
- Fönster för ventilation i rum mot vägen kommer inte att kunna vara öppna utan att fastighetsägaren störs av buller. Vi yrkar på att kommunen sätter in ventilation i fastigheterna så att bullernivåerna inte överskrids vid ventilation.
- Oberoende av riktvärdena för buller i infrastrukturproposition yrkar vi att treglasfönster installeras i samtliga fastigheter, så att livskvaliteten till viss del förbättras i inomhusmiljön.

***Kommentar:** Eftersom det är kommunen som kommer vara väghållare är det kommunen som ansvarar för att bullernivåerna inte överskrids. Om det skulle behöva bytas ventilationer och/eller fönster på fastigheter ska denna åtgärd bekostas av väghållaren, som orsakar bullret.*

- I detaljplanen står det att läsa: ”Då gatan är helt ny och Stationsområdet inte är fullt utbyggt finns en osäkerhet kring vilka flöden gatan kommer att ha. Trafikflödet för den nya gatan har beräknats utifrån mätningar för omkringliggande befintliga vägar samt beräknad exploatering av Stationsområdet, och har sedan räknats upp till år 2040. **Uppskattad trafikmängd för Järnvägsgatans förlängning är 5200 fordon/dygn.** Då trafikflöden för Järnvägsgatan i dagsläget är osäkra har en känslighetsanalys genomförts för att se vid vilken trafikmängd som riktvärdena överskrids. Analysen visar att riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid fasad överskrids vid 2900 fordon/dygn eller mer. För maximala ljudnivåer överskrids riktvärdet 2500 fordon/dygn”. Ingen utredning har gjorts om hur vibrationer från framför allt tunga fordon kommer att påverka den gamla fastigheterna och orsaka olägenheter för boende. Det är en mycket stor förändring i trafikintensitet när lokalgatan förändras till en huvudled. Det är inte säkert att fastigheterna klarar vibrationer utan att det blir sättningar/sprickor. Det kommer att bli en mycket betydande belastning. Vi yrkar på att en utredning genomförs.



2023-03-23

- Störande belysning från trafiken genom rummen i fastigheterna mot vägen har inte utretts. Vi yrkar på att det genomförs.
- Den så kallade "Parken" mellan Sieversgatan och Lage Posses gata smalnar av mot Lage Posses gata. Vi yrkar på att den behåller bredden som den har vid Sieversgatans infart hela vägen till infarten till Lage Posses gata. Det kan åstadkommas genom att vägen flyttas en bit in på Fastigheten Pilen 13. Åtgärden ger ett bättre skydd för bostadsfastigheterna och därmed en bättre livskvalité.
- Vi yrkar på att alla nuvarande träd i området mellan utfarten från Lage Posses gata till Havsbadsvägen och i den så kallade "Parken" mellan utfarten från Sieversgatan och Lage Posses gata bevaras.
- Vi yrkar på att fullvuxna träd planteras på de ytor utan träd i de så kallade "Parkerna". En detaljerad plan ska finnas tillgänglig över hur kommunen avser att genomföra detta och vilken uppföljning som kommer att göras angående trädens överlevnad. Vi ska ett betydande inflytande över hela processen.

**Kommentar:** Kommunen bedömer att det inte finns risk för att vibrationer överstiger värden så att det påverkar fastigheterna.

*Det är inte lämpligt att flytta Järnvägsgatan in på fastigheten Pilen 13 då kommunen inte har rådighet över fastigheten.*

*I planprogrammet pekas Järnvägsgatans nya sträckning ut som ny huvudgata i området. Grönområdet i norr är idag planlagt som område för industrispår. Historiskt har marken som planeras tas i anspråk för den nya gatan fungerat som kommunikationsstråk för järnvägen. Området består av ett gammalt spårområde som användes fram till 1950-talet, som sedan dess har stått oanvänt och naturen har tagit över. För att säkerställa att inga höga naturvärden kommer till skada till följd av den planerade vägdragningen har en naturvärdesinventering tagits fram (Ekologigruppen 2021-10-29). Utredningen visar att det finns 3 objekt inom området som har ett visst naturvärde. Inga av dessa är av påtagligt, högt eller högsta naturvärde. Den nya vägen planeras tillföra området nya gröna värden med trädrad och planteringar längs med gatans båda sidor. Kommunen har en trädpolicy som ska följas vid exploatering. Policyn innebär att varje fällt träd ska kompenseras med två nyplanteringar.*

- Byggnationen av vägen innebär försämrad livskvalité för fastighetsägarna. Vi yrkar på ekonomisk ersättning för en betydande försämrad livskvalité när skogsområdet avverkas och en lokal gata förvandlas till en huvudled med 5200 fordon per dygn.
- Under rubriken "Gestaltning" på sida 13 står det parkeringsgaragen kommer att påverka "boendes utsikt, trivsel och värdet på bostäder". I detaljplanen står det inget om att den nya vägdragningen kommer att få liknande effekter för boende i den norra delen av planområdet. Vidare under ekonomiska konsekvenser står det bara om de eventuella ekonomiska vinster som kommunen kommer att göra pga. vägen. Det står inget om de ekonomiska förluster som fastighetsägarna kommer att göra i form av värdeminskning av fastigheterna etc. Vi yrkar på full kompensation för värdeminskningen av fastigheterna.



2023-03-23

**Kommentar:** Kommunen gör bedömningen att detaljplanen inte kommer att innebära någon påtaglig skada för fastighetsägare. Kommunen ersätter inte eventuell värdeminskning på fastigheterna men arbetar med att minimera de negativa konsekvenserna.

### STÄLLNINGSTAGANDE

Planhandlingarna har justerats och kompletteras vad gäller:

- Tillägg av egenskapsbestämmelse fördröjning<sub>1</sub> för reglering av dagvatten inom användningsområde GATA<sub>1</sub>, Huvudgata – Fördröjningsmagasin för dagvatten med en volym av 230 kubikmeter ska finnas.
- gång och cykel<sub>1</sub> – Separerad gång- och cykelväg ska finnas på båda sidor om körbanan.
- e<sub>1</sub> – Byggnadens bottenvåning får användas för centrum.
- f<sub>1</sub> – Byggnadens fasad ska ges ett varierat uttryck och ha märkbar fasadgrönska. Minst 25 % av fasadens samlade fasadyta ska utformas med tegel.
- f<sub>2</sub> – Byggnadens fasad ska ges ett varierat uttryck. Minst 25 % av byggnadens samlade fasadyta ska utformas med tegel.
- f<sub>3</sub> – Skärmtak, hiss och trapphus får uppföras över högsta nockhöjd. Även räcke eller mur om högst 1,2 meter får uppföras över högsta nockhöjd.
- m<sub>1</sub> – Inga fasta föremål får finnas.
- m<sub>2</sub> – Yttervägg på byggnad som vetter mot järnvägen ska utföras med obrännbart ytskikt. Inga utstickande byggnadsdelar mot järnvägen tillåts. Entréer och utrymningsvägar får inte placeras i riktning mot järnvägen. Utrymningsväg mot Järnvägsgränd ska finnas.
- n<sub>1</sub> – Fördröjningsmagasin får finnas.
- Utfartsförbud för en del av p-busområdet längs med Järnvägsgränd.

### NAMNLISTA

Följande har under samrådet inkommit med synpunkter som ej tillgodosetts:

- Naturskyddsföreningen
- Föreningen Rädda Pyttebroområdet,
- Boende på Fastigheten Gråhagen 1
- Fastighetsägare till Fastigheten Vågmästaren 1
- Fastighetsägare till Fastigheten Harkranken 6
- Fastighetsägare till Fastigheten Gördelmakaren 14
- Fastighetsägare till Lönnen 7
- Fastighetsägare till Lönnen 8
- Fastighetsägare till Asken 6
- Fastighetsägare till Asken 7
- Fastighetsägare till Plommonträdet 1



2023-03-23

### MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Utlåtande har upprättats av planarkitekt Ilir Musa

### SAMHÄLLE/PLANENHETEN

Ängelholm 23 mars 2023.

Alexander Bredén-Jonsson  
Planchef

Ilir Musa  
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.